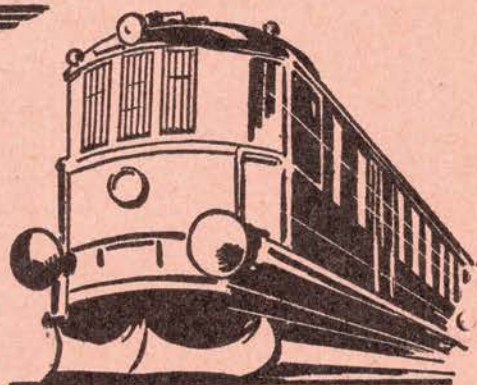
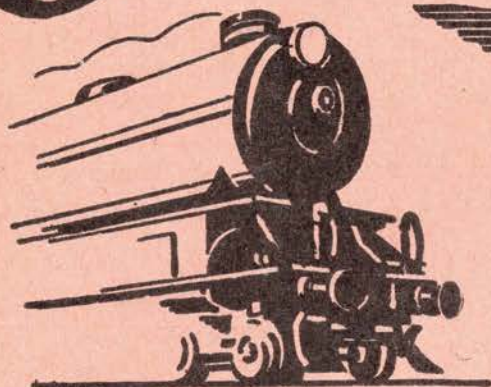


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

10. årgang nr. 7

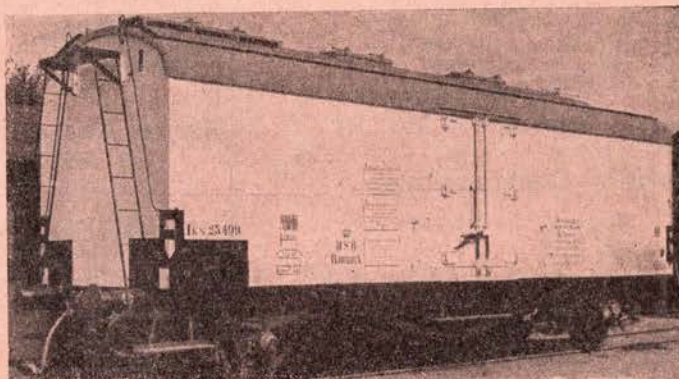
Redaktion: Stationsmester H. E. Rybro,
Flintholm st., København F.

Juli 1953

S-BANE NUMMER

INDHOLD:

Tanker ved nedlægning af jernbaner	Side 157
Månedens emner	« 158
Danske stationer: »No«	« 159
Månedens interview	« 161
Erindres det?	« 163
Nærum-banens byggeri	« 165
Mens vi venter på tog	« 168
Jernbane rutebilerne	« 169
50 år ved Lollandsbanen	« 171
S-banen Valby—Glostrup	« 172
Majdagbogen	« 181
Privatbane nyt	« 183
Den tekniske side	« 185
Ud og ind	« 188
»Hunden på«	« 188



„ISOFLEX“-isoleret DSB-kølevogn bygget af „SCANDIA“

Store krav

stilles til de internationale kølevogne.

ISOFLEX

verdens letteste isolationsplade opfylder disse

Ved isolering af kølevogne med ISOFLEX opnås en høj, effektiv isolering ved en ringe forøgelse af vognens egenvægt.

De Svenske Statsbaner anvender også ISOFLEX i personvogne for at skabe øget komfort.

A/S HOTACO

HOLBÆK . Tlf. 1213

C. 13842 . KØBENHAVN

Herning

Lund & Eriksen
Elektro-Installation*

Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer
Lev. til DSB Personale
Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

Herning elektro- mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen
Herning . Østergade 27
Tlf. 1520 - 1820

Møbelgården

v/ S. G. Bendtsen
Herning . Søndergade 9 . Tlf. 891

A. og W. Christensen

Specialværksted for
polstrede Møbler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

Ubbe's Damesalon

Herning . Skolegade 49
Tlf. 1843



Ejnar Lange

Slagtermesterforretning
Kød - Flæsk - Paalæg
Herning . »Fredhøj«
Telf. 1739

Schack Nielsen

Farver og Lakker
Stort Udvalg i Tapeter
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

P. B. Døssing

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Karup . Tlf. 36

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Karup - Viborgvej 27 - Tlf. 59

Viborg

V. A. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB
Viborg . Tlf. 1268

Niels Kalhave

Centralvarme - Bad - Sanitet
Vand - Gas - Støbøgods
Udfører Arbejder for DSB
Hj. af Reberbaneg. og Sct. Hansgade
Viborg . Tlf. 592 - 593

M. Grummesgaard

Blikkenslager
Vand - Sanitet - Centralvarme
Flaskegasanlæg
Hammerum . Frølundvej 16 . Tlf. 169

H. Olesen

Brøndborer og Entreprenør
Artesiske Boringer
Vandværks-Anlæg
Hammerum . Vestergade 18 . Tlf. 76

Ikast Vulkanise- ringsanstalt



v. Einer Madsen
Udf. Arb. for DSB
Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Knud Knudsen

Aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ikast . Nørregade 37 . Tlf. 126

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

Magnus Jepsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Tarm . Vardevej
Tlf. 99

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16-34

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Kolding

Agtrupvejs Budcentral

v/ E. Schmidt
Al Slags Bud- og Vognmands-
kørsel med 1/2-3 Tons Vogne.
Vaskemaskiner udlejes.
Kolding . Agtrupvej 42 . Tlf. 2943

H. og F. Sloth

DSB Vognmand
Kolding . Tlf. 51

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby 1/2

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Johan Petersen

Bygmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Rødekro . Risevej . Tlf. 6243

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB
Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

A. & N. Holm Hansen

Murermestre
Udf. Arbejder for DSB og Kommuner
Nybygning - Ombygning -
Reparationer
Esbjerg . Gormsgade 77 . Tlf. 1389

N. A. Pedersen & Søn

Murermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bramminge . Søvej 1 . Tlf. 77

Banegaardskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen
Dagblade - Ugeblade - Bøger
Holstebro . Telefon 948

Anton Schrøder

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for Grindstedbanen
Agerbæk - Tlf. 44



S. S. ØSTERGAARD

Eksport . Slagteriprodukter
Import
Renseri . Sorteranstalt
SKELHØJE - TELEFON 19

Tanker - ved nedlægning af jernbaner

Det koster hver gang de mindre bemidlede penge

Med Nakskov—Rødby-banens standsning fra 1. januar 1954 forsvinder atter et led i landets trafiknet, og det går tilsyneladende let med at få vedtaget lukning af baner, selv om staten har ydet lån til modernisering og kommunerne har garanteret driften indtil 1956.

Det er selvfølgelig en naturlig ting, at der fra banernes ledelser gøres alt hvad, der kan tjene til en fornuftig og økonomisk drift af banerne. Men hvad gøres der til gengæld fra befolkningen på hvis opfordring og for hvem disse baner i sin tid er anlagt? Absolut intet positivt. Derimod er befolkning og pressen omgående parat med en til sjofling grænsende kritik af alt, hvad der gøres for at rette banernes drift og økonomi efter det øjeblikkelige trafikbehov.

Senest har man set, hvorledes Lollands-banen bliver bebrejdet, at man har lukket Bandholm station, og derved har banen reduceret Bandholms-banen til et slet og ret havnebanespor. Stationen har været i lønningsklasse med Saksøbing st. med et personale på 10 mand, og nu har banen taget alle disse gode skatteydere fra byen. Det sidste skrives ikke, men det er jo bagtanke med sådant skriveri.

Iøvrigt skrives i Dansk Privatbaneblad nogle betragtninger, vedrørende lukningen af Nakskov—Rødby-banen, der siger de rette ord om, hvem det er, der svigter banerne.

Nu er det sket, og fra nytår opfører den daglige drift. Dermed opstår en række problemer. Først og fremmest for det ved banen beskæftigede personale, der til den

tid vil miste deres beskæftigelse og deres indtægt, som de i sin tid gik ind til under den forudsætning, at selv om det ikke var nogen vellønnet stilling, de gik ind til, så var det dog en stilling, der betød fast og varig beskæftigelse så længe de kunne arbejde, og når den dag kom, hvor kræfterne ikke længere slog til, havde de gennem den månedlige indbetaling til pensionskassen sikret sig og deres ægtefælle en alderdom, hvor de ikke behøvede at ligge det offentlige til byrde, men selv havde sørget for at betrygge deres alderdom. Disse forudsætninger og dette håb er nu bristet for vore medansatte ved Nakskov-Rødbybanen, men forhåbentlig vil det kommende likvidationsudvalg have forståelse af, at det er menneskeskæbner, det drejer sig om, og at disse mennesker er uden skyld i det skridt, der nu er foretaget og derfor må have krav på, at der tages et rimeligt hensyn til dem og deres familier.

For Lollandsbanen vil der selv sagt også opstå visse problemer, idet Rødbybanen havde fælles benyttelse af stationerne i Nakskov og Rødby og fælles administration med Lollandsbanen, der nu mister

den indtægt denne ordning gav banen.

Også for befolkningen i den egn banen nu gennemkører, vil der opstå problemer, navnlig for den del, der ikke selv er så heldigt stillet, at de har råd til at holde luksusbil.

Banen har i alle de år den har kørt, befordret et stadig stigende antal af oplandets børn ind til Nakskovs skoler, hvor disse børn har nydt godt af den undervisning, byens udmærkede skolevæsen har kunnet byde også oplandskommunernes skolesøgende børn. Banen har billigt og sikkert befordret børnene fra hjem til skole og tilbage igen til de tidspunkter, der passede.

Nu skal der til afløsning af banen vel indsættes rutebiler, men det bliver sikkert til andre takster end de, der nu gælder for banen. Det bliver igen den mindre bemidlede del af oplandets befolkning, der kommer til at betale gildet gennem forringede befordringsmidler til højere takster. Der er allerede flere private vognmænd, der har meldt sig som liebhavere til koncessionen, når banen standser. Skal en privat vognmand blot oprette 50 pct. af den hyppighed, den nuværende køreplan yder publikum, vil han komme til at sætte taksterne klækkeligt op, hvis ruten skal forrente den investerede kapital til materiel og lønninger og øvrige driftsudgifter.

For uindviede vil det være underligt, at en bane i en så forholdsvis tæt befolket og frugtbar egn ikke kan klare sig bedre end tilfældet er med den nu dødsdømte Nakskov-Rødbybane. Men når man ved, at Maribo amt er den landsdel, hvor der findes flest mo-

De kører bedst med

VOLVO

Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

torkøretøjer og flest traktorer i forhold til indbyggertallet, får man en bedre forståelse af de vanskeligheder, der melder sig for banedrift i disse »fede« egne.

Det var også disse kombinerede bil- og traktorejere, der udgjorde flertallet af repræsentanterne på

den generalforsamling, der gav banen dødsstødet. Disse sognekonger har jo billig benzin til deres egne transporter ad landevejen, så blæse med hvordan det øvrige del af befolkningen klarer deres vanskeligheder med de samme problemer.

—s.

Månedens emner...

Ændringer i signalsystemet

Med stor interesse har jeg og mange andre læst afdelingsingeniør Wessel Hansens artikel i JERNBANE-BLADET nr. 6 som svar på en tidligere artikel, der som bemærket ikke absolut krævede noget svar og nærmest måtte betragtes som et causeri af en lkf., der første gang blader det nye SIR igennem, men som alene ved at fremkalde et svar har vist sin berettigelse. Selvfølgelig JERNBANE-BLADETS stilling såvel til dette spørgsmål som til andet er uden tvivl, at arbejde for fremme af de bedst mulige tilstande på alle områder inden for vore jernbaner, og man må så lade bladet selv skønne, under hvilke former dette arbejde kan gøres med størst virkning. Ingen har grund til derfor at føle sig trådt for nær, medmindre man identificerer sig selv med noget, man ved, der ikke er, som det burde være.

Hver gang afdelingsingeniør Wessel Hansen skriver noget, kan man være sikker på, at det bliver læst med interesse, fordi man derigennem får noget at vide, som man vanskeligt ad anden vej får kundskab om, og den menneskelige nysgerrighed er jo udtømmelig. Der er mange ting, som det kunne være rart at have rede på. Man kan mene om signalsystemet og SIR hvad man vil, der er afgjort ingen, som anser det for galmandsværk, men der er jo som bekendt intet fuldkommen her i verden, dog kan man sikkert gå ud fra, at det er så godt, som det under de forhånden værende forhold kan blive.

SIR siger os kort og godt (omend ikke

altid så klart og letfattelig som ønskeligt) hvordan alle de forskellige signaler ser ud, og hvad de betyder, men fortæller ikke noget om, hvorfor man netop har anbragt det eller det signal på netop dette sted og hvilken nytte det gør. For mange signalers vedkommende er hensigten og nytten indlysende, mens man ikke umiddelbart kan forstå nødvendigheden eller ønskeligheden af andre, eller omvendt ikke indse, hvorfor man ikke har anbragt et signal på det eller det sted.

I den pågældende artikel får vi blandt andet at vide, at antallet af signaler ikke vil stige som følge af ændringerne i SIR, og at man (i praksis) ikke kan eller vil anbringe alle de forskellige signaler, der kan knyttes til togveje, i samme togvejsspor. Dette er unægteligt betryggende, og det kan man ikke læse i SIR. Når det siges, at antallet af teknisk personale under signaltjenesten ikke vil blive forøget som følge af ændringerne, skal det vel forstås således, at antallet af personale i det hele under signaltjenesten ikke forøges? Og må altså af hensyn til økonomien være en fordel.

I artiklen står: »Hastighedsvisere er indrettet således, at slukkes lyset i den øverste eller nederste del af et kryds, slukkes hele krydset.« Der er ingen tvivl om, at det er rigtigt (i hvert fald strengt teoretisk), men det lyder noget paradoksalt, da de jo almindeligvis kun er tændt enten i den øverste eller i den nederste halvdel. Man blive undertiden præsenteret for et eller andet med de dyreste forsikringer om, at det kan der aldrig blive noget i

vejen med, og så viser det sig alligevel senere, at under visse omstændigheder eller ved sammentræf af tilfældigheder, virker det ikke efter hensigten. Det umulige sker jo ikke, men det usandsynlige indtræffer.

Om udkørselssignaler siges det, at en række lokoførere har som følge af ulykker f.eks. den ved Brørup ønsket flere udkørselssignaler. Men hvis disse lokoførere skulle bevise den sikkerhedsmæssige betydning af flere U, ville de sikkert komme i forlegenhed. Et U med aut. stopfald ville muligvis nok have forhindret ulykken ved Brørup, men ikke i sin egenskab af U, kun som følge af det aut. stopfald, og dette kunne jo lige så godt være på indkørselssignalet, der ville det sikkerhedsmæssigt betyde mere. I det hele taget synes det, at nytten af mange U er noget problematisk, og det kunne være interessant at få nærmere rede på, hvorfor man egentlig har dem.

Hvor et U står i forbindelse med næste station eller blokpost og således er en garanti for, at banen er fri, er nytten jo uomtvistelig. Ligeledes hvor flere banelinier udgår i samme retning fra en station, og U derfor viser, hvilken bane togvejen er stillet til. Men bortset fra disse tilfælde. Hvilken nytte gør et U på en station med kun en togvej og en banelinie? Som eksempel kan man betragte strækningen Fa-Ab. Mellem Fa og Ar er der U på alle stationer, hvorimod der Ar-Ab kun er U på ganske enkelte stationer. Er der nogen, der vil påstå, at det er mere farligt at køre Ar-Ab end Fa-Ar? Og hvilken nytte gør et U på en station med flere togveje, hvorfra der kun kan køres ud til en banelinie, når hver af togvejene er forsynet med togvejssignal for udkørsel? Togvejssignalet siger jo, at togvejen er fri og rigtigt indstillet til udkørsel ad den eneste bane, der kan være tale om, hvad siger U derudover?

Man må vel kunne gå ud fra, at der ikke opstilles unødvendige signaler? Men alligevel? For ikke så mange år siden stod der på stationerne mellem Middelfart og Odense en mængde togvejssignaler, og der er næppe tvivl om, at den eller de, der har foranlediget dem opstillet, har været parat til at sværge på, at de var nødvendige. Men ikke desto mindre er de blevet fjer-

Husk billetten — glem ej heller lidt **Carlett** karameller



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Stjerne
MAGASINET 1/2

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5. ÅRHUS
TELEFON 23611

Dame- Herre- Børnekonfektion

Vi aabner gerne
en Konto for
Dem, uanset
hvor i Landet,
De bor.

★

net, uden at man af den grund har talt om forringet sikkerhed.

I afdelingsingenørens artikel siges endvidere: »Moderne sikringsanlæg er indrettet således, at betjeningspersonalet faktisk kun behøver at stille sporskifterne rigtigt og derefter foretage togvejsindstilling. Signalerne hørende til togvejen vil da automatisk indtage de rigtige stillinger i den rigtige rækkefølge.« Når det er således, kunne man så ikke samle det hele i et eller måske to signaler?

Hvis hele vort signalsystem blev grundigt gennemgået af en rationaliserings-eksperter (for at være monderne), mon det så ikke kunne forenkles ganske betydeligt uden at tabe noget af sikkerheden?

Sådan er der så meget, som menigmand ikke forstår, og derfor hilser man det med glæde, hver gang afdelingsingeniør Wessel Hansen løfter sløret for lidt af det, som kun den specielle sagkundskab er inde i.

I relation må jeg til slut fortælle følgende: »Ved overtagelse af et nyt, teknisk ret indviklet »anlæg« (kan man kalde det) forklarede en ingeniør, der havde haft væsentlig del i »anlæggets« udformning, at det altsammen var såre simpelt og ligetil. Dertil bemærkede en af statsbanernes chefer, der selv var en fremragende tekniker: »Ja, for Dem, der selv har lavet det, er der måske ingen ben i det; men jeg må gøre Dem opmærksom på, at for os andre er det den rene kabale.«

Læseren.

Snerperi.

Det er de færreste, som har brug for samtlige planer i tjenestekøreplanen, men det er jo dog således, at der altid vil blive brug for dem alle. Der er altid nogle mennesker, der skal se planen for et hvilket som helst tog. Altså er der altid nogen, som har brug for de planer, der er anbragt længst til højre på de venstre sider af tjenestekøreplan II, og disse mennesker har det i flere tilfælde ikke let. Det er nemlig lavet så snerpet, at sådanne planer er mere eller mindre klemt inde i heftningen. Der er ingen margen afsat, og som følge deraf er den sidste kolonne, undertiden de to sidste, skjult og unddraget nærmere kontrol, medmindre man skiller heftet ad. Dette er snerperi. At man ikke kan se de første bogstaver i de stationsnavne, som står inderst på planens højre sider, har mindre at betyde, da man udmærket kan regne ud eller gætte sig til, hvad der skal stå. Og at man i samme plan for nogle togs vedkommende (side 36) har anbragt Marslev mellem Korsør og Nyborg Færgelhal skyldes antagelig en hændelig fejltagelse, selv om den synes temmelig grov.

DANSKE JERNBANESTATIONER

65



Men da togene trods alt kører lige godt, er det måske slet ikke nødvendigt, at planerne er ordentlige eller rigtige.

s.

Lyntogenes bar.

Jeg rejser meget hyppigt med lyntog, og som regel går jeg da ind i baren og får lidt at spise. Der er ikke mange retter at vælge imellem, men det, man får, er altid godt, og betjeningen er der stort set ikke noget at klage på. Men der er en ting, som hver gang ærgrer mig. Det er bordene. Der er måske ikke noget at sige til, at man ikke lægger dug på, som man gør i nogle af buffetvognene, en snavset dug er værre end ingen, men det kan da ikke være hverken af økonomiske eller praktiske grunde, at bordene er belagt med fælt, gammel-

dags, brunt gulvlinoleum. Der kan jo til samme pris fås så mange smukke lyse farver i bordlinoleum, som ville se langt pænere, renere og mere appetitlige ud. I det hele taget finder jeg udstyret og vedligeholdelsen af baren i lyntogene temmeligt tarveligt, og det bliver ikke bedre ved, at der altid er anbragt ølkasser på gulvet, man får let indtryk af et tarveligt værts-hus. Der burde og kunne gøres noget, for at få det til at se lidt mere nobelt ud, og det ville ikke koste noget af betydning, bare de rigtige folk havde en smule sans derfor.

Erhvervsrejsende.

Aarhus Amtstidendes Bogtrykkeri

Tlf. Aarhus 20200

Til alle haveejere

i by og på land —. For kun 12 kr. + fragt og evt. reparation bliver Deres **plæneklipper** som ny. Slebet, rensat, smurt, justeret og overtrukket med stålhud. Slibning og reparation af alle haveredskaber. Slibning af alle slags knive og sakse og alt skærende værktøj. Provisionsordrer ekspederes omgående med bane eller fragtmand efter ønske.

PLATAN-SLIBERIET

Københavns Bestik og Værktøjservice
Vesterbrogade 125, Kbhvn. V.
Tlf. Vester 4392

Fritz G.
EISENSØE

Murermester & Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

KØBENHAVN F.
Troels Lundsvej 28
Telefon Damsø 22 & 3196

ANRA

Maskin- & Vægtfabrik

Ved Sønderø pr. BALLERUP
Tlf. Lille Værløse 222 - 224

Nalco ABB

for behandling af
lokomotivfødevand
mod stenafsætning
og overkog

Nalco 39

for behandling af
kølevand til diesel-
lokomotiver mod
stenafsætning og korrosion

Generalrepræsentant for
NATIONAL ALUMINATE CORPORATION

J. Krüger A/s

KØBENHAVN K
Christiansgade 22 C. 4726

Bellevue Strandhotel
KLAMPENBORG



Otto Christensen & Kaj Sørensen

Civilingeniører . Entreprenører

Istandsættelse af
Betonkonstruktioner

C. F. Richs Vej 71
København F
Telefon Gothåb 7511

Listefabriken BACHERTON

I. P. DRESEN

Specialfabrik for El-Installations Lister
Alle Arter Arbejde udføres efter Opgaver

København NV . Tagensvej 147
Tlf. Taga 5406 - 8735

Dansk Signal Industri A/S

Skalbakken 10
Vanløse . Tlf. Damsø 6346 - 6347

Frederiksberg

KAROSSERIFABRIK

v/ Helge Kennet

Bygning af alle Arter Karosserier
til Rute- og Turistbiler . Reparationer
Leverandør til DSB

København F . P. Andersensvej 17
Tlf. Fasan 374

SLIDSTYRKE

er det første og største Krav til
en Gulvbelægning.

Derfor valgte **DANSKE STATSANER danske**
GUMMIGULVE til VALBY Station



A/S BRIDANA

NR. FARIMAGSGADE 3-5

KØBENHAVN V

TELF. CENTRAL 13517

Månedens interview

— ved Harald —



Privatbanepersonalets pensionsordning

Fra flere indenfor privatbanepersonalet har JERNBANE-BLADET fået opfordring til at omtale pensionsordningen ved privatbanerne.

JERNBANE-BLADET har derfor søgt at belyse dette, ved at få en udtalelse fra to sider, en fra personalet og en fra »Danske Privatbaners Fælleskontor«.

Først hører vi, hvad personalet siger, og her er det en privatbanemand fra Varde, der udtaler sig:

— Der indbetales 7 % til pensionskassen, mod 5 % ved staten, de 7 % skal betales indtil kassen bliver solvent, hvad den aldrig bliver. Ved ansættelse ved en privatbane skal der, hvis vedkommende ønsker at blive medlem af pensionskassen (dette er nemlig frivilligt) — og han er over 24 år, indbetale et beløb til pensionskassen, svarende til det vedkommende ville have ydet, såfremt han havde været ansat fra sit 24. år, han skal ikke alene indbetale sin egen andel, men også den andel, som banen skulle have ydet — så vidt jeg ved, yder banen 15 %, således at han ialt skal indbetale 22 %, for at blive optaget i den kasse. Hvis en 30årig bliver ansat i 14. lønklasse, skal han indbetale over 3000 kr. til pensionskassen.

— Hvad yder så kassen til gengæld for sine strænge krav?

— Ja, om det er rigtigt, ved jeg ikke ganske nøjagtigt, men disse betingelser er vedtaget uden forhandling med personaleorganisationerne, — jeg har ikke i noget organisationsblad set noget om dette, og heller ikke har jeg set, at der har været forhandlinger om dette, så måtte det da være omtalt i fagpressen. Jo, ser du, i løn-

ningsreglementet, der er approberet af »Ministerielt for off. arbejder« i marts 1947, med gyldighed fra april 1946, — står i §78: »De forinden juni 1943 ansatte tjenestemænd, bevarer pensionsretten også i tilfælde, hvor de afskediges på grund af »anden dem utilregnelig årsag«.

— Ja, det var en harsk pille at sluge.

— Man vedtager et reglement i 1947, men tilbagevirkende kraft til april 1946, og indsætter der en paragraf, der har tilbagevirkende kraft til en eller anden dato i 1943, og siger i denne paragraf, at de der afskediges af »anden dem utilregnelig grund, ikke har krav på pension, altså kun har krav på pension, når de afskediges på grund af alder og sygdom, — ikke noget krav, hvis de afskediges ved banens lukning, ved personaleindskrænkning, ej heller ved direktørens forgodtbefindende. I disse tilfælde har de kun krav på indbetalte andele, ja — forstå det hvem der kan, og jeg forstår ikke, hvor banernes tillidsmænd har været, den dag de sagde ja til denne paragraf.

— Når en mand ansættes ved en privatbane, bliver han vel gjort bekendt med disse forhold?

— Nej, — det er netop det han ikke gør. Det skulle påbydes banerne at gøre folk, der ansættes, opmærksom på disse forhold, så de ikke godtroende bilder sig selv ind, at når de betaler til en pensionskasse, er de også pensionsberettigede, hvis de afskediges.

— Er alle privatbanerne tilsluttet denne pensionsordning?

— Nej det er de ikke. F.eks. Ålborgbanerne, Nordvestfynske, Kertemindeba-

nen og Nærumbanen, og de medlemmer, der tilflytter disse baner, mister deres pensionsret, hvis de flytter fra den store pensionskasse, eller omvendt, hvis en ansat fra Ålborg Privatbaner flytter til en anden bane, bliver han ansat påny og er da under § 78, idet han da er ansat efter 1943. Og det samme må vel gøre sig gældende for de af statens tjenestemænd, der søger over til det højt ompriste private liv.

— Hvordan så med at søge fra en privatbane til en anden privatbane?

— Ja, jeg mener, at den omtalte paragraf 78 er skyld i, at der ikke er nogen mulighed for fraflytninger fra den ene private bane til den anden. Når en mand bliver ansat ved en privatbane, må han blive der til han dør.

— Men der er dog forfremmelser indenfor privatbanerne?

— Ja, men de er meget minimale, han har ingen mulighed for forfremmelse, før en af hans medansatte ikke kan mere. Man ser uhyre sjældent forflyttelse fra en bane til en anden, her er stavnsbåndet endnu bindende. Det er ved privatbanerne meget yndet at lade være med at ansætte folk, og i stedet lade stillingerne besætte ved funktion, og hvornår pensionskassen så kan blive solvent er ikke let at sige, men det forhold er da afgørende for, at det kan tage så lang tid som muligt, for når der ingen tilgang er, kommer der jo heller ingen penge i kassen. At det er lovligt at lade ikke ansatte forrette tjenestemandsgerning forstår man ikke, det gik ikke ved DSB, men ved privatbanerne går det, man giver blot vedkommende et lille tillæg til den tariffmæssige løn, eller man



Ekspresruten over

HUNDESTED — GRENAA

Fra København 6,18 i Randers 13,12
i Grenaa 11,35 i Aalborg 14,26

Til Holbæk

kommer man nemmest med

Høng-Tølløse banens gennemgående skinnebustog

Fra Slagelse

Hurtigste forbindelse med samtlige morgenlyntog
fra Jylland og med hurtigtog 70



K Ø B E N H A V N

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 Kbh. K

**Gas-, Vand- og Dampør
Kedeler
Fittings, Metaller**

G.

Meulengracht

JENSEN

Maskinkonstruktioner

Udfører Arbejder for D.S.B.

København F . Eversvej 11
Tlf. GO. 9496



C. Ferslew & Co.

Kgl. Hof Bog- og Stenrykkeri
Papirhandel

Fabrik for Kontrolbilletter
Kontrolbøger
Kasseblokke

Mangeårig leverandør til
Lyngby-Nærumbanen

KØBENHAVN K.
St. Kongensgade 24
Central 125 - *470 - 4307

**Maskinfabriken
EFFORT**

Gladsaxevej 342-354 . Søborg 577-1677
SØBORG

Dansk Panser Box

**Pengeskabe & Boxanlæg
Panserdøre**

København NV . Rentemestervej 60
Tlf. Central 10861

**Skandinavisk Kaffe- &
Kakao-Komp. ¹/₅**

FRIHAVNEN

De Forenede Kulimportører

HANDELSSELSKAB A/S

Største Salg i Danmark

København K - Holmens Kanal 5
Tlf. 211

Entreprenørforeningen

København . Telf. 9858

**Dragerforeningen
Hovedbanegaarden**

Besørger alt.
Tlf. 2162 - 3104

Aviskiosken . Østerport St.

Alle Dag- og Ugeblade

K. F. A.

Reserveret 4072

**Andelsslagteriernes
Fælleskontor**

AXELBORG

Reserveret 1565

Dan-Transport ¹/₅

Vestergade 26
Central 16488

Andersson & Bardram ¹/₅

Stempelringe til motorer

Studiestræde 10 . Central 8638

Ure og Optik

Alle Reparationer udføres
Leverandør til DSB

Chr. Andersen

Aaboulevard 15 - Nora 888 x

Sørensen & Westergaard

Trikotagefabrik

Vestergade 10 - C. 6137

følger lønningsreglementet, og udbetaler dem — ikke alene det beløb de selv skulle have svaret til pensionskassen, men også det beløb banen skulle have svaret.

— Hvordan så med reguleringstillæget?

— Pensionskassen hæfter kun for selve pensionen, ikke for reguleringstillæget til pensionen. Dette har meget stor betydning ved banenedlæggelse, der er personalet kun garanteret pension, og deres reguleringstilæg er der ingen til at betale, når der ingen bane er, og de der er sat efter 1943 får blot deres tidligere indbetalte beløb tilbage, så er deres pensionsforhold forbi. Dog kan han ikke få udbetalte mere end 50% af den pågældende pensionsgivende lønning for sidste år, medens resten omsættes til en livrente.

Jeg synes det er sørgeligt med det, der tilbydes privatbanernes personale, og jeg mener, at staten må overtrage reguleringstillæget til pensionisterne, og paragraf 78 bør slettes. Aldrig har der været talt så

mange smukke ord om tryghed ved sit arbejde, som i de senere år, er der nogen, der tror, at der ka nskabes tryghed med en sådan pensionsordning. Privatbanepersonalet er parat til at yde det yderste for at holde banerne igang.

Men husk tryghed skaber glæde — særlig arbejdsglæde.

Hellere folkepensionering end den nuværende ordning.

Harald.

Fra direktør Poul Hjortkjær, Danske Privatbaners Fælleskontor, har vi modtaget en udførlig redegørelse vedrørende Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898. Heri gøres opmærksom på nogle misforståelser i foranstående interview, bl.a. er det ikke en frivillig sag om personalet vil tilmeldes pensionskassen. Af pladshensyn må vi desværre vente med at bringe denne redegørelse til næste nr.

Erindres det...

For 50 år siden, juli 1903.

I anledning af den i medfør af lov af 15. maj d. å. forestående grunderhvervelse for statsbanerne til ordning af Københavns banegårdsforhold, er der nu nedsat en besigtigelses- og ekspropriationskommission.

Ligeledes er en besigtigelses- og ekspropriationskommission nedsat i anledning af anlæget af Herning—Viborg-banen.

Sjælland—Falsters trafikafdeling har udsendt følgende cirkulære:

På given anledning meddeles, at ligesom man intet har haft at indvende imod, at der i tjenesten bæres hvide benklæder og hvid vest i forbindelse med uniformsfrakken, således haves heller intet at erindre imod, at der anvendes hvid pul i uniformshuen, også i forbindelse med det røde bånd på denne.

For 25 år siden, juli 1928.

Fra om med den 1. juli foregår postbefordringen på Skelde-banen forsøgsvis

indtil videre uden ledsagelse af posttjenestemand, og udvekslingen af postgods foretages af togpersonalet.

I begge retninger medfører togene brevkasser, der anbringes på E-vognen til publikums afbenyttelse og så vidt muligt efterses af mellemstationerne.

Togpersonalet har ansvaret for hele den til befordring overleverede post fra dens modtagelse til dens aflevering til posthusene undervejs.

For befordring og udveksling ydes der af postvæsenet til statsbanerne en betaling svarende til betalingen for befordring af et postrum på 2 m.

Hirtshals station blev ved banens åbning bygget inde i landet et par kilometer fra byen og havnen — antagelig med byens fremtidige udviklingsmuligheder for øje. Man har imidlertid nu bestemt sig til at forlænge sporene ned til byen og at opføre en interimistisk stationsbygning af træ der. Når havnen bliver helt færdig, er det meningen at flytte stationen hen i nærheden af havnens administrationsbygning. Den nuværende stationsbygning må antagelig ombygges til boliger for personalet.

Jernbanemuseets genstande, der midlertidig har været oplagret på Københavns hovdebanegård, er nu blevet flyttet til administrationsbygningen i Sølgade 40, hvor museet har fået lokaler overladt i loftsetagen i voldfløjen og dennes vinkel-fløj.

Fra forskellig side arbejdes der vedvarende på gennemførelsen af projektet om en bane Fredrikssund—Hillerød, som sidste led i den midtsjællandske jernbane. Banechef Flensborg har imidlertid til Roskilde Dagblad udtalt følgende:

Statsbanerne har ikke interesse for denne bane i øjeblikket, og med den udvikling trafikken på vore veje tager og som stadig gør banernes kår vanskeligere, tror jeg det vil være umuligt, ja formålsløst, at sætte noget ind på fuldførelse af det midtsjællandske baneprojekt.

Afholds- og Missionshotellet

v/ H. SØRENSEN, anbefales
Frederikshavn . Danmarksgade
Tlf. 122 - 1385

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

**ALFRED
RAFFEL**
A/S

Vodroffsvej 46 . København V
Luna 2343

ROBEL VÆRKTØJ



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 21436



ELektro Lomholt

Ing. M. af l. og statsaut. Inst.
Nørregade 17

Bjerringbro . Tlf. 335

Elektr. Anlæg projekteres og udføres.

Tilbud gratis.

EL-Motorer og EL-Brugsgenstande.

Reparationer af enhver Art.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Civilingeniører
 Entreprenører
 Murermestre

**WINKEL &
 BRYDE NIELSEN**

JERNBETON

Dronninggaards Allé 7
 HOLTE . Tlf. *2160

A/S **Jens Villadsens
 Fabriker**

København: C. 9706 (5 ledn.)
 Ringsted: Tlf. 513
 Dortheasmunde: Tlf. Uldum 25
 Randers: Tlf. 1488
 Viborg: Tlf. 725
 Vildsund: Tlf. Sundby Thy 70
 Troldhede: Tlf. 67

**OLUF HANSEN
 & SØNNER**

Smedemestre

Centralvarme
 Udfører Arbejder for Nærumbanen

HOLTE . Marievej 6 . Tlf. Holte 164

C. Wiingaard

Aut. Gas- og Vandmester
 Sanitet - Centralvarme

Søllerød Kommunes Anboringmester
Udfører Arbejder for D.S.B.

HOLTE . Øverødvej 23 . Tlf. 261

**Dansk
 Arbejdsmands
 Forbund**

SØLLERØD AFDELING

Besøg
HOTEL ØRHOLM

Det Danske Schweiz

Større og mindre Selskaber
 modtages

Aabent hele Aaret
 Ny Direktion: Ester Andersen

Tlf. Hjortekær 150
 Ørholm pr. Lyngby

**R. Hegelund Christensen
 & Søn**

Tømremestre

Udfører Arbejder for Nærumbanen

Lyngby . Birkholmvej 12 . Tlf. 1608
 Kontoret: Tlf. 4665

**Sparekassen for
 Lyngby og Omegn**

Lyngby Hovedgade 17
 Tlf. Lyngby 219

Filialer:

Holte Sparekasse
 Agnetevej 1 . Tlf. Holte 1138

Bagsværd Sparekasse
 Tlf. Bagsværd 991

Rich. Kaiser

Aut. Elektroinstallatør

LYS - KRAFT - VARME
 Udfører Arbejder for Nærumbanen

Lyngby . Agerbovej 4 . Tlf. 2744

Henry Hansen

Tømremester

Udfører Arbejder for D.S.B.

HOLTE . Pileallé 19 . Tlf. 384

R. Ruff & Søn

Aut. Gas- og Vandmestre
 Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.

HOLTE . Egebækvej 41
 Tlf. Nærum 90 - 50

Brdr. Jensen

Aut. Sanitet-, Vand-, Gas-
 og Varme Installatør

Udfører Arbejder for Nærumbanen

KLAMPENBORG
 Hjortekærvej 180 . Tlf. Hjortekær 87

O. H. B.

Carl Jensen

Ingeniør — Entreprenør

København V . Vesterport 237
 Tlf. Palæ 6552

Nærum Hotel & Kro

H. Clausen Tlf. Nærum 16

Nærum - Banens byggeri

REMISER m. m. FLYTTES TIL JÆGERSBORG

Projekterne til sporanlæg, bebyggelser m.m., der først var tænkt ved Egevang og Fuglevad, men efter senere bestemmelser for største delen er flyttet til Firskovvej, er udført af stadsingeniør Rastrup.

Bygningsanlæggets arkitekter er Svend Harboe & Helge Finsen, og rådgivende ingeniør er civilingeniør O. Brødsgaard.

Detailprojekt til sporanlægget m.m. ved Firskovvej er udarbejdet af afdelingsingeniør K. A. Kaae.

Projekteringerne og indledningen af overenskomstforhandlingerne vedrørende denne nybebyggelse ved Stenrødgaard påbegyndtes i efteråret 1951, og man håbede at kunne få bygningerne opført inden 1. september 1952, til hvilket tidspunkt banens nye skinnebusser skulle leveres. Desværre trak forhandlingerne med de forskellige myndigheder: vejdirektoratet, statsbanerne, boligministeriet m.fl. stadigvæk ud, så det lykkedes først at komme i gang med arbejdet sidst i 1952.

Jordarbejdet påbegyndtes den 18. juli 1952 og fuldførtes den 25. september 1952, murer- og betonarbejdet påbegyndtes for remisebygningens vedkommende den 14. oktober 1952, for garagebygningen, mandskabsbygningen og værkstedsbygningen i december 1952 og for trafikinspektørbygningen den 18. marts 1953.

Byggeriet omfatter remiser for 6 skinnebusser, værkstedsremise for 2 skinnebusser, garager for 4 sølvbusser, værkstedsgarage for 1 sølvbus, en forbindelsesbygning mellem remisebygningen og garagebygningen indeholdende værksted og mandskabsrum m.m., en værkstedsformandsbolig sammenbygget med en kontor- og mandskabsbygning, særlig for personalet ved rutebilerne og for banemesteren, samt en trafikinspektørbolig.

Remisebygningen består af 2 store sammenbyggede haller: Den høje reparationshal (ca. 300 m²) og den egentlige remise (henvend 900 m²); garagebygningen, der med tiden tænkes udvidet til det dobbelte,

er en hal på 350 m². Disse bygninger er udført i en enkel og meget slank jernbetonkonstruktion med flade tage; deres facader ud mod det grønne område i nordøst består hovedsageligt af vinduer støbt i jernbeton med meget slanke karme og sprosser (hos Højgaard & Schultz). Remise og garage forbindes ved den lave, svagt buede værksteds- og mandskabsbygning; under denne er varmecentralen, hvorfra alle anlæggets bygninger opvarmes. Mellem bygningerne og banelinien anlægges den store tilkørsels- og vendeplads for rutebilerne med tanke og vaskeplads.

Alt facademurværk udføres i gasbetonblokke, der males i kraftige farver med hvide fuger og gesimser. Da anlægget ligger mellem et villakvarter og et grønt område og i det hele taget på en meget fremtrædende plads i det smukke landskab, er der lagt megen vægt på at få det til at

fremtræde så friskt og venligt som muligt.

Efter anmodning fra ministeriet bestemtes det at udføre jernbeton- og murerarbejdet som vinterbyggeri, hvilket jo passede banen godt, da man var overordentlig meget interesseret i at fremme arbejdet mest muligt af hensyn til, at skinnebusserne ikke kunne komme under tag, før dette byggeri var færdigt, og til, at de garager for sølvbusserne, man har lejet hos private, er meget dårlige, samt fordi de nye værksteder og de nye mandskabs- og kontorlokaler bevirker en centralisering og rationalisering og billiggørelse af banens drift.

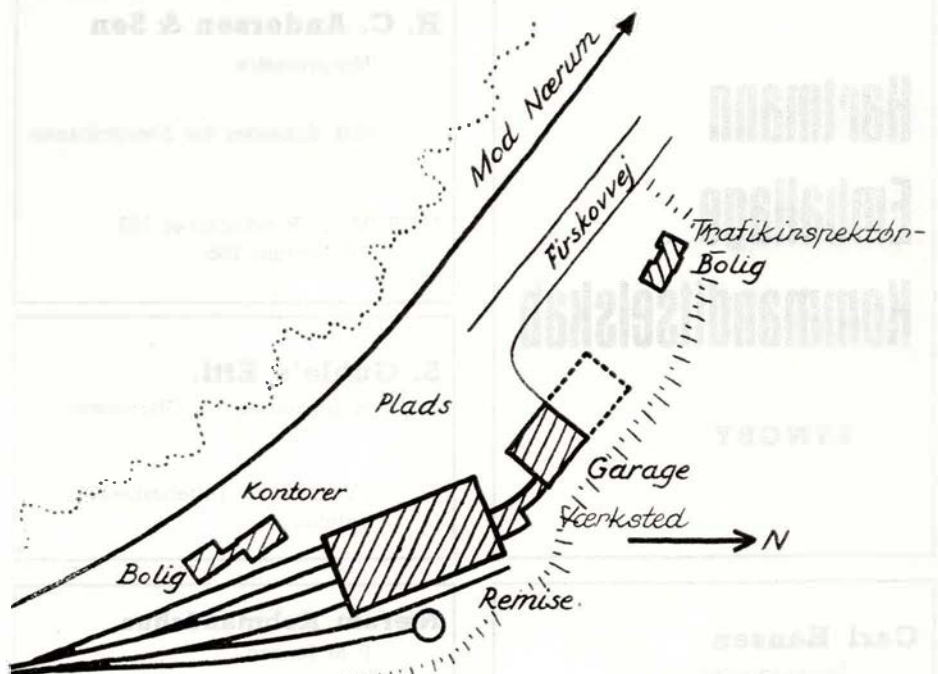
Entreprenører ved anlægget på Firskovvej er følgende:

Jord- og afvandingsarbejdet samt drejeskive: Entreprenør Carl Jensen, København,

beton-, murer-, kloak- og vejarbejdet: Civilingeniørerne Winkel & Bryde Nielsen, Holte,

tømrerarbejdet: Tømrermester Hegelund Christensen, Lyngby,

snedkerarbejdet: Johannes Madsen & Søn, Søborg,



Plan over Nærumbanens byggeri ved Jægersborg



Specialist i kunstige lemmer med luftpaaspænding.

Lev. til hospitaler
og DSB

Bandagist W. Andersen

PETER BANGSVEJ 25 . TLF. GOTH. 6798

Til Tjenestemænd

og fastansatte Funktionærer leverer vi omg.
Brændsel paa Konto over 6 Mdr. rentefrit.
Prima westph. Cinders til billigste Dagsris
Forlang Tilbud

Brændselsforsyningen for Tjenestemænd

(Houmann & Toxfeldt)
Reventlowsgade 16 . Tlf. Vester 8122 (fl. Ledn.)

R. W. Rasmussen

Gardiner
Tæpper
Dame Lingeri
Herre- og Drengeskjorte
Metervarer
Sengeudstyr

LYNGBY
Hovedgaden 33 . Tlf. 151 - 2715



Dansk Staal Industri A/S af 1933

Værktøj for Vej- og Jernbaneanlæg

KONGENS LYNGBY

Nærum INSTALLATIONS- FORRETNING

Aut. Installatør J. Baggesgaard

Alt El-Installationsarbejde udføres
LYS - KRAFT - VARME
Udfører Arbejder for Nærumbanen

Nærum . Lindeallé 3
Tlf. Nærum 391

Hartmann Emballage Kommanditselskab

LYNGBY

H. C. Andersen & Søn

Murermestre

Udf. Arbejder for Nærumbanen

NÆRUM . Rundforbivej 166
Tlf. Nærum 158

S. Guhle's Eftf.

H. Jørgensen . Glarmester

LYNGBY . Toftebæksvej 1
Telefon 64

Sjælland

Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør
Udfører Arbejder for D.S.B.

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

Chr. Petersen

Blikkenslagermester
Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.

Hvalso . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

Jørgen Christensen

Aut. El-Installatør
Alt elektrisk Arbejde udføres.
Tilbud og Overslag gives uden
Forbindende.
Sleaglse . Løvegade 30 . Tlf. 997

Køge Installationsforretning

Brdr. Olsen
Udf. Arbejder for DSB og Privatb.
Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

Allerslev Skræderforretning

Johs. Jensen — Tlf. Enghave 28
Lev. til Næ-Præstø-Mern Jb. og
Rigspolitiet.
Alt i Dame- og Herreskræderi.

Chr. Aaris

TØMRERFIRMA
Indehaver: STELLA AARIS-LARSEN
Leder: BØRGE JENSEN
— NÆSTVED —
FARIMAGSVEJ 7. TLF. 335.

Carl Hansen

Tømremester
Udf. Arbejder for Nærumbanen

KONGENS LYNGBY
Nørgaardsvej 2 . Tlf. 739

Lyngby Fløde Is

v/ Storm

Lyngby . Chr. d. X.s Allé 3
Tlf. Lyngby 129

Nærum Købmandshus

P. M. Jensen
Kolonial . Kunstgødning
Nærumvej 86 . Nærum
Tlf. Nærum 19

E. VÆRME

Malermester
Udf. Arbejder for Nærumbanen
Nærum . Lindeallé 4 . Tlf. Nærum 99

Reserveret 1626

glarmesterarbejdet: H. Jørgensen, Lyngby, sporarbejdet: Nærumbanens baneafdeling, gulvbelægning: Dansk Asfaltfabrik, København,

tagtækningsarbejdet: A/S Jens Villadsens fabrikker, København,

elektrikerarbejdet: R. Kaiser, Lyngby, varmeentreprisen: Oluf Hansen & Sønner, Holte,

vand- og sanitetsarbejdet: Herman Olsen, Lyngby,

blikkeslagerarbejdet: Brdr. Jensen, Hjortekær,

boksanlæg: Dansk Panserboks, København.

Det påregnes, at hele anlægget kan tages i brug den 1. september d. å.

Udgifterne ved Nærumbanens nybygninger ved Fiskovvej er anslået til 927.500 kr., der fordeler sig således:

Anden administration, renter	
Arealkøb	15.000 kr.
Jordarbejder sporarbejder,	
drejeskive afvandingsarbejder	89.000 »
Remise, værksteds- og garage-	
bygninger inkl. pladsbefæstelser og kloakarbejder	551.700 »
Mandskabsbygninger	46.000 »
Værkstedsformandsbolig	49.000 »
Trafikinspektørbolig	59.000 »
Honorar til arkitekt, ingeniør	
m.m.	70.000 »
samt uforudsete udgifter	47.800 »

I alt 927.500 kr.

Rutebildriften

Til driften på banens bilrute Lyngby—Ørholm har man anskaffet 4 nye rutebiler, der alle er som vist på billedet.

Omnibusserne er af fabrikat Guy-Arab og udstyret med en 112 HK 6-cyl. vandretliggende Gardner-dieselmotor, den såkaldte Underfloor. Vognene er udstyret med halvautomatisk gearbox, det såkaldte Wilson-gear. Vognene er leveret gennem automobilfirmaet E. Sommer, København, og karosseriet er bygget af firma Brdr.

Carlsen, Humlebæk, og indrettet til 37 siddepladser og 27 ståpladser.

Omnibussernes totallængde er 11 m. Sæderne er betrukket med rødt plastic, og gulvbelægningen er lysegrå gummi. Omnibusserne er forsynet med stor bagperron og med døre i begge ender.

Endvidere er der monteret højtaleranlæg til brug ved advisering af stoppesteder samt forskellige andre mindre installationer, der er hensigtsmæssige netop til det brug, som den bymæssige kørsel på den 5 km lange rute gør det nødvendigt.

Ligesom banens skinnebusmateriale er vognene udvendigt holdt i aluminiumsfarve med rødt bælte.



En af Nærum-banens sølvbusser

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.
Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

EL R. STRØM



Aut. Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Rønde . Tlf. Rønde 80

Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og Møbler efter Deres Maal og Ønske.
Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274

P. Hansen

Blikkenslagermester
Udfører Arbejder for DSB
Fredericia . Calvinsvej 4
Tlf. 97

O. Carlsens Karosserifabrik

Brdr. Carlsen

Busser . Turistvogne . Kølevogne
Leverandør til Nærumbanen

HUMLEBÆK . Torpenvej 111 . Telefon 121

E. SOMMER

Automobiler

Hovedkontor, Værksteder og Reserveredelsafdeling:
Uplandsgade 72 . København S . Tlf. *SU 6868

Udstilling og Salg:
Gothersgade 14 . Tlf. C. 11064



Sommerglæder.

»Synes du ikke, vi skulle tage til stranden i eftermiddag? Det er jo lige vejr til det nu. Man skal benytte sig af det gode vejr, mens vi har det, sommeren er ikke så lang. Jeg smører aftensmaden og tager den med, så kan vi blive derude, så længe vi vil. Du kan jo nok for en gangs skyld stryge middagssoven. Ellers kan du måske ligge og knibe dig en lille en ude på stranden. Vi trænger til at få noget luft og sol. Vi burde tage meget mere ud, den sol man får om sommeren, har man godt af hele året. Hvis du synes, det er for anstrengende at cykle, kan vi godt tage bussen. Det gør vi, som du helst vil. Men se nu at blive klædt om. Jeg er parat om en halv time, og det er ikke for tidligt at komme afsted, når vi skal have noget ud af dagen.«

»Du kan da ikke nå at blive færdig på en halv time.« Det var en dum bemærkning, jeg der kommer med som svar på Karolines lange indledende forslag eller rettere ultimatum, men jeg kunne ikke finde på andet svar lige i øjeblikket. Det vil sige, finde på noget andet kunne jeg godt, for jeg vidste præcis, hvad jeg mente om den sag, men jeg ville ikke gøre hende ked af det. Har man en kone, oven i købet en kone som Karoline, skylder man hende også et vist hensyn, og jeg er heller ikke

bange for at gøre noget, der kan glæde hende, selv om det ikke lige akkurat falder sammen med mine egne ønsker, og det gør det i dette tilfælde ikke, absolut ikke.

Sagen er: Det er 25 graders varme i skyggen, og sådan har det været i flere dage, hvor jeg ligesom i dag har haft formiddagstjeneste. Fra kl. 6 i morges til nu har jeg gået ude i den brændende sol og svedt, så jeg ikke havde en tør træv på kroppen, og hele tiden har jeg gået og fantaseret om, hvor vidunderligt det ville blive, når jeg kom hjem. Tage et køligt, forfriskende brusebad, en ren, tør skjorte og et par tynde benklæder på og så lægge sig i skyggen for åbne vinduer og lade sig gennemstrømme af det himmelske velvære, som skygge, kølighed og hvile kan give efter en sådan dag. Ja, jeg kan næsten sige, det har været tanken om det, der har holdt mig igang. Og så bliver jeg nu præsenteret for udsigten til, eller rettere sikkerhed for, en længere cykletur eller køretur i en overfyldt, gloende bus ud til en solbagt strand, overfyldt af mennesker, så man dårligt kan finde et sted at lægge sig, og hvor man i hvert fald ikke kan føle sig fri og ugenert. Hvor man, ligegyldigt hvordan man drejer hovedet, kun ser halv- og helnøgne menneskekroppe, som i de fleste tilfælde er alt andet end skønne at se på, og som man forøvrigt heller ikke

må se på (skønt man umuligt kan blive fri) for så er man uforskammet og fræk, i særdeleshed hvis man ser på en af de få, som virkelig er værd at se. Man kan selvfølgelig imellem hente nogen kølighed ved at gå i vandet, men det forfriskende derved er det så som så med. Vandet er jo ikke rent. Hvordan skulle det være det? Selv om man ser bort fra råddent tang, fisk og andet, når tusinder af mennesker går og plansker i det dagen lang, vasker deres sure tær og svedige kroppe, harker, sprutter, spytter og tisser i det. Føj for f. Det er en rar suppedas. Stranden er ikke bedre. Vandet er fyldt, mere eller mindre synligt, med smeltede ispinde og papir fra sådanne, cigaretaske, ølsjatter, brødkrummer og andet affald, fluer, myrer og andre insekter. Det tiltaler mig ikke, og hvis ikke det er både sundheds- og smittefarligt, forstår jeg det ikke. Og så vor dejlige aftensmad, som det kunne være en nydelse at sidde og spise hjemme med en kold øl til. Den bliver komplet ødelagt af varmen og transporten, det rene roderi, og øllet bliver varmt og dovent. Det er simpelthen en forbrydelse mod Guds gaver.

»Jo, jeg har det hele færdig. Se bare at komme i sving, så vi kan komme afsted. — Du synes måske ikke om det? Nu må du ikke være sur, jeg har sådan glædet mig til den tur.«

Hun har set på mig, at jeg ikke blev ovenud begejstret. »Jeg er aldeles ikke sur. Tværtimod, jeg glæder mig også til det. Der er bare så pludseligt at skulle afsted, solen brænder så voldsomt lige på denne tid. Synes du ikke, det ville være bedre at vente lidt og spise aftensmaden her hjemme, så er vi fri for at have det at slæbe på?«

»Nej, vi skal afsted nu, og aftensmaden vil vi spise ved stranden. Jeg elsker at spise ude i det fri. Og det er så sjældent, vi kommer ud.«

»Det er da din egen skyld. Hvorfor ta-



Finere Herrekonfektion gerne paa Konto med en maanedlig Indbetaling, der passer til Gagen

Jeston

Købmagergade 62 . Palæ 1726

ger du ikke ud, når jeg har tjeneste? Du kunne jo tage til stranden hver eneste dag.«

»Jeg tager ikke til stranden alene, det ved du godt.«

»Jamen hvorfor? Vandet er da lige friskt og luften også?«

»Når man har en mand, skulle det vel ikke være nødvendigt at tage alene ud?«

»Jeg mener heller ikke, du skulle tage ud og lade mig sidde hjemme. Men når jeg er ude for at tjene føden til os, og du alligevel er alene, kunne du da godt tage ud.«

»Du ved godt, jeg vil have dig med.«

»Ja, det forstår jeg. Men hvorfor? Det er da ikke for at nyde mit selskab, det har du jo herhjemme.«

»Du ville måske hellere afsted alene? Så kunne du få fred til at give dig af med alle de bare piger derude.«

»Jeg tror næsten ikke, jeg tog nogen steder hen i dag, hvis jeg var alene.«

»Det skal måske hedde sig, at du ofrer dig og tager med for min skyld? Det skal du endelig ikke, vi kan godt blive hjemme.«

Karolines stemme er efterhånden blevet ligesom en lille smule skarp i tonen, så jeg skønner, det er på tide at slutte diskussionen: »Sludder og vrøvl. Lad os nu ikke snakke tiden væk, men se at komme afsted.«

Formiddagstjeneste er noget forbandet skidt.

lady.

Hurtigruten Odense-Svendborg.

Statsbanerene har som meddelt i nogen tid arbejdet med planer om at oprette en ny hurtigrute mellem Odense og Svendborg. Den skal i første omgang betjenes med rutebil, men hvis der viser sig et virkeligt behov for ruten, er det tanken, at den senere skal overflyttes til jernbanen. Man er nu kommet så langt, at den ny hurtigrute er i kraft sammen med den ny køreplans ikrafttræden.

Bornholmske vognmænd tiltales for ulovlig turistkørsel.

Statsadvokaten har resolveret, at der rejses tiltale mod formanden for Nordbornholms Turist- og Erhvervssammenlutning for overtrædelse af Omnibus- og Fragtmandsloven, idet statsadvokaten finder, at den turistkørsel, foreningen formidlede i sommeren 1952 — selv efter at denne var modificeret i overensstemmelse med præmisserne i højesteretsdom af marts 1952 — stadig har været i strid med loven og krævet koncession.

Samtidig har statsadvokaten ladet rejse tiltale ikke alene mod de vognmænd, der har udført kørsel for turistbureauet, men også mod vognmænd, der efter forud indgivet bestilling fra hotel- og pensionatsejere har kørt rundture med turister — de såkaldte fulde læs — idet statsadvokaten mener, at denne kørsel er koncessionsbetinget.



Fernbane-rutebilerne

DSB.-garager i Holbæk færdige før tiden.

De første dage i maj, 3—4 uger før den fastsatte tid, var DSB's nye rutebilgarager færdige til aflevering.

Bygningen, der er opført af »Leca« plader, ligger på selve jernbaneterrænet med indkørsel fra Kastanievej, og den blev straks taget i brug.

Hver garage er 12 m bred og 20 m lang, og bygningen indeholder 5 garager samt særskilt vaskeplads. De skal benyttes af DSB's rutebiler på strækningen Holbæk-Roskilde, og byggesummen andrager kr. 38.000 + kr. 5000 for vaskepladsen.

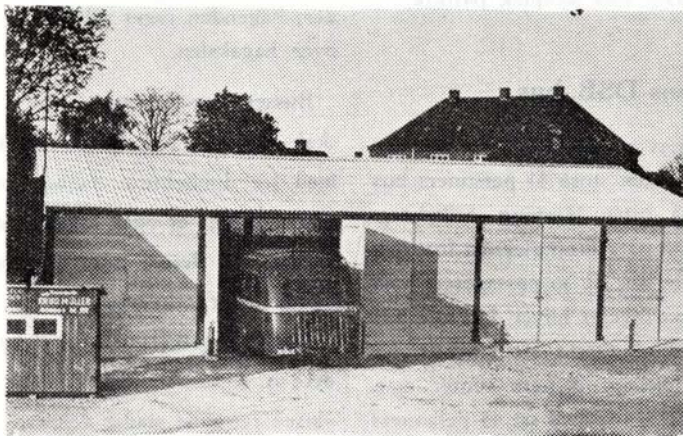
De håndværkere, der har bygget garagerne, har leveret solidt og godt arbejde — og, hvad der virkelig er omtale værd, afleveret det færdige arbejde længe før udløbet af den fastsatte tidsfrist. Vi har været heldige med vejret, sagde en af håndværksmestrene, og så har vi haft et glimrende samarbejde med overbanemesteren.

For de fleste mestres vedkommende er det deres første arbejde for DSB, og man

må sige, at de har startet samarbejdet på en forbillig måde

Arbejdet er udført af tømrermester, entreprenør Knud Müller, murermester Hilmer Jensen, malermester Poul Erik Petersen, blikkenslagermester Osvald Thoudal, glarmester Halvor Roed og smedemester Einar Andersen, alle fra Holbæk, og vi må lykønske med det gode resultat.

Johannes Nielsen.



DSB rutebilgarager i Holbæk

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:



Herning Konfektion

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



Beton Cyklestativer WB

armeret beton og kalibrerede sporriller
fra kr. 6,40 og kr. 7,60 pr. parkeringsplads.

Sendes over hele DANMARK med DSB

KONSTRUKTIV KLAR FORM

D. Wendt, ing.

København V . Thorvaldsensvej 29 . Giro 3533 . Eva 351

Valby-Odsherred.

Fra 17. maj stryger de store busser fra Rørvig og Nykøbing til København efter sommergæster og i øvrigt alle andre, der foretrækker rutebil frem for tog — og der er i virkeligheden tale om en skelsættende begivenhed inden for dansk trafikverden med indførelsen af denne rute. For første gang har private rutebilejere — på tværs af Foreningen af Rutebilejere i Danmark og efter at have overvundet megen modstand — fået koncession på en langtur, og for første gang er der etableret et virkeligt samarbejde mellem private rutebilfolk og en privatbane. Ellers plejer de jo at stræbe efter at opsluge hinanden.

Forud for dette samarbejde er gået et intimt samarbejde om trafikken i Odsherred, indgået for et års tid siden mellem tre rutebilejere fra Nykøbing, samt Odsherred-banen, således at der køres i pulje. Dette samarbejde er organiseret i et interessentskab, Odsherreds Trafikselskab, og det er denne institution, der vakte så stor interesse i landsnævnet for omnibilkørsel, at det brød et princip og gav koncession på en rute, der løber langs med DSB og faktisk er at opfatte som en konkurrent til statsbanerne. Af hensynet til samarbejdet om takster og køreplan er DSB optaget i selskabet som sleeping partner.

Ny otte tons DSB-bus.

Statsbanernes rutebiler har sat sin ny-erhvervelse — den store 41 personers bus — i drift på ruten Herning—Silkeborg. Hidtil har man på Herning-egnen fortrinsvis benyttet busser til 36 passagerer; med plads til 41 passagerer bliver den nye bus således den hidtil største statsbanebus, der udgår fra Herning. Senere venter man dog, at der også vil blive sat 45 personers busser ind.

Nyerhvervelsen præsenterer sig som en vældig kolos med mange tekniske nyheder. Men ikke alene bliver den til glæde for de chauffører, der skal føre den, også dens mange passagerer vil nyde godt af forbedringerne.

Busen, der måler 11,60 meter, vejer 8 tons. Den er bygget på et svensk Scania Vabis-chassis, og DAB-fabriken i Silkeborg har ansvaret for karosseriet. Busen drives af en 135 hk dieselmotor. Den kan nå antagelige hastigheder, og selv store hastigheder mærkes kun lidt, når man sidder i vognen. Indvendig er der ikke tale om nogen overdådighed i udstyret, men alt er lagt praktisk til rette, og det må vel være hovedformålet med en bus af denne art. Væggene er beklædt med plastic-tapet og masonit, der er let at holde rent, og sæderne er behagelige at sidde i. Blandt nyhederne bemærker man, at der også midt i vognen er vippe-vinduer, under vinduerne er der særlige ventilationshuller, som skal sikre træværket mod at rådne — en skavank, som tidligere busser har lidt af. Alle vinduer er i øvrigt af splintfrit glas. Derudover er busen forsynet med blinklys for og bag til afvisning og lukket bagagerum bag i vognen. Køretøjet er ingenlunde let at manøvrere med på vanskeligt passable steder; bagenden rager således 3,6 meter ud over bagakslen.

Busen, der får fast station i Silkeborg, skal betjene Silkeborg—Herning ruten med tre dobbeltture daglig samt én tur til Ikast. Det er også nødvendigt med aflastning på denne rute, hvor man efterhånden har erhvervet sig ca. 300 kortrejsende passagerer — skolebørn, arbejdere o. s. v., samtidig med at antallet af »løse« rejsende stadig vokser.

Udvidelse af rutebilstationen i Herning.

Gennem længere tid har der i Herning været arbejdet for at få en fælles rutebilstation for både private rutebilejere og statsbanerne, idet den nuværende ordning med to rutebilstationer — en for private biler ved torvet og for statsbanernes biler ved banegården — længe har været upraktisk og utidssvarende. Repræsentanter for statsbanerne, de private rutebilejere, erhvervsrådet og fragtrutebilerne har ført forskellige forhandlinger med byrådet om spørgsmålet, og man har set på flere pladser til placering af en sådan fælles rutebilstation.

En udvidelse af den nuværende private rutebilstation på torvet og endelig en udvidelse mod vest af statsbanernes nuværende rutebilstation ved banegården, og den sidstnævnte plads er alle interesserede parter enedes om er den mest velegnede.

De private rutebilejere og statsbanernes rutebilledelse indgår i et interessentskab, der lejer rutebilstationen af kommunen.



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195



Til Cocktail-
til Snaps-
til Portvin;

EAGLE
Bitter

Landsretssagfører

KNUD THIEDE

Ryesgade 11
(Hj. af Rosenkrantzgade)
Aarhus - Tlf. 28444

Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige
Rabat for tjenestemænd, evt. konto
Aarhus . Frederiks Alle 148
Tlf. 26286

J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44
Tlf. 31758 - 31533

50 år ved Lollandsbanen

Stationsforstander Victor Petersen, Rødby Havn, fejrede d. 1. juli 50 års dagen for sin ansættelse ved Lollandsbanen. I ikke mindre end 38 år har stfst. Petersen været stationsforst. ved Rødby Havn station. Bladet NY DAG bragte i den anledning en jubilæumssamtale, hvori stationsforstanderen fortæller om Rødby Havns omtumlede skæbne:

Stfst. Petersen begyndte som elev på Rødby st. i 1903.

— Hvordan var Rødby dengang?

— En hyggelig lille by, hvor folk følte sig godt tilpas. Der er ikke sket store forandringer heroppe — det er ude ved havnen, udviklingen er sket. Men som sagt, folk hyggede sig dengang; der var selvfølgelig »den fine ende« og så de andre, men der var ingen skarpe modsætninger, man tog det hele jævnt og bramfrit.

— Hvor længe var De så i Rødby i første omgang?

— Til jeg i 1910 skulle være soldat. Jeg var allerede i 17-års alderen blevet assistent, og da assistenterne ved statsbanerne fik $\frac{1}{2}$ løn under soldaterindkaldelserne, hvad vi ikke fik, gik jeg til den daværende driftsbestyrer Larsen og spurgte, om vi ikke kunne få en lignende ordning. Spørgsmålet vakte i første omgang stor forbavelse, men ikke desto mindre blev sagen gennemført, og 60 kr. om måneden var den gang mange penge, så jeg slog mig fint igennem.

Efter soldatertiden kom jeg på hovedkontoret i Maribo. Imidlertid søgte jeg om at blive afløser, og var så det i et par år. I slutningen af 1912 kom jeg til Nakskov, hvor jeg var, til jeg den 1. november 1915 afløste Seidenfaden som forstander i Rødby havn. Han havde kun været her i 3 år fra indvielsen af strækningen Rødby—Rødby Havn i 1912. Nu har jeg altså sidet her i 38 år!

Rødby havn i 1915.

— Hvordan så der ud i Rødby havn i 1915?

— Ja, her var ikke ret mange huse. Men det varede ikke ret længe, før der kom gang i foretagendet. Kort efter at jeg var tiltrådt, arriverede en formand fra Saabye & Lerche, Sørensen hed han og satte på en vis måde sit præg på havnebyen gennem de følgende 12 år, til han forlod den. Han meddelte, at nu skulle der bygges et skibsværft. Der var på det tidspunkt kun den forholdsvis nyanlagte fiskerihavn,

der skulle udvides, så der blev plads til værftet. Materialet kom pr. bane, og det gav omsætning. Da jeg kom til Rødby havn, var stationens årlige indtægt ca. 7000 kr. Omkring 1920 var den steget til 103.000 kr. I 1917 begyndte man at bygge skibe. De første var dampskibene »Danefolk«, »Danekonge« og »Danedronning« samt Gaabensefærgen, der besørgede trafikken mellem Gaabense og Madsnedsund indtil Storstrømsbroen blev taget i brug, og som især motorfolkene var glade for og benyttede til overførsel af deres biler. I første omgang gik værftet kun til 1920 og lå derefter stille et par år, hvorefter det kom i gang igen, indtil det endelig måtte likvideres i 1924. — Under krigen havde man desuden udvidet havneanlægget med det store bassin. Både værftet og havneudvidelsen førte mange arbejdere og funktionærer til havnebyen ...

Stilhed efter stormen.

— Ja, det var livlige tider ved havnen dengang — og da det hele hørte op, og de fleste af værftets 400 arbejdere forsvandt, rugede stilheden. Efterhånden tømtes byen for folk. De fleste af de nybyggede huse stod tomme, og skibsværftets likvidatorer solgte ejendommene, der gik for en slik. Det store Hotel Østersøen blev revet ned og genopført på Refshalevej i Maribo. En hel gade — Højbogade — blev ligeledes nedrevet og husene genopført i København. Men herom er der så ofte fortalt. Banen kørte husene til København, og det gav i fragt ca. 15.000 kr. Cementstøber Edv. Hansen købte skibsværftets bygninger, hvor han indrettede sin cementvarefabrik og sin store forretning i bygningsartikler. Han blev havnebyen en god mand. Endelig erhvervede Østifternes Aandssvageanstalter en stor del af arbejderboligerne og skippergården og indrettede her den store anstalt, der også har fået betydning for byen. I de senere år er der bygget meget ved havnen.

— Men trafikmæssigt set?

— Ja, den side er det ikke værd at komme for meget ind på. Såvel den ringe trafik på havnen som bilerne har medført en betydelig nedgang for banen; men kunne vi f.eks. få sukkerfabrikernes både til igen at anløbe havnen med kalksten og efter sukker, ville det betyde en del, og en fornuftig søndagskøreplan med søndagstog ville sikkert også kunne få betydning, da vor fine badestrand trækker mange mennesker.

I sin tid havde vi også pakken mellem

København og Rødby havn, hvorfra stykgods gik videre med banen. Men dens rolle er jo udspillet med bilerne.

Alle ser vi jo hen til fugleflugtslinjen, og den vil selvfølgelig også kunne få stor betydning for Rødby — selv om det vel nærmest vil blive som gennemfartsby — akkurat som Gedser. Men her vil jo blive bosat en del funktionærer ...

Udflugtsarrangør.

— Men De har jo foruden Deres virksomhed ved banen også givet Dem af med at arrangere svømmestævner og lystture?

— Ja, den side har jeg haft megen fornøjelse af — mere end profit. Men det er jo altid rart at se glade mennesker omkring sig, og man kan også selv have glæde af, at andre får lidt morskab. Vi lavede svømmestævner med den dengang kendte og flotte distancesvømmer, tyskeren Kemmerich, der senere fik så krank en skæbne, og den unge Edith Jensen fra Kolding. Disse stævner samlede mange mennesker.

I 1924 lavede jeg den første tur med den lille Ærøbåd »Rise«. Det var i september, og turen skulle gå til Lybæk, men vejret var ikke det bedste. Der skulle over 100 deltagere til for at turen kunne bære sig, og et par dage før var der kun tegnet 40. Det så ikke så godt ud. Men det sidste par dage før turen strømmede bestillingerne ind, og der kom 210 med. De var næsten alle søsyge, men vejret i Tyskland var godt, og deltagerne fik en fin tur ud af det. Senere lejede jeg færgen »Kronprinsesse Alexandrine« fra Gedser, der havde 885 passagerer med til Lybæk. De tre sidste år, jeg arrangerede ture, var i 1928-29-30, og de gik alle med bornholmerbåden »Heimdal« til Bornholm. Så kom de dårlige tider først i 30'erne, og det blev vanskeligt at skaffe den nødvendige tilslutning. Det ebbede ud ...

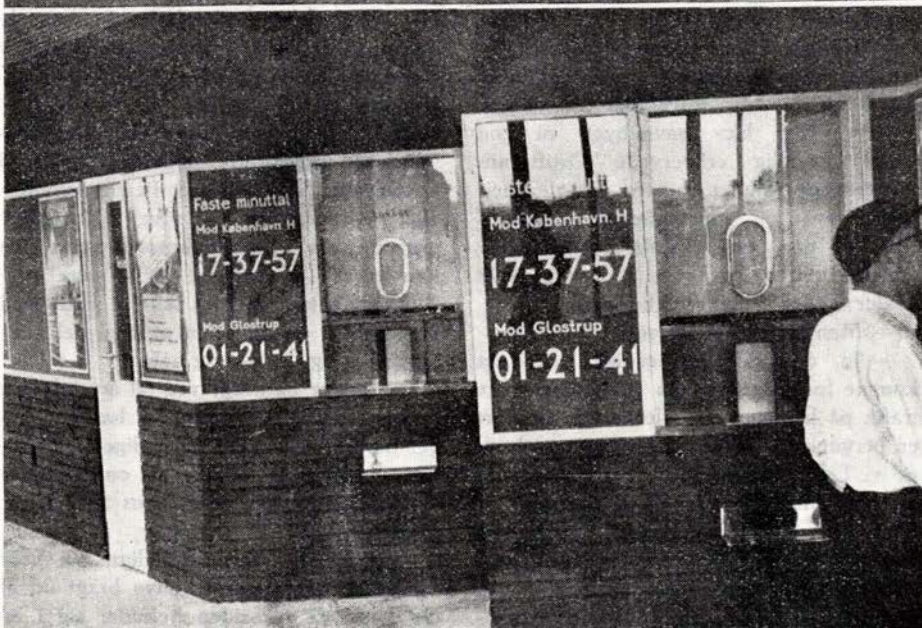
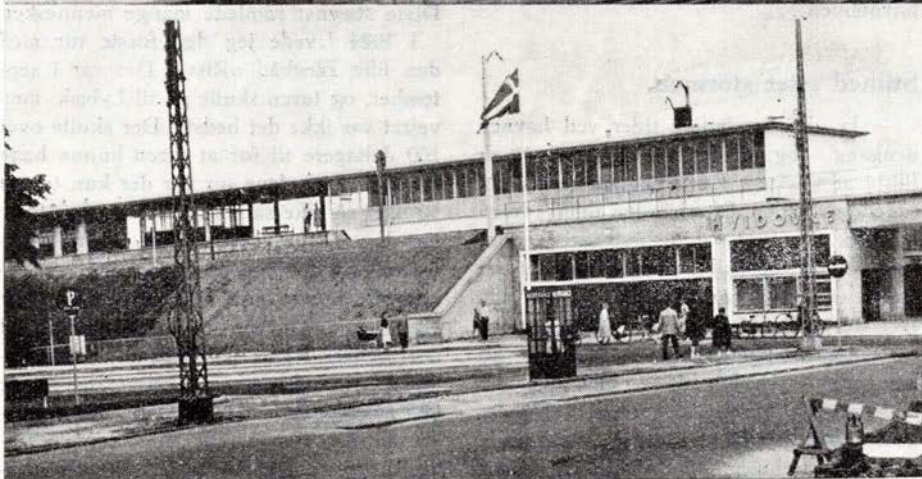
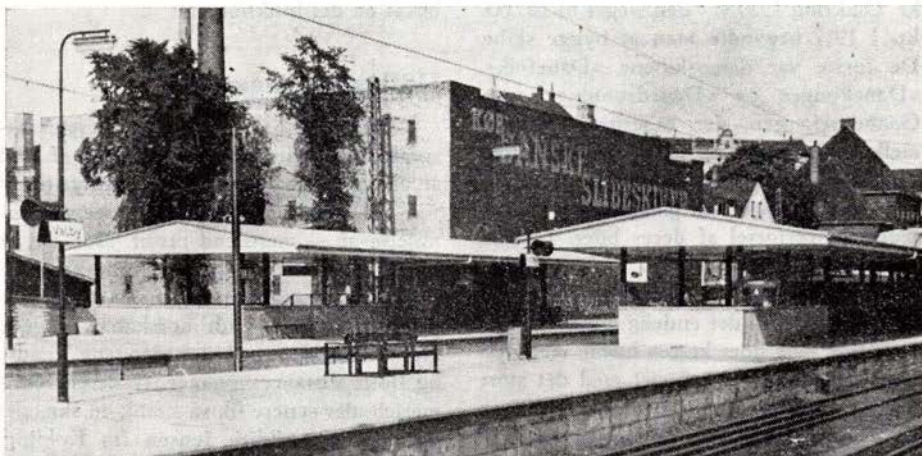
At turistsagen og bygningen af »Søpavillon« ved Rødby havn også hører til de områder, der har haft Petersens interesse, siger sig selv, og såvel i Turistforeningen som i A/S »Søpavillon« har han været i bestyrelsen. Og at være i bestyrelsen betød for stfst. ikke at sidde med hænderne i skødet, men at tage del i arbejdet — og det gjorde han.

Det falder naturligt ved 50 års jubilæet at spørge stfst. Petersen, om han har noget jubilæumssønske. Det er lige så naturligt, at hans svar tangerer de områder, der gennem 50 år har været hans arbejdsfelt. Han svarer:

— Det ville være ønskeligt, om vore transportforhold kunne blive bragt ud af det kaos, de for tiden befinder sig i, så der blev gode og ordnede forhold, til gavn for befolkningen.

S-banen VALBY – GLOSTRUP

✧ De bedste trafik- og beboelsesmuligheder skabes for københavnernes ✧



Øverst: Valby nærtrafik perron Midten: Hvidovre st. Nederst: Hvidovre billetsalg

Den 17. juni påbegyndtes den daglige drift på den nye S-bane Valby—Glostrup, efter at den dagen før i overværelse af et indbudt selskab med generaldirektør Terkelsen i spidsen var blevet indviet under festlige former. Dermed er der føjet et vigtigt og med længsel ventet led til det allerede eksisterende københavnske bybanenet.

Arbejdet med anlæget af den nye S-bane påbegyndtes allerede i 1945, og hele arbejdet med anlæget af banen har således været ikke mindre end 8 år, hvilket jo nok kan synes at være en urimelig lang tid for en bane, hvis samlede længde kun er 7,7 km. Årsagerne hertil har imidlertid været mange, men især dog knaphed på materialer, bl. a. elektrisk udstyr.

S-banen til Glostrup har kostet 21 millioner kroner, arbejdet har været i 8 år, men de første fire var — af hensyn til beskæftigelses-situationen dengang — tempest langsomt. Iøvrigt går Glostrup-banens historie tilbage til 1918, da rigsdagen bemyndigede staten til ekspropriation af arealer.

Denne plan blev droppet, både fordi trafik-mængden faldt og fordi andre forbedringer blev gennemført. Hvorefter der gik 25 år, inden man — først i fyrerne — vendte tilbage til spørgsmålet om en nærbane til Glostrup.

Hvad man vel ikke tænkte på i 1918 var, at de nye spor skulle udnyttes til elektriske tog. Udviklingen er sket med stormskridt, og gennem år har en hastigt stigende befolkningmængde, der fordeler sig på kommunerne Hvidovre, Rødovre, Brøndbyerne og Glostrup, længselsfuldt set hen til en kendsgerning.

Den endelige beslutning om S-banens oprettelse blev taget i 1946, og fra det øjeblik, det første spadestik til de nødvendige og meget omfattende jordarbejder blev taget, har sagen været fulgt med en større og større interesse. I lokaltogene, som om morgenen og efter fyraften har bragt menneskestrømmen til og fra arbejdspladsen, har værket fremadskriden været et daglige samtaleemne. Illusioner om, at nu måtte S-banen vel være en realitet til foråret — til efteråret — bristede, efterhånden som tiden gik.

Den nye S-bane er anlagt med dobbeltspor på strækningen Valby—Hvidov-

re, medens strækningen Hvidovre—Glostrup indtil videre kun er enkeltsporet. Jordarbejdet er dog udført for dobbeltspor også på sidstnævnte strækning, således at det vil være muligt at udbygge hele den nye strækning til dobbeltspor relativt hurtigt, såfremt det skulle vise sig nødvendigt.

På banen er der ialt 3 nye S-togsekspositionssteder, nemlig Hvidovre, Brøndbyøster og endestationen Glostrup, men af disse er kun Brøndbyøster helt ny, idet de to andre stationer jo allerede har haft forbindelse med lokaltogene mellem København og Roskilde. Udover de nævnte stationer er der afsat plads til endnu en, Rødovre, men denne station er dog endnu ikke anlagt, da statsbanerne forinden arbejdet hermed bringes til udførelse, forlanger at bebyggelse og vejnet når en mellem statsbanerne og kommunen aftalt udbygning.

De nye S-togsstationer Hvidovre og Brøndbyøster er, ligesom det har været tilfældet med de nye stationer på S-banen til Ballerup anlagt efter »østationsprincippet«. Stationerne har iøvrigt et smukt og tiltalende udseende, ligesom deres indretning er baseret på de ved de hidtil opførte S-togsstationer indvundne erfaringer. Valby station er i forbindelse med anlæget af den nye bane blevet stærkt ombygget og udvidet, idet det har været nødvendigt at flytte fjerntrafiksporene så meget mod syd, som muligt uden at det derfor ville være nødvendigt at foretage forandringer ved busværkstederne og garagerne. Den hidtil værende baneskråning er derfor erstattet af en støttemur, ligesom der er anlagt en ny perron for den udadgående S-togstrafik samt en ny perronundergang i stationens vestlige ende.

På Valby st. bemærker man med glæde de smukke, danske Bridana gummigulve på trapper og gange.

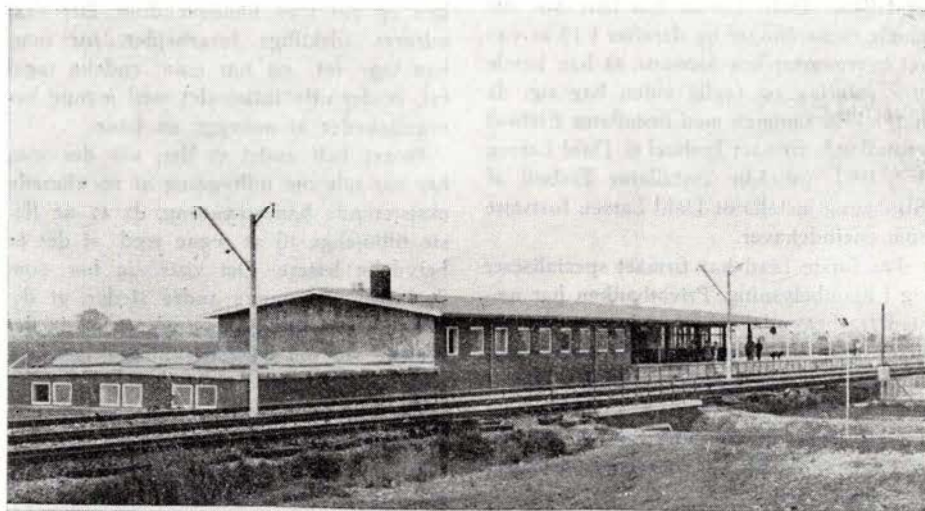
Det smukke, slidstærke gummigulv er fremstillet af Codan, og man kan sige, som 100 % dansk arbejde, fordi den fine rågummi er leveret af Ø.K. fra selskabets plantager i østen.

For snart mange år siden lagde man Bridana gummigulve i restaurant Storstrømmen, og det er som nyt den dag i dag, og DSB har senere anvendt Bridana gummigulve i mange gamle og nye bygninger, fordi det både hvad skønhed og slidstyrke angår er uden sammenligning det bedste materiale til gulvbelægning, og så er det let at renholde.

Også Glostrup station har gennemgået en betydelig ombygning, idet stationen nu foruden at være endestation på den nye bane også skal danne overgang mel-

lem lokaltogene Glostrup—Roskilde og S-togene. Stationens hovedbygning er i

samme forbindelse ombygget og et nyt posthus opført vest for denne.



Øverst: Brøndbyøster st. Midten: Brøndøster forhal Nederst: Glostrup st.

Ersbøll & Dahl Larsen

har æren af at have leveret og opsat den moderne neonbelysning på Glostrup st. Installatør Dahl Larsen har lært hos det gamle firma Binger og derefter i 13 år været overmontør hos Siemens, så han havde stor erfaring og faglig viden bag sig, da han i 1949 sammen med installatør Ersbøll grundlagde firmaet Ersbøll & Dahl Larsen 1/7 1951, udtrådte installatør Ersbøll af firmaet og installatør Dahl Larsen fortsatte som eneindehaver.

Fra første færd har firmaet specialiseret sig i neonbelysning. Privatbanken har næsten fra begyndelsen været kunde hos firmaet og neonbelysningen på D.S.B.s rutebilgarager og værksteder i Valby er også i sin tid udført af Ersbøll & Dahl Larsen. En vanskelig opgave, som firmaet løste på fremragende måde var vartegnet på Dansk Soyakagefabrik.

Endvidere har firmaet et detailudsalg, hvor der sælges alt lige fra støvsugere til radioapparater, fr. el. komfurer til el-vaskemaskiner, og man hører kun tilfredse ord fra kunder, som har købt deres elektriske artikler hos Ersbøll & Dahl Larsen.

Et punkt man ved anlæget af den nye S-bane har haft opmærksomheden særligt henledt på er ønskeligheden af at tilvejebringe gode forbindelser med de i banens opland værende buslinier. Som følge heraf er der ved hver af de nye S-togs-stationer anlagt store trafikpladser, med plads til såvel busser som taxier, parkeringsplads, cykelstald etc.

Banens bygning.

De fleste mennesker har vel nok en dunkel forestilling om, hvad det betyder at skulle anlægge en ny bane. Når talen

er om en ny bane, tænker man jo gerne på stedet, hvor der ikke før har været bane, og da vil det for de fleste være klart, at det er noget man ikke lige går hen og gør i en håndevending. Der skal udføres adskillige forarbejder, før man kan tage fat, og når man endelig tager fat, er det ofte forbundet med mange besværligheder at anlægge en bane.

Noget helt andet er det, når der som her var tale om udbygning af en allerede eksisterende banestrækning, da er de fleste tilbøjelige til at regne med, at det er betydelig lettere. Det viste sig her, som det viser sig mange andre steder, at det slet ikke var så lige en sag, særlig da det drejede sig om banestrækninger igennem byer og bebyggede områder.

Der sidder måske en og anden ude omkring i landet, der tænker ved sig selv, at det var dog en frygtelig tid, der gik for at lave et par spor mere på det relativt korte stykke fra Valby til Glostrup, og hvis man ikke har haft lejlighed til at se det hele på nærmere hold både før der toges fat på arbejdet og nu, hvor banen er igang, kan man vanskeligt forstå, at det tog så lang tid.

Under bygningen af banen besøgte en af vore medarbejdere anlægs- og baneformand J. T. Johansen, der var den daglige leder af arbejdsstyrken på den nye strækning.

På mit spørgsmål om, hvor længe det er siden, at Johansen har taget fat på dette her, oplyser denne mig om, at det var i 1948, at man begyndte på de forberedende arbejder her.

løvrigt spekulerer o.b.f.m.d. Johansen ikke så dybt over, hvornår han er begyndt her, hvilket egentlig ikke er så mærkeligt, når man hører, at han har været beskæftiget ved anlægsarbejde siden

1931. Det vil i virkeligheden sige, at Johansen har været med til at bygge S-banerne til Holte og senere til Ballerup.

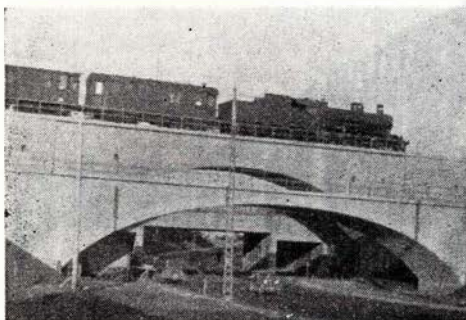
Som anlægsformand skal man helst kunne lidt af hvert, idet banetjenesten, eller rettere sagt anlægsområderne, d. v. s. for Københavns vedkommende 1. anlægsområde, selv udfører det mest mulige af arbejdet og kun overlader de ting til private firmaer, der er af en sådan beskaffenhed, at et vil blive for kostbart at udføre det selv, fordi man ikke har de fornødne tekniske hjælpemidler. Men selv om mange måske studser over de vældige tilbud, der fremkommer, når sådan noget skal udføres, er der vist ingen tvivl om, at de arbejder, der udføres af anlægsområderne, ofte er betydelig større og derfor også koster mere end dem de private efter tilbud udfører. Her er der een ting, som kun kan glæde, når man ser det fra et samfundssynspunkt, lang den største del af udgifterne til anlægsområdernes arbejder går til arbejds løn.

— Hvormange folk har du i grunden i arbejde til daglig? spørger jeg Johansen.

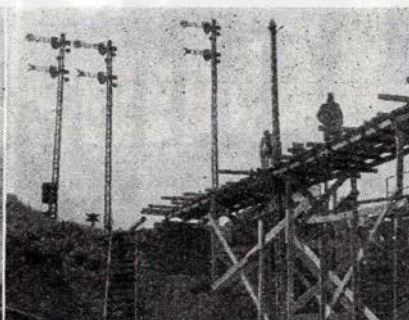
— Tja, det er lidt svært at sige, da det kan variere fra 10 mand til mere end 50. I øjeblikket har jeg 48, svarer Johansen.

— Uden at gå nogens ære for nær kan man jo nok udtale det, som en del måske nøjes med at tænke: — Hvor er der er så mange om det, og hvor der er så meget forskellige arbejder, der skal udføres, kan der jo let spildes nogen tid, uden at man derfor behøver at bruge ordet driveri.

— Det spørgsmål er meget let at besvare. Alt arbejdet her ved anlæget er akkordarbejde, alene af den grund behøver ingen at bekymre sig over, om arbejdstempoet er mer eller mindre stærkt. Det skal arbejderne nok selv sørge for at passe på.



Den 5-sporede bro over Vigersløvvej



Vigerslev st.s gamle signalsystem



Bygning af bro på Valby st.

Dagmargaards Farve- og Tapethandel

v/ Henry Hansen

Farver . Lakker . Tapeter
Rengøringsartikler

Valby . Dagmarsallé 1 . Valby 6267

Husk S-BANE KIOSKEN Langgade St.

v/ J. Witzansky

Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade
Blade . Aviser

Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150

Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142 Tlf. 1299

Jeg må straks tilstå, at jeg blev noget forbavset over den oplysning. Jeg kunne faktisk ikke forstå, at det kan lade sig gøre at lave akkordarbejde på alt ved anlægsarbejdet, men det kan det altså.

Det er naturligvis ikke o.bfm. Johansen, der står alene for hele dette store foretagende, hvad enhver naturligvis nok forstår. I l. anlægsområde sidder afdelingsingeniør A. A. Jørgensen, i hvis hånd alle de mange tråde samles. Afdelingsingeniøren har en stab til hjælp til de mange forskellige beregninger og tegningsarbejder, der skal gøres før det praktiske arbejde kan udføres.

Det praktiske arbejde udføres altså, af det man kalder en anlægskolonni, der som allerede før bemærket varierer noget i størrelse. De arbejder, der udføres af denne anlægskolonni, er meget forskellige, så som jordarbejder, herunder også bortkørsel særlig på steder, hvor private entreprenører ikke så godt kan komme til, nedlægning af spor og perroner, kloakarbejder m. v.

I første omgang skal dobbeltsporet kun føres igennem til Hvidovre. Herfra skal S-togene køre på enkeltspor til Glostrup, og der vil antagelig gå en del år, før det bliver nødvendigt med mere — først når S-banen engang ad åre føres igennem til Taastrup, bliver der vel brug for et andet spor.

Som billedet af toget på viadukten viser er det helt amerikanske forhold med trafik i tre lag. Ak ja, man mindes uvilkårligt de gode gamle dage, da trafikken overalt skar hinanden i niveau. Hvor der virkelig er trafik, ville dette i dag være næsten utænkeligt. Der findes ganske vist endnu steder endda med ret trafikerede gader eller veje, hvor dette finder sted, men det svinder heldigvis stærkt ind i disses antal.

På alle trafikale områder er der jo sket en udvikling, som selv Jules Vernes ikke kunne fantasere sig til.

Den nye S-bane har ligesom den øvrige til opgave at yde sit bidrag til udvikling af trafikken mellem bolig og arbejdssted inden for det storkøbenhavnske område, hvori Glostrup og Brøndbyøster nu for alvor inddrages, men S-banen til Glostrup vil samtidig aflaste Roskilde-banen, hvilket nok kan være nødvendigt.

Samtlige overskæringer på strækningen Kh—Glostrup er nu ude af niveau, hvilket har krævet 10 nye broer og ombygning af 10 ældre broer.

Det er med stor glæde, det konstateres, at de nye stationer har fået en størrelse, der giver både publikum og personalet bekvemme forhold, i modsætning til hvordan det er på de fleste af de andre S-togsstationer.

Banens åbning

Den 16. juni blev den nye banestrækning forevist for en indbudt kreds, der sluttelig samledes ved et kaffebord i Glostrup bypark. Her bød generaldirektøren velkommen og udtalte, at DSB til at begynde med ikke regner med regnskabsmæssig balance på den nye bane, men man er alligevel glad for at kunne åbne den regelmæssige drift på denne strækning.

Der blev så holdt en lang række lykønsningstaler, den første af trafikminister Jørgen Jørgensen, som blandt andet sagde:

— Når vi nu endelig skal klumpe os sammen i hovedstaden, hvad jeg ikke kan forstå, for vi har det så dejligt med frisk luft ude i provinsen, så må vi jo ordne trafikken hensigtsmæssigt. Banerne til Tåstrup og videre til Roskilde må endnu vente, selvom jeg tror at kunne love, at Tåstrup-strækningen snart bliver elektrificeret. Men Rødovre må vel hurtigt have sin S-togsstation, idet denne kommune om et par år er oppe på 10.000 indbyggere.

Trafikministeren sluttede med at udbringe et leve for den nye bane.

Borgmester Vald. Hansen, Glostrup, takkede for banen, som opfyldte et længe næret ønske. Han udtalte glæden oven, at de røde busser til Valby med afgang hvert 10. minut bibeholdes.

Formanden for de vestlige kommuners

trafikudvalg, direktør A. Rasmussen, Tåstrup, takkede for forståelsen i de 25 møder, der har været holdt i generaldirektoratet i de sidste 15 år, og han håbede, at det ikke vil vare længe, inden S-banen videreføres til Tåstrup.

Desuden udtrykte borgmester Chr. Jensen, Brøndbyerne, og Toft Sørensen, Hvidovre, deres glæde over banen, ligesom der blev talt af borgmester Gustav Jensen, Rødovre.

Generaldirektør Terkelsen sluttede sammenkomsten med en tak for de mange smukke ord, der var udtalt om den nye S-bane.

Åbningsdagen blev så vellykket som muligt. Allerede fra morgenstunden var der stor tilstrømning til de første tog, hvoraf det første blev et par minutter forsinket, men herudover opstod der ikke uregelmæssigheder i driften. For personalet blev det imidlertid en anstrengende dag, der begyndte tidligt og endte sent. Det stationerne tildelte mandskab viste sig nemlig for lille, da antallet af rejsende var langt større, end man havde regnet med.

Indtil videre bliver der 20 minutters drift på banen, som betjenes af linie B — Holte-linien. Derved opnår strækningen København H—Valby også en forbedring i toggangen, idet linie B hidtil kun gennemførtes til København H.



Luftfoto af Glostrup

HVIDOVRE KOMMUNE



Brøndbyernes KOMMUNE

KEVI KONTORSTOLE

I flere udførelser passende for kontor, industri, laboratorier, værksteder o. l.

Med let indstillig ryg og sæde samt ruller, der ikke ødelægger fodtøjet.

Leveres med og uden armlæn, samt med og uden ruller.

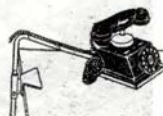
Forlang brochure.



KGS. NYTORV 21 - K



TLF. BYEN 1942 . 1947



KEVI TELEFON- SVINGHYLDE

uundværlig, hvor man er to eller flere om eet apparat.

Brøndbyerne

Når man ser på et terrainkort over Københavns omegn, undrer man sig over, at udviklingen i den sidste menneskealder stadigt er gået mod nord og nordvest, mens man kun i ringe omfang har haft opmærksomheden henvendt på terrainet vest for Harestrup å og Damhussøen. Dels har mulige tilflyttere måske ment, at disse områder ikke besad særlig landskabelig skønhed, som kunne friste, dels har arealerne i stor udstrækning været drevet som gartneri og landbrug, og den lille, fastboende befolkning nærrede ingen ønsker om tilflyttere. Det må vel ses som et udslag af en sådan tankegang, at man, da DSB i tyverne, for et relativt ringe be-

løb, tilbød at etablere et trinbrædt ved Brøndbyøster, ikke viste nogen interesse herfor; senere kom man som bekendt til at se anderledes på tingene.

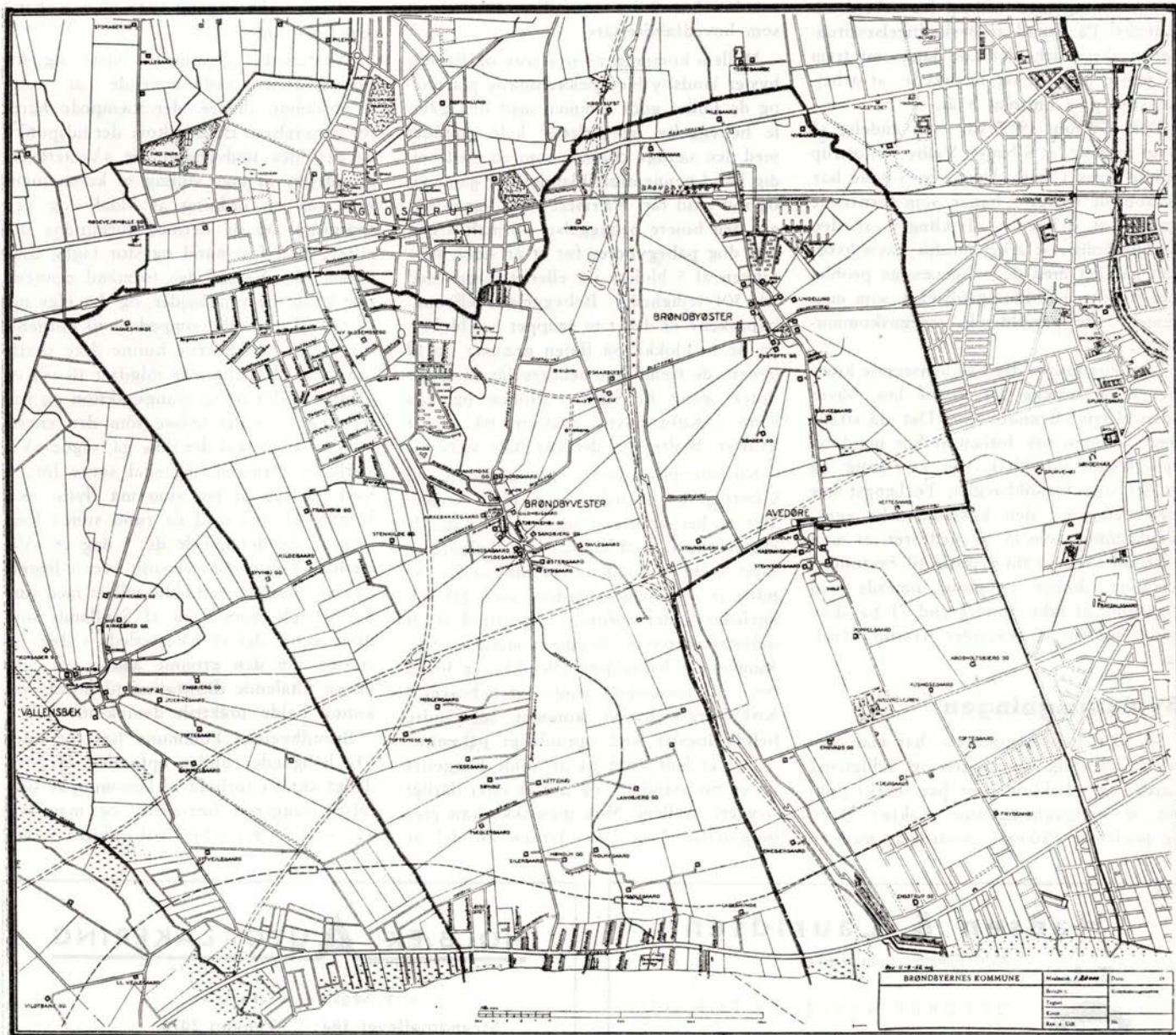
Brøndbyerne fylder jo godt i den trekant, som dannes af en linie København—Roskilde—Køge, og denne grænse indrammer den gamle hedeegn, hvis jord gennem århundreder har været noget af Danmarks bedste og frugtbarste agerjord. Høstudbyttet på disse jorder dannede oprindeligt det sammenligningsgrundlag, der gav sig udtryk i begrebet hartkorn.

Efter den forrige verdenskrigs afslutning, gik det op for flere, at kystområdet fra København til Køge frembød gode muligheder for friluft- og badeliv i sommermånederne, og efterhånden som tra-

fikmidlerne bedredes og DSB med sine gode busser helt tog ansvaret for trafikken, steg antallet af helårsbeboere i kystområdet. Ad landevejen, med endestation i Glostrup, satte DSB efterhånden også ind med regelmæssige, hyppige busforbindelser, mens områderne op til banelinjen stadigt i trafikal henseende var meget bagefter.

Ved lov af 20. marts 1918 blev givet bemyndigelse til ekspropriation af arealer til et 3.—4. spor fra Vigerslev til Roskilde og til indførelse af disse spor på Valby st.

Forskellige forhold bevirkede imidlertid, at 3.—4. spor i en årrække mistede sin aktualitet og erhvervelsen, af arealer blev stillet i bero. Først i begyndelsen af



Kort over Brøndbyernes kommune. Øverst ses Roskilde landevej, og nederst Køgevejen. Lige over denne ses S-banen til Køge i en stiplede linie. Der er afsat stationer (fra højre) Avedøre, Brøndbyvester og Vallensbæk, der sikkert bliver den første endestation.

40'erne blev spørgsmålet taget op igen, og med loven af 26. april 1950 om »elektrificering af Københavns nærtrafik« måtte der nu blive tale om et S-baneanlæg. De vestlige kommuner, som en S-bane til Glostrup måtte komme til at berøre, er Hvidovre, Rødovre, Brøndbyerne og Glostrup. Ved en undersøgelse i den københavnske trafikkommission i 1944 anslog man befolkningstilvæksten i disse kommuner til indtil 1965 at ville andrage ca. 48.000 mennesker. Afviklingen af disse menneskers transportbehov med en S-bane mente man ville kunne danne det økonomiske grundlag for anlæg og drift af en sådan bane.

På finansloven 1945—46 fik statsbanerne den første bevilling til påbegyndelse af jord- og broarbejder som beskæftigelsesforanstaltning med tilskud fra arbejdsministeriet. På grund af beskæftigelsessituationen skred arbejdet kun langsomt frem de første 3—4 år og bevirkede, at arbejdet stod på i omtrent 8 år.

Den 17. juni 1953 var man endelig så langt fremme, at S-banen Valby—Glostrup kunne tages i brug. Den nye S-bane har, ligesom de øvrige S-baner, som fornemste opgave at deltage i afviklingen af den daglige bolig- og arbejds trafik; men hvordan går det med de bolig mæssige problemer for den befolkningstilvækst, som man vent er i de pågældende omegnskommuner?

Den kommune, der i så henseende kommer til at trække det største læs, bliver uden al tvivl Brøndbyerne. Det må straks siges, at man her forlængst har imødeset den rivende udvikling, som er i gang, og truffet sine forholdsregler. Forlængst har man deltaget i den københavnske egnsplanlægning, som bl. a. medfører, at man i Brøndbyerne i tilknytning til fæstningsterrainet skaber et grønt område ved plantning af ikke mindre end 71 ha skov under ledelse af skovrider Krarup, Hval sø.

Byplanlægningen

M. h. t. byplanlægningen har man været usædvanlig fremsynet og tidligt på færde, og udviklingen er her stærkt præget af kommuneingeniør Aakjær Ravn og professor Fisker i samarbejde med en

vågen og stærkt interesseret kommunalbestyrelse. De praktiske resultater i dag springer tydeligst i øjnene i Brøndbyøster, men praktisk taget hele kommunen er byplanlagt i dag. »Vesterled«, industri- og Kirkebjerg-kvarteret, Brøndbyvester by, Brøndbyøster by, det nye kvarter i Brøndbyøster ved S-banen og Brøndby strandkvarter er de hovedpunkter, hvorom den nye bebyggelse grupperer sig. Endvidere har kommunalbestyrelsen forlængst besluttet at bevare og beskytte de gamle landsbyidyller, som allerede til dels er flankeret af moderne bebyggelse. Kernen i det fremtidige bysamfund kommer til at ligge omkring banelinien og den nye S-banestation. Her er der rejst en række moderne karréer og mange smukke rækkehuse. Alt det nye byggeri ligger nordøst for banelinien med Brøndbyøstervej som hovedfærdselsåre.

Mellem kommunens nye torv og Brøndbyster landsby blev rækkehusene placeret, og de falder godt sammen med den gamle bebyggelse og forlener hele området med den særlige charme, som en med heldig hånd gennemført blanding af gammelt og nyt altid får. Nærmere mod banen ligger den højere bebyggelse, normalt 3 etager, dog påbegyndtes for et år siden rejsningen af 8 blokke i 8 eller 9 etager med ialt 504 lejligheder. Bebyggelsen »Brøndbyparken« er delt i to grupper à 4 blokke, og de to blokke på fløjen grænser op til banen; de fremtidige beboere får ca. 2 minutters gang til S-banestationen og kan være i Københavns centrum på ca. et kvarter. Bedre kan det vist ikke være.

Kirkebjergkvarteret ved grænsen til Glostrup er ligeledes rejst efter krigen. Der er her opført et industrihus samt 3-etagers huse med ialt ca. 500 lejligheder samt skabt et samlet forretningstorv. For tiden er »Tranemosegården« med 228 lejligheder under opførelse. På grund af, at industrikvarterets byggeri mellem Sdr. Ringvej og Kirkebjerg allé ikke er forløbet i det forventede tempo, er beboerne i Kirkebjerg-kvarteret kommet fra andre befolkningslag end oprindeligt påtænkt.

Der er lagt vægt på at holde byggeriet på en vis standard, og der er intet dårligt byggeri imellem. Man kan ikke give borgmester Jens Chr. Jensen en del af

æren for byggeriets høje standard. Han er en praktisk og solid mand med begge ben på jorden, en mand med sans for realiteter og for det muliges kunst — og så med et betydeligt, praktisk førstehånds kendskab til byggeri, et kendskab, der bl. a. har gjort ham til et skattet medlem af Bestyrelsen for det sociale boligselskab »Brøndbyparken«. Jens Chr. Jensens indsats i hans egenskab af formand for »Vesterled« er en lille historie for sig. For 25 år siden var »Vesterled« et rent clondyke, som man ikke var stolt af i kommunen, som det lå med sine nødtørftigt sammenbankede huse uden kloaker eller fortove. Grundene havde, målt med priserne i dag, været billige, men til trods herfor havde ejerne svært ved at skaffe renter og afdrag, skønt man fra kommunens side ikke engang sætte dem i skat i den første tid.

»Vesterled«s grundejere viste sig for størstepartens vedkommende at være stræbsomme slidere, der kæmpede hårdt for tilværelsen. En dag kom det tidspunkt, da det blev nødvendigt for »Vesterled«s grundejere at tage stilling til kommunens krav om en ordning af kloak- og vejspørgsmål og de dermed forbundne udgifter. Med fast hånd og stor faglig dygtighed fik »Vesterled«s formand gennemført kloak og vejarbejder, og der blev også råd til en dejlig soppedam til børnene. Ca. 10% af beboerne kunne ikke skaffe udvej for de pålignede udgifter til vej og kloakarbejder og så tvangsauktion og fraflytning ud i det uvisse som den eneste udvej. Sådan skal det ikke gå, sagde »Vesterled«s formand, jeg skal sørge for, at hver og een af jer, som må flytte, skal komme af sted med en rund sum i lommen — og det gjorde de. I dag er »Vesterled« noget, man er stolt over i Brøndbyerne. Smukke velholdte villae med sunde, legende børn i en af Sjællands sundeste egne, det er »Vesterled« i dag, historien om den grimme ælling om igen og en tiltalende illustration til, hvad man kunne kalde praktisk demokrati.

Brøndbyernes kommune har for tiden 531 lejligheder under opførelse, et betydeligt antal i forhold til kommunens størrelse. Byggeriet fortsættes, og man regner med, at der årligt skal opføres 5—600

Hansen & Lauridsen

EL

Aut. Elektroinstallatører



UDFØRER ARBEJDER FOR DSB

Ølgod

Nygade 3

Tlf. 150

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Strandmøllevej 184 · Telefon 2016

Busser

Personvogne

lejligheder. Da et så omfattende byggeri kræver en vis rytme, for at gadeanlæg og kloakanlæg, skoler, sociale institutioner o. s. v. kan følge med, har man sat denne grænse for byggeriet, og det giver stor indre styrke, at der i kommunalbestyrelsen er fuld enighed om byggeriet og de fremtidige linjer for kommunens udvikling.

Såvel København som Frederiksberg ejer en del jord i Brøndbyerne, bl. a. nogle arealer mellem Roskildevej og banelinien, og på disse arealer vil der, antagelig i løbet af efteråret, blive påbegyndt byggeri. Der bliver her fortrinsvis tale om høj bebyggelse — op til en halv snes etager — men man har fra Brøndbyernes kommune stillet krav om, at linjen for dette byggeri ikke må overstige linjen i almindeligt 3-etagers byggeri indenfor kommunens område. For alt dette byggeri gælder, at der i rigeligt mål sørges for lys og luft til beboerne, hvilket er af stor, både social og sundhedsmæssig, betydning. Siden befrielsen er der i Brønd-

byerne bygget 2000 nye lejligheder, et tal, der bliver mangedoblet, før kommunen er udbygget.

Ved Brøndby strand opføres for tiden et stort rensningsanlæg, så man bliver fri for at tilsmudse badestrandene med kloakernes indhold. Brøndby strandkvarter har allerede i mange år hørt til københavnernes kæreste sommerstrande, hvor tusinder henter sundhed og velvære. De tilkommende beboere vil få en dejlig badestrand i deres umiddelbare nærhed, og hvad det betyder for beboernes sundhed og trivsel, kan ikke vurderes højt nok.

De mange, nye vejanlæg giver gode kommunikationsforhold indenfor kommunen, og når f. eks. den nye cykle- og gangsti fra Brøndbyøster langs med jernbanelinien, gennem fæstningsterrænet til Vibeholm, bliver færdig, får man gode adgangsforhold til et af de kønneste områder i Brøndbyerne.

Man har et levende indtryk af Brøndbyernes kommune som en initiativrig og

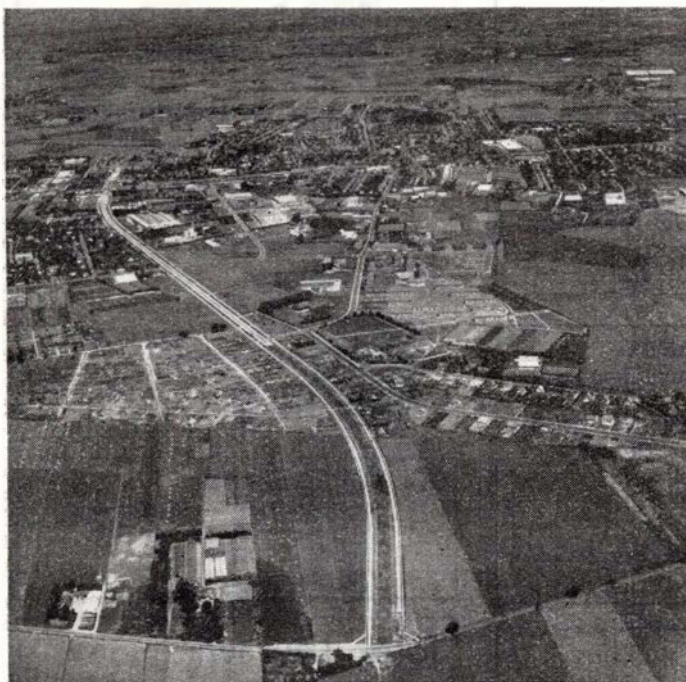
fremsynet kommune, der bygger på sunde medmenneskelige, demokratiske principper og er villige til at gøre et arbejde for deres virkeliggørelse.

Johannes Nielsen.

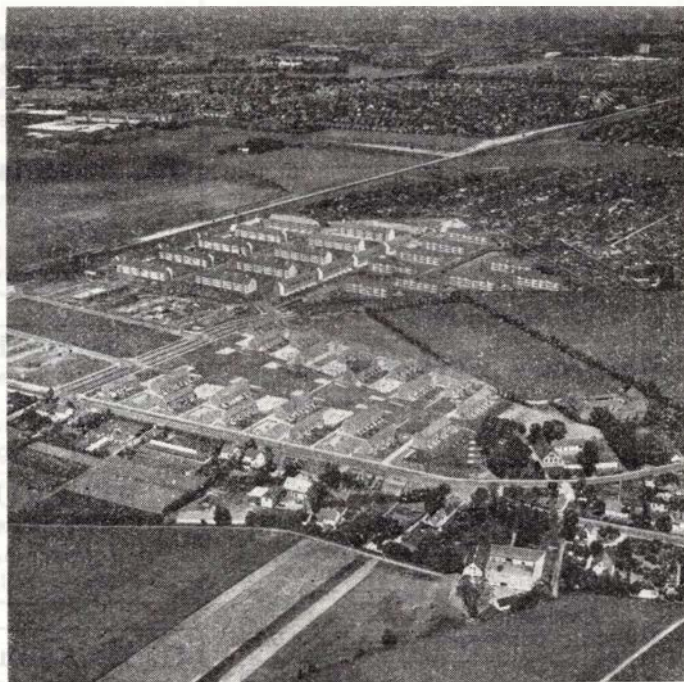
Forarbejderne til den næste S-bane til Lundtofte påbegyndt

Ved Klampenborgvej i Lyngby, hvor Hørsholmvejen skal indføres, har gravemaskinerne nu flytet et jordlag på ca. 5 m's tykkelse og man er nu så vidt, at man kan begynde på støbearbejdet.

De afgravede jordlag er dels kørt til Lille Lyngby Sø, dels lagt op i Små Bjerger til brug ved senere opfyldning, bl. a. til udvidelse af Klampenborgvej. Entreprenørfirmaet Rasmussen & Schiølby er i disse dage gået i gang med at bygge forskalling op til broarbejderne, som efter planen skal være færdige om ca. 10 måneder. JERNBANE-BLADET skal senere bringe en udførlig omtale af dette store arbejde.



Her ses den sydligste del af den påbegyndte ringvej, som skal tilsluttes Gl. Køgevej. I midten til venstre „Bakkegaard Vest“ og „Knutshave“, parcellforeningen og derover „Vesterled“. I midten til højre den nye bebyggelse ved „Kirkebjerg“ og Brøndbyvester skole.



I forgrunden til højre den gamle Brøndbyøster landsby. I midten den nyere del af bebyggelsen omkring Brøndbyøster torv og den nye S-bane st. I baggrunden ses bl. a. Damhussøen.

Middelfart Varmekompani

H. Stubdrub



Centralvarme - Oliefyrrer - Stokerfyrrer
Sanitære Installationer - Vand og Gas

- Værksted og Lager:

Gl. Banegaardsvej - Middelfart
Tlf. 612



Aalborg . Elisabetsvej 10
Telf. 9319

Udfører Arbejder for DSB
MURERMESTER

U. Bang Henriksen

Aalborg

Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Værksted: Christiansgade 56
Aalborg . Tlf. 9666

Aalborg Banegaards Service

v/ P. Kjeldgaard
Her kan De blive barberet,
vasket og få skoene pudsede.
Aalborg Banegaardstoilet

Fisk er sundt — spis Fisk fra

Boulevardens

Fiskeforsyning

Daglig Tilførsel af alle
Aarstidens Fiskesorter.
Aalborg . Boulevarden 33 . Tlf. 5832

Schou v/ Fru L. Brædstrup-Holm

Sæbe - Toiletartikler - Tricotage
Alt i finere Parfumerie

Aalborg . Sjællandsgade 46 . Tlf. 9458

Motor-Depotet

BMV - Norton - Royal Enfieldt
1. Kl. Reparationsværksted
Alle Reservedele føres.
Aalborg . Skp. Clementsgade 4
Tlf. Alba 10380. Privat: Alba 10941

Kolonialforretningen

v/ Leo Nielsen
Kolonial - Konserves - Vine
Tobakker
Aalborg . Danmarksgade 86
Tlf. Aalborg 5023

Slagterforr. »Fjordglimt«

Kød . Paalæg - Byens bedste
Leverpostej - Billigste Priser.

Aalborg . Kastetvej 118 . Tlf. 9782

Vestre Cyklebørs

er vor Leverandør i nye og
brugte Cykler. Alt i Reserve-
dele. 1. Kl. Værksted ogsaa for
Knallerter.

Aalborg . Borgergade 32 . Tlf. 4372

Cigarforretningen Durban

Stort Udvalg i Cigarer -
Cigaretter - Tobak - Cerutter
Vine og Spirituosa
Aalborg - Sjællandsgade 48
Tlf. Alba 11.901

Frugt- og Grøntforretning

v/ Fauerskov Pedersen
Altid friske Varer.
Frukt - Grønt og Blomster

Aalborg . Niels Ebbesensgade 13
Tlf. 5744

Gør Deres Indkøb

hos vore Annoncører!

Nørresundby

Torvehallen

v/ R. Juul
Frukt - Grønt - Blomster - Sydfrugter
Nørresundby - Vestergade 16
Tlf. 4296

K. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -
Lingeri - Uldgarn - Smaating
Nørresundby - Østerbrogade 17
Tlf. 11908

Bonbonnierne

H. Laursen
Chocolade - Konfekturer
Gaveæsker
Nørresundby - Vestergade 2
Tlf. Alba 10016

Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen
Brønderslev . Gravensgade 5b
Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entreprøner
Betonvarefabrik
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Th. Strandskov

Entreprøner & Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vestergaardsvej 33
Brønderslev . Tlf. 226

Harry Hansen

Vraa Blikkenslager- Centralvarme- og
Sanitetsforretning
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vraa - Nygade - Tlf. 216

C. STEERUP

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vraa - Telf. 85

C. H. Aaen

Tømmer- og Snedkermester
Frederikshavn . Havnegade 10
Tlf. 528

Pølsefabriken »Gølk«

Jørgen B. Jensen
Skalborg . Tlf. 162

P. JØRGENSEN

Maskinfabrik
Beholdere - Jernkonstruktioner
Smedearbejde - Specialmaskiner
Skalborg . Telf. 61 - 115

Randers

Gørup Christensen

E L Installationsforretning

Lamper og Lysekroner
Lev. til Banernes Personale
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

H. G. Sørensen

Aut. Skorstensfjermester
Udfører Arb. for Hadsundbanen
Randers . Teglvej 20 . Tlf. 4481

J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer
Tæpper & Linoleum
Randers . Nygade 10
Tlf. 958

Osteforretningen

v/ Inga Hougaard
Ost . Konserves . Delikatesser
Randers . Vester Kirkestræde 3
Tlf. 2017


Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning
Randers . Vestergade 49
Tlf. 3528

Mogensen & Rasmussen

Aut. Gas- og Vandmestre
Centralvarme - Sanitet
Værkst.: Industrigaarden, Thaisvej 24
Udf. Arb. for Hadsundbanen
Randers, Tøjhushavev. 16, Tlf. 4992-5542

Paul Borup


Aut. El-Installatør
Udfører Arbejder for
Hadsundbanen
Randers, Frederiksplads 9
Tlf. 874

K. W. Eriksen

Civilingeniør — Entreprøner
Udfører Arbejder for DSB
Rebild pr. Skørping
Tlf. Skørping 153 U

Johs. Laursen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Nørregade 15
Tlf. 220

M. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Storegade . Tlf. 113

Joh. Hansen

Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Brande . Storegade 15 . Tlf. 45

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 60082

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

MEMBER OF

FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

Maj dagbogen

Dræbte.

RYOMGÅRD. Den 5. dræbtes den 34-årige jernbanearb. J. Jespersen Sørensen ved under rangering at blive klemt mellem bufferne på to vogne.

LYNGS. Den 9. blev en 3-årig dreng påkørt og dræbt af toget på en ubevogtet overskæring ved Lyngs Drag.

ROSKILDE. Ved middagstid den 9. påkørtes og dræbtes en 40-årig mand, der havde lagt sig på sporet ved broen i nærheden af Glim.

HOBRO. Den 19. skulle den 51-årige stationsbetj. S. T. Sørensen ved 18-tiden indrangere eksprestotog fra syd. Da han ville entre togets maskine, blev han ramt af lyntoget »Vendsyssel«, der slyngede ham op i luften, hvorved han faldt ind under eksprestotog og fik hovedet knust og begge ben kørt af.

Biler mod tog.

TARM. Den 22. kørte en udlejningsbil mod bommen på overskæringen for hovedvej 11 i Tarm. 6 personer i bilen blev slynget mod hinanden, og føreren af bilen pådrog sig et chock og en hjernerytelse.

ÅRHUS HAVN. Den 23. ved 11-tiden påkørte maskinen for et rangertræk, der kom fra havnen, en lastbil, der bakkede ud fra en oplagsplads. Bilen kom i brand og blev totalt ødelagt. Chaufføren reddede sig ud af bilen, men måtte på hospital med svære forbrændinger. Lokofører J. Søgaard, der blev slynget af maskinen, havde også pådraget sig nogle forbrændinger.

IDESTRUP. Den 25. kørte en lastbil over Sdr. Vedby-overskæringen trods rødt blinklys. Skinnebussen væltede lastbilen i groften, men der skete kun ringe materiel skade.

HARALDSKÆR. Den 26. påkørte Vandel-banens skinnebus en traktor på en privat markvejsoverskæring. Skinnebussens olietank blev læk, og traktorens kølerparti blev ødelagt.

HYLLESTED. Den 27. påkørte Ebeltoftotog en varebil på overskæringen ved Hyllested st. Der skete kun ringe materiel skade.

Andre Uheld.

VOJENS. Den 3. afsporede motortog, der afgik fra Vojens kl. 18.05 400 m efter stationen. Sporet blev revet op på en strækning af 20 m.

ØSTERPORT. Den 3. faldt en dame af et S-tog i tunnellen ved Østerport. Hun blev fundet med svære kvæstelser.

FLINTHOLM. Den 6. afsporede to tomme godsvogne under rangering over Vanløse—Frederiksberg-sporene, således at toggangen var standset 1 time. De rejsende befordredes med rutebiler.

NYBORG. Den 10. ville jernbanearb. Hans Petersen springe på et rangertræk. Han gled i det regnvåde trinbrædt og styrtede bag over og forslog hovedet så

alvorligt, at han måtte indlægges på hospital.

STUBBERUP. Den 12. var lokofører Friis Nielsen, Køge så uheldig at falde i fyrgraven på Stubberup st. Han blev noget forslået og måtte indlægges på hospital.

DYBBØLSBRO. Den 16. sprang en 27-årig ung mand ud foran et S-tog. Han fik kørt højre ben og venstre fod af.

HÅLSINGBORG. Den 23. kolliderede færgerne Kärnen og Dan i Helsingborgs havn. Færgerne led nogen ovenbords skade; men de fortsatte turene og fik skaderne udbedrede i nattetimerne.

KOLIND. Den 25. slog lynet ned i skorstenen på Kolind st. og lavede nogen ravage.

NÆRUM. Den 25. løb nogle børn og legede ved overskæringen på Nærumgårdsvej. En 5-årig pige blev derved ramt af skinnebussen, hvorved hun pådrog sig et kraniebrud.

Forlang Bager Mortensens
Hanekamme til Kaffen -
Faas paa Korsør Jernbanerest. og hos
Bagermst. Ax. Mortensen
Korsør . Taarnborgvej 56
Telf. 433

Holbæk Autoophug
Anton Jensens Eftf.
køber metal, jern, klude, ben,
m. v. til højeste dagspris
Holbæk . Parallelvej . Tlf. 1167



Jensen & Olsen
HOLBÆK . Tlf. 365
— alt elektrisk



Evald Frederiksen
Skorstensfejermester
Vicebrandinspektør
Nykøbing Sj. . Rørvigvej 10 . Tlf. 409



SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

L. K. I.

Mikkelsen

Tlf. Palæ 2156

V. Farimagsgade 17
København V.



K. Ølund Larsen

Odense - St. Graabrødrestræde 5

Gaden overfor PALADS

Telf. Odense 15331

Fiskeri - Jagt - Sport

A A R H U S

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 26196

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 34054

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 20233 - 29255

Tobaksforretningen

v/ M. Bomholdt
Cigarer - Tobak - Vine og
Spirituosa

Aarhus . Ny Banegaardsgade 53
Tlf. 27980

Vor Leverandør i

Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa
A. BOJESEN

Aarhus . Nørregade 33 . Tlf. 25667

Bageriet

v/ Bersang
Friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler
Aarhus . Nr. Allé 24 . Tlf. 23562

Viborgvejens

Herre- og Damesalon

anbefaler sig med proper, reel
og omhyggelig Behandling med
alt indenfor moderne Haarpleje
Gunnar Christensen
Aarhus . Viborgvej 33 . Tlf. 28073

Voigt's Eftf.

K. S. Erhardi (ny indeh.)
Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter
Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa
Haandrull. Cigarvarer til Fabrikspriser
Aarhus . Jægergaardsgade 43 . Tlf. 24226

Res. 46

Jernbanepersonale

Husk altid de sidste Nyheder i
Damekonfektion, Frakker, Kjoler,
Dragter m. m. - **Konto oprettes**

VESTERGADES VAREKONTO

Vestergade 64 - (husk 1. Sal)
Aarhus - Tlf. 27708

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra

Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth

Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 22164

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

Lad vaske ude

Dahl's Vaskeri

Tøjet hentes og bringes.

Aarhus . Skolegade 30 . Tlf. 22584

TIDEN KRÆVER

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjøle syet i

"Lady" Kjølesalon

Aarhus, Borggade 16'
Tlf. 34132

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA %

Aarhus - Danmark

Weisgaard Nielsen

Slagterforretning
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg
Aarhus . Tordenskjoldsgade 85
Tlf. 68635

Irma Pallesen

Damefrisørsalon

Moderne Haarpleje
Aarhus . Finsensgade 61
Tlf. 69902

Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres
Tilbud og Overslag hurtigst og gratis
Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

Stort Udvalg

i haandmalet Porcelæn
og haanddrejet Keramik
Palmistrand
Aarhus . Silkeborgvej 26 a

Vaskerianlæg

til Ejendomskomplekser
Alt i Husholdningsmaskiner
Indhent Tilbud . Mary A. Jensen
Aarhus . Hallssti 31 . Tlf. 22810

Gælder det Ure eller Optik saa:

Knud Sørensen
URE · OPTIK · REPARATION
TEL. 1267

der tilfredstiller Deres Ønsker.
Konto aabnes gerne.

Aarhus . Vestergade 15 . Tlf. 21267

Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert
Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 32142

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 23

Tlf. 22053

M. Jepsen

1. Kl. Kød og Paalæg
Leverandør til DSB Personale
Vester Alle 16

Aarhus . Tlf. 25921

Salon "Hollywood"

Som Reklame: Permanentkrøller 8 Kr.,
Cold-Permanent 13 og 17 Kr. »Teide«
Permanent for vanskeligt Haar 20 Kr.
Fønbølgning Kr. 4,50.

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserver Tobak Cigaretter

Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 33369

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. Brabrand 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aarslev pr. Brabrand
Tlf. Brabrand 60282

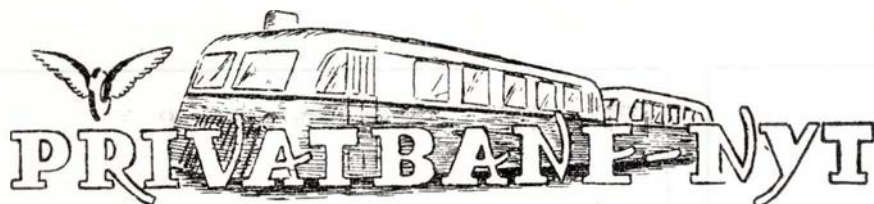
Vor Ejendomsmægler er

Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985



PRIVATBANE-NYT

Lollands-banen.

Banen har holdt sin formentlig sidste ordinære generalforsamling. Det vedtoges at fortsætte driften foreløbig året ud, og ved nytårstid vil man formentlig vedtage at fortsætte til koncessionen udløber 1. juli 1954.

Hvad derefter skal ske ligger ikke i selskabets hånd, men i dag forhandler udvalget om banens fremtid derom. Situationen ligger således, at partigrupperne på rigsdagen har afslået at medvirke til stats-overtagelse, og eneste udvej synes derfor at være oprettelse af et nyt selskab med deltagelse af stat og kommunen, hvorefter dette selskab kan købe Lollands-banen af det nuværende aktieselskab og drive banen videre.

Banens underskud for sidste regnskabsår blev på 722.390 kr. mod 34.403 i fjor. Banen har en gæld til DSB på 1 mill.

Det var en problematisk gestus staten viste banen, da man lånte den 450.000 kr. til driftens fortsættelse, idet man beholdt de 300.000 kr. som afdrag på gælden til DSB.

Nakskov—Rødby.

Som kort meddelt i forrige nr. vedtoges det på banens ord. generalforsamling at standse driften af banen fra førstkomende nytår. Der blev afgivet 14.210 stemmer for likvidation, og der skulle kun være 12.693 stemmer for at nå $\frac{2}{3}$ flertal. Staten kunne have reddet banen, idet den repræsenterer 22.705 stemmer mod kommunernes 22.700, men staten deltog overhovedet ikke i afstemningen.

Banens underskud var på 162.787 kr. Det var lykkedes at nedbringe udgifterne med 75.000 kr., og banens faste personale var uforandret 19.

En Nakskov-vognmand har allerede tilstillet amtets trafikudvalg ansøgning om koncession på tre bilruter i banens opland.

Kragensås-banen.

Banen har sidste år haft et underskud på 95.189 kr., hvilket er 40.000 kr. mindre end året forud, og der blev i det hele taget set med optimisme for banens fremtid på generalforsamlingen.

Frederiksværk-banen.

Banen møder som sædvanlig med overskud, der for sidste år har udgjort 195.000 kr., selvom banen stadig har store udgifter til baneforlægningen, moderniseringen og yderligere udgifter til udvidelser.

Formanden udtalte på generalforsamlingen, at banen altid var udsat for en hård behandling fra statens side, netop fordi banen altid er blevet anset for at være fint økonomisk kørende.

Ved moderniseringen i 1930—32 krævedes af ministeriet, at hele det anvendte beløb skulle forrentes og afdrages, medens andre privatbaner fik halvdelen som rente- og afdragsfrit lån. Frederiksværk-banen fik ikke lov til at forhøje sine godstakster under krigen, som de andre baner gjorde det, staten krævede, at banen under krigen skulle betale aktieudbytte, og ved den nuværende modernisering påbød ministeriet, at vi selv skulle udrede driftsoverskudet, hvilket vil sige af penge, som endnu ikke var indtjente.

Fjerritslev-banen.

Banen har ansat fuldmægtig V. Knudsen som direktør.

Driftsdirektør V. Knudsen, der er omtrent 53 år, begyndte som elev ved Slangstrup-banen, og siden han i 1918 fik ansættelse ved Fjerritslev-banen, har han været ved landstationer og på hovedkontoret i Thisted. Fra sommeren 1932 gjorde Knudsen tjeneste ved jernbanestationen i Klim, og her var han indtil 1. april 1952, da han kom til hovedkontoret for at afløse fuldmægtig N. Bruun.

Der var 8 ansøgere til direktørstillingen.

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for Banerne
Nibe . Tlf. 108

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost
Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

Husqvarna

Eneforhandl. af Husqvarna symaskiner
for Slagelse og omegn

NB: Reparation af alle mærker
udføres. Alle reservedele
haves på lager

Slagelse . Løvegade 8 . Tlf. 1215

Wilh. Jørgensen A/S

Østergade 61 . C. 10672 - 672

Stort Udvalg i engelske BBB Piber,
engelske Cigaretter og Tobakker

Danmarks smukkeste
Storrestaurant
og Variete



Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 66



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

ERSBØLL & DAHL LARSEN

v/ Aage Dahl Larsen

Aut. Installatører

Udfører Arbejder for D.S.B.

Lys - Kraft - Neon

København N . Slotsgade 20 . Telefon Nora 5133

FORSPÆNDT BETON — mangedoblet styrke

**Store og små betonemner leveres
i forspændt udførelse**

Leveret bl a.:

Køreledningsmaster til DSB . El-master til Odense
kommune . Vinduesindfatninger til KTAS . Bjælker
til Carlsberg . Hegnspæle til militæret . Sål-
bænke til boligbyggeri

FABRIKATION:

A/S HEDEHUS-TEGLVÆRKET

Hedehusene
Tlf. 2

SALG & SERVICE:

A/S SKANDINAVISK SPÆNDBETON

Kristianiagade 8
Tlf. TR 4090

Jernbeton . Havnebygning
Vej- og Kloarkarbejder . Jordarbejder

RASMUSSEN & SCHIØTZ

CIVILINGENIØRER & ENTREPRENØRER

KØBENHAVN

DEN DANSKE

Traadwarefabrik

Fabrikant E. Petersen

Leverandør til DSB

GLOSTRUP . Hovedvejen 2 . Tlf. 133 - 509

Tømrermester og Entreprenørfirmaet

H. P. KASTRUP-NIELSEN

v/ Axel Kastrup-Nielsen

Udfører Arbejder for D.S.B.

København F . C. F. Richsvej 65 . GO 143

Strengbeton køreledningsmaster på strækkn. Valby - Glostrup

Masterne til strækningen Valby—Glostrup er fremstillet af forspændt beton af den type, der kaldes strengbeton.

Princippet i strengbeton er, at hovedarmeringen består af tynde stålstrengene med diameter 4 mm med en høj brudgrænse — ca. 180—200 kg/mm². Disse strengene spændes inden omstøbningen op i en såkaldt spændebænk, hvor de ved forlængelse bringes en spænding på ca. 125 kg/mm². Derefter omvikles strengene med bøjlearmeringen, forskallingen sættes op, og masterne støbes. Efter at betonen er afhærdnet og har opnået tilstrækkelig styrke, ca. 400 kg/cm², kappes strengene og forspændingen i disse overføres gennem vedhængen mellem strengene og beton til hele mastens betonareal.

Hermed opnås, at der i betonen inden belastning af masten er et tryk varierende efter armeringsgraden fra 150—300 kg/cm².

Når siden masten belastes til bøjning modvirker dette tryk, at der opstår trækspændinger i den strakte side, hvorved man undgår at der fremkommer revner, der kan give anledning til rustdannelse på jernet. Ved almindelig jernbeton er der altid træk i den strakte side og som følge heraf sandsynlighed for revner.

Det er naturligvis en forudsætning at strengene for at kunne overføre forspændingen til betonen har en ru overflade, hvilket opnås ved at strengene er forsynet med en indvalset kær. Ligledes er det nødvendigt, at betonen er af høj kvalitet, hvorfor der til strengbeton anvendes specialbeton med garanteret terningstyrke af 600 kg/cm².

Som det fremgår af ovenstående er strengbetonens fornemste opgave at den er revnefri. Dette i forbindelse med kvaliteten af de anvendte materialer gør, at den

er meget modstandsdygtig mod vejrliget, hvilket vil sige, at vedligeholdelsesomkostningerne er meget små. — Selv for konstruktioner så udsatte for vejrliget som master.

Yderligere kommer hertil, at det atter på grund af materialernes beskaffenhed er muligt at udføre — i dette tilfælde masten — med meget slanke dimensioner.

Med master med så gode egenskaber som ovennævnte kunne man befrygte, at de ville være dyre; men masterne til Valby—Glostrup-linien ville ikke være blevet valgt, såfremt de ikke havde været billigere end de hidtil anvendte type jernmaster af DIP-profiler. Det eksakte tal kender vi ikke; men såvidt vi ved var prisbesparelsen ved indkøbet af masterne ca. 30 %.

Det er ikke her muligt at give en detaljeret omtale af de særlige overvejelser, der måtte gøres inden en sådan ny mastetype kom til anvendelse, såsom standardisering af masternes ydre form, beslagenes udformning, funderings- og rejsemøder. Der skal blot nævnes, at det i hovedsagen er lykkedes at komme igennem med anvendelse af de til S-bane-master normale fundamenter og beslag, blot er disse sidste således ændret, at den kraft, der kan over-

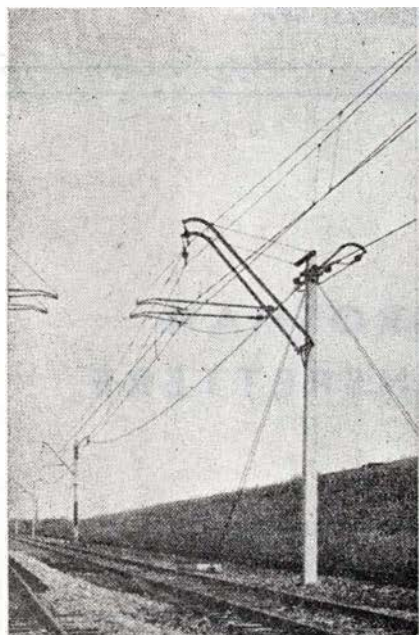


Fig. 1

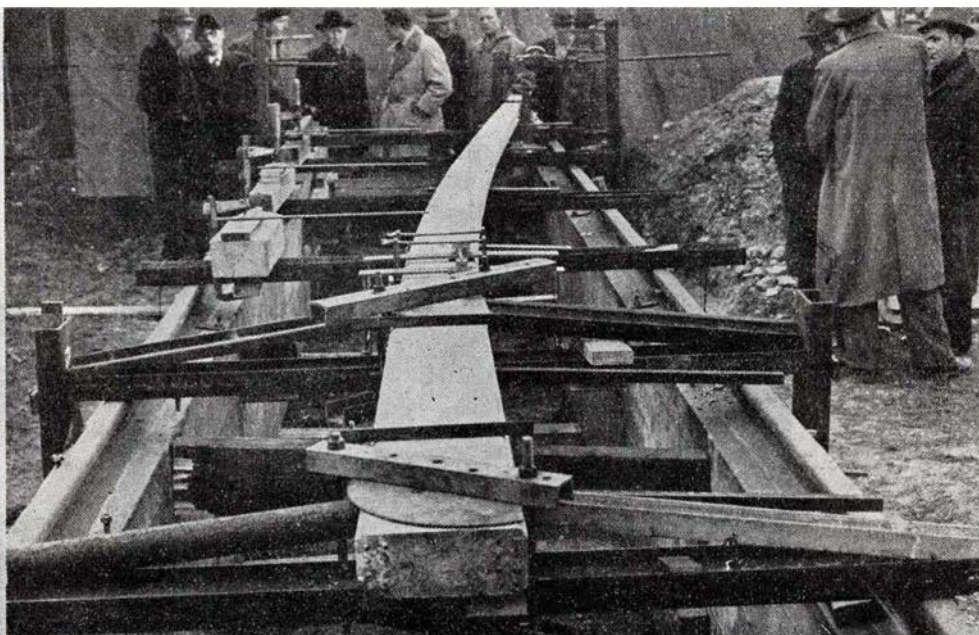


Fig. 2

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

1/8 NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515



HANS STILL MOTORENFABRIK A/G
HAMBURG

MULI

Elektriske og dieselelektriske Gaffeltrucks

- Billige i drift
- Driftssikre
- Høj kvalitet



Enerepræsentant

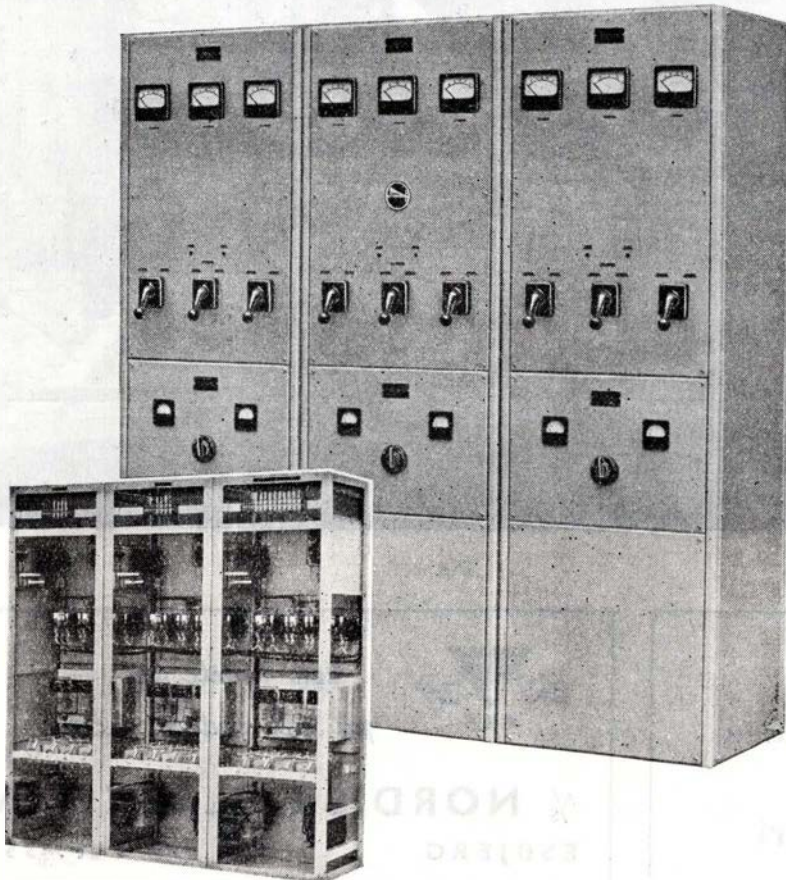
KOFOED-MEYER

INGENIØRFORRETNING

Frederiksgade 11

København K

Tlf. Central 5995



GROSMAN ENSRETTERE

Strømforsyningsanlæg for
DSB's telefoncentral, Aarhus
3 × 24 V, 50 A, autostatstyret

GODTHAABSVEJ 164
KØBENHAVN F
FASAN 2810 - 4243

føres til masten fra ledningerne ved ledningsbrud er begrænset ved overklipping af en sikringsbolt.

På fig. 1 ses strækningsmasterne opstillet.

På fig. 2 ses en prøvebelastning af en mindre type mast (belysningsmast). Fotografiet viser en mast belastet til ca. 85 % af brudlast. Masten er på dette tidspunkt revnet. Men efter aflastning går masten tilbage i sin oprindelige stilling; revnerne

har på grund af forspændingen lukket sig igen, og masterne er ganske som før belastningen. Man får et godt indtryk af strengbetonmastens næsten utrolige egen-skaber.

Masterne blev fremstillet af A/S Skandinavisk Spændbeton/A/S Hedehus-Teglværket. Medvirkende ved projekteringen var rådgivende ingeniører Ar. Ostenfeld og W. Jønson.

største betydning for økonomien. Betjeningsgreb på ratsojlen samt fodpedalerne m. v. har en ny og meget praktisk placering.

Opbremsning sker på alle tre hjul med såvel hånd- som fodbremse, hvilket giver en meget hurtig og sikker opbremsning.

Akkumulatoren er lille, men med en forbavsende kapacitet, billigere i brug end benzin og let at udskifte.

Referenceliste, brochure og demonstration kan altid fås ved henvendelse til repræsentanter for Danmark fa. Kofoed Meyer, ingeniørforetning, Frederiksgade 11, København K.

TRANSPORT-RATIONALISERING

med Still Multi elektro-gaffeltruck

Hans Still A/G, Hamburg, har haft megen glæde og et overvældende salg af den nye 3 hjulede Multi elektro-gaffeltruck 0,5 t, efter at den i praksis, under langvarige, omfattende forsøg, ofte med overbelastning og under vanskelige forhold, har været gennemprøvet hos die Deutsche Bundesbahn.

Den rapport, som blev udarbejdet af Deutsche Bundesbahns teknikere var af et sådant indhold, at man besluttede sig at købe Multi elektro-gaffeltrucks, og da industri- og transportehvervene fik anledning til her at se Multi elektro-gaffeltruckens fremragende arbejdspræstationer, fulgte de hurtigt i Deutsche Bundesbahns fodspor.

Chassisrammen er robust og solid — wel ein Pantzerer — som der står i den tyske beskrivelse, og karosseriet, så den yder lige beskyttelse for fører som for alle indbyggede elektriske og hydrauliske dele.

Stabiliteten overfor tipning er meget stor

og f. eks. større end forlangt for amerikanske gaffeltrucks og tyngdepunktet er meget lavt.

Den 3-hjulede konstruktion giver stor manøvreedygtighed, Multi kan praktisk taget dreje om sin egen akse, og forsynet med sving eller tværslæde har den øgede anvendelsesmuligheder f. eks. under vanskelige pladsforhold.

Fartregulatoren er af en helt ny konstruktion, og den derved opnåede regelmæssige kørsel har vist sig at være af

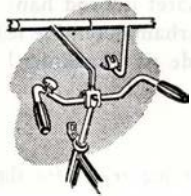
Jernbane-Bladet

af jernbanemænd
om jernbanemænd
for jernbanemænd

Abonnement
4 kr.
for et helt år



3-hjulet MULTI elektro-gaffeltruck



Veksø Stativet

Pat. anm.)

Aage & Ib Wolff

Vassingerød

Tlf. 19

Holdbart . Nemt at holde rent
Pladsbesparende . Ingen eksede Hjul

Ved tosidig Opstilling, en Cykel
for hver 14 cm

BRDR. HØNGAARD

Bygmestre

Murer- Tømrer- og Snedkerarbejde

Udfører Arbejde for DSB samt
Stat og Kommune.

Sønderskov . Telefon 25

S. V. von Ostens Bitter
har mange laknemme Døner

UD og IND

Tinglev.

Trafikkontrolør P. M. Lau-Jensen, Lunderskov, er forfremmet til stationsforstander i Tinglev, hvor stfst. F. V. Mikkelsen er død (64 år).

Nørre-Åby.

Stationsforst. A. B. Due, Lundby, er forfremmet til stationsforst. ved Nørre-Åby st., hvor stfst. Joh. Mølgaard er død (65 år).

Skovlunde.

Trafik ekspedient A. K. Pedersen, Virum, er forfremmet til stationsmst. ved Skovlunde st., hvorfra stmst. C. Seemann er flyttet til Brøndbyøster st.

Dødsfald.

Pens. banearb. N. P. Eriksen, Hjørring, 83 år.

Pens. banearb. H. C. Sørensen, Skælskør, 83 år.

Pens. trafikktl. V. E. A. Busch, Kh, 82 år.

Pens. baneformand P. Jensen Nielsen, Glejbjerg, 82 år.

Pens. baneformand C. C. Jensen, Høng, 81 år.

Pens. togfører H. Chr. Hansen, Faxe Jb.
Pens. rangerformand J. M. Højnet, Gb, 80 år.

Pens. rangermester Christen Sørensen, Roskilde, 79 år.

Pens. togfører J. C. J. Elmeskov, Ålborg.

Pens. togfører P. Chr. Hansen, Kalundborg, 78 år.

Pens. overportør Niels Jacobsen, Thisted.

Pens. portør Johs. Rasmussen, Bandholm.

Pens. banearb. Jens Jensen, Lunderskov, 77 år.

Pens. overportør N. C. Hebsgaard, Holstebro, 76 år.

Pens. overportør A. C. Hagild, Esbjerg.

Pens. overportør H. P. Hansen, Horsens, 77 år.

Pens. overportør J. P. Ludvigsen, Lyngby, 78 år.

Pens. rangerformand J. Læbo, Kh, 78 år.

Pens. overportør P. K. Samuel, Esbjerg, 77 år.

Pens. vognopsynsmand H. P. Larsen, Kh, 76 år.

Pens. stationsforst. J. Henriksen, Espergærde, 74 år.

Pens. remisearb. C. E. Schultz, Esbjerg.
Pens. banenæstfmd. K. A. Kristensen, Nr. Åby, 74 år.

Pens. lokofører P. C. Sprogø, 71 år.
Pens. lokofører Carl Petersen, Haderslev, 69 år.

Stationsmester Kr. Mathiesen, Klarskov, 66 år.

Pens. banebetj. J. Rasmussen, Kolding, 65 år.

Pens. banebetj. M. Christensen, Fårvang, 65 år.

Pens. togfører Hans Nielsen, Fredericia, 61 år.

Pens. Skibsfører A. M. Schmidt, Glyngøre, 61 år.

Trafikkontrolør V. C. M. Rasmussen, år frg., 59 år.

Trafikkontrolør K. A. Petersen, Struer, 56 år.

Overmatros F. Bech, Korsør, 47 år.



En ualmindelig jernbaneoplevelse.

En dame fra Schweiz, der i sommer var på ferierejse i Sverige, fortæller i »Schweizer Ill. Zeitug« følgende lille oplevelse, der var til megen morskab for alle deltagerne undtagen den mand, den gik ud over:

»På vor ferietur i det høje nord lærte vi svenskernes store gæstfrihed og hjælpsomhed at kende. En skøn sommerdag besteg vi kl. 20.35 i Stockholm nat-hurtigtoget, der skulle føre os til Narvik. Vor rejsekammerat Hans, der rejste i sovevogn, begav sig kl. 7 om morgenen i pyjamas ud til toilettet for at barbere sig. Da der var »optaget« på toilettet i hans egen vogn, gik han over i den næste. Han lagde megen vægt på barberingen, og bemærkede

derfor ikke, at den vogn, hvori han barbere sig, kl. 7.15 blev koblet til en anden togstamme og derefter fortsatte i en anden retning. Nu kan De forestille Dem situationen: uden tøj, barfodet, uden tegnebog, uden pas, uden billet, og kun iført pyjamas; desuden talte han kun tysk! Heldigvis var der en behjertet svensker, der forstod situationen og tog sig venligt af Hans. Da denne svensker tilmed talte godt tysk, steg de begge ud af toget på den næste station — Hans altså stadigvæk kun i pyjamas! — og svenskeren tog ham med hen til sit hus, der heldigvis lå lige i nærheden. Her blev vor uheldige medrejsende udstyret med undertøj, habit og sko samt rigelig forplejning. Dernæst telefonerede svenskeren til Vännäs station, som vi efter programmet passerede, og bad stationspersonalet meddele os, at Hans ville følge efter med hurtigtoget kl. 14. — Oven i købet fik vor kammerat 50 svenske kroner med som lomme penge samt en mappe, hvori han kunne sende tøjet tilbage. Og vor storslåede svenske ven spurgte ikke engang Hans om hans adresse!

Pensionatssamtale.

— Hvordan går det med din søvnløshed?

— Værre end nogen sinde, nu kan jeg ikke en gang sove, ved den tid jeg skal op!

En tilskadekomst.

En banearbejder var så uheldig under sit arbejde at ramme sit ene ben med en spigerhammer, så der fremkom et stort blødende sår. Manden blev kørt på hospitalet, hvor man foretog en meget grundig rensning af såret. Banearbejderen bed smerten i sig, men da han synes de havde kradset længe nok i såret udbød han:

— Hvis det er spigerhammeren De leder efter, så ligger den ude på banelinien!

På sommerferie.

— Er du ked af, at jeg rejser fra dig i morgen?

— Ja, ærlig talt for jeg troede, det var i aften du skulle rejse!

På diæt.

— Har du glemt, at doktoren har forbudt dig at drikke øl til maden?

— Ja, det er også sandt — tag maden ud.

og så var der

ham, der gik til skomageren med den ødelagte bremsesko.

LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6208
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEMATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Färvning

Trikohl Renseriet

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Peravin-Renseriet

v/ G. Larsen
Kemisk Rensning og Presning
Reparation samt Kunststoptning
Silkeborg . Skolegade 45 . Tlf. 1941

Salon »Corner«

Rich. Clausen
Alt i moderne Haarpleje —
Sidste nye Permanent
Silkeborg . Fredensgade 20 . Tlf. 2310

Tobaksforretningen

v/ M. Stenholt
Tobak . Cigarer . Cigaretter
Vine . Spirituosa
Silkeborg . Borgergade 37 . Tlf. 1861

Fisk er sundt!

FISKEHUSET

Lars Bo
Søndergade 1 . Tlf. 861
Silkeborg

»Hotel Gudena«

v. A. Andersen
Byens bedste Madsted.
Ry - Tlf. 70

RIIS
SKANDERBORG TLF. 500

Manufaktur - Trikotage

Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.
Leverandør til DSB
Skanderupgade 3
Skanderborg . Tlf. 263

H. P. Knudsen

Statsaut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hedensted . Tlf. 108

Veje

Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme
Veje - Volmersgade 5
Tlf. 2075

Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB
Veje - Skovgade 14
Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for DSB
Veje - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

E. Prisholm

Maskinværksted
Udfører Arbejder for D.S.B.
Veje . Flegmade 14 . Tlf. 1787

K. N. & A. Østergaard

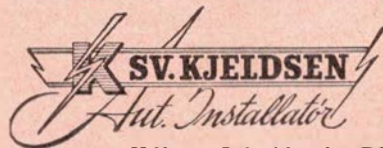
Entreprenører
Gennempresning af Rørledninger
under Jernbaner og Veje etc.
Veje - Tlf. 1731

O. HANSEN

Malermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Jelling - Tlf. 109

V. LANGBALLE

Smedemester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hovedgaard . Tlf. 2



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Carl Jensen

Exam. Gas- og Vandmester
Varme - Sanitet -
Vandværksanlæg
Hadsten . Nørregade 12 . Tlf. 14

E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Løsning . Tlf. 127

Auto-Budene

v/ Poul Thomsen
Al Kørsel besørages.
Fredericia . Bjerggade 46
Tlf. 2337

Horsens

Tandlæge

E. Büchmann Larsen

(Rohdens Eftf.)
Konsultation: 9-17. Lørdag: 9-13
Horsens . Hospitalsgade 2 . Tlf. 1070

Husk

Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen
Stort udvalg i frue- og
ungpigehatte. Omforandr. udf.
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

Amts- Arbejdsanvisningskontoret

Horsens . Fabrikvej 6
Tlf. 2740

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41

Mønsterbageriet

N. P. Østergaard
Langaa . Bredgade 13
Telf. 7

Djursland

Aa. Broni Christensen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Trustrup . Stationsvej . Tlf. 22



Th. Kjær

Aut. Elektroinstallatør
Udfører Arbejder for DSB
Trustrup . Tlf. 68

Waldem. Blichfeldt

Aut. Gas- og Vandmester
Centralvarme - Blikkenslagerarbejde
Udfører Arb. for Ebeltoftbanen
Ebeltoft . Erik Menvedsvej 10 . Tlf. 157

Jacob Jacobsen

Malermester & Dekorator
Udf. Arb. for Ebeltoftbanen
Balle . Tlf. Balle 51

Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømrermestre & Entreprenører
Udf. Arb. for Ebeltoftbanen
Balle . Tlf. Balle 74

Gør Deres Indkøb

hos vore Annoncører!

Fyn

Henry Olsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Odense . Tietgens Allé 20
Tlf. 9158

A. V. Löwenstein

Malermester
Odense
Østerbro 112 . Tlf. 11691

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser
1. Kl. Varer - Billigste Priser
Odense
Albanigade 22 . Tlf. 1780

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges
kontant eller Rate.
Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Lauritz Andersen

Bageri og Konditori
Lækre og velsmagende
Fødselsdagskringler og Kager

Odense - Ø. Stationsvej 7 - Tlf. 2271

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer

Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

Poul W. Jørgensen

Statsaut. El-Installatør
Udfører Arbejder for D.S.B.

Faaborg . Østergade 23 . Tlf. 822

H. Andersen

v/ J. Jensen
Smed og Karetmager
Udfører Arbejder for D.S.B.

Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

Sofus Hansen

Aut. Skorstenfejermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skaarup . Tlf. 47

Magnus K. Pedersen

Aut. El-Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Stenstrup . Tlf. 18

Kværndrup Smede- og Maskinforretning

v/ N. Chr. Larsen
Centralvarme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Kværndrup - Tlf. 69

Det gamle kendte Firma Svendborg Ligkistemagasin

v/ Hans Nielsen & Søn
Svendborg - Fruestræde 10
Tlf. 264 (2 Ledn.)

Begravelser og Ligbrændinger.

Harry Petersen

DSB-Vognmand
Sct. Nicolaj Kirkestræde 3
Svendborg - Tlf. 631

Andelsvaskeriet „VESTFYN“

Odense . Skjalm Hvidesgade 1

Tlf. Odense 12207



Vasker for alle i By og
paa Land.

Sjælland

JAS Cykler og Radio

Herre- Dame- og Barncykler
Knallerter - Støvsugere - Barnevogne
1. Kl. Reparationsværksted
Roskilde . Gullandsstræde 4 . Tlf. 420

Bageriet

v/ B. Rasmussen
Friskbagt Brød hver Dag
Spec. Luksuskringler . Wienerbrød
Roskilde . Skomagergade 9 . Tlf. 1306

Konfekturforretningen

E. Jensen
Chokolade . Konfektur . Is
Gaveæsker
Roskilde . Sct. Olsegade 8 . Tlf. 3129

Roskilde Turisttrafik og Rejsebureau

A. P. Hansen
Roskilde . Algade 56 . Tlf. 174

Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør
Aut. Kloakmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424



M. JESPersen

Aut. Skorstenfejermester
Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

Holbæk

Osvald Thoudal

Blikkenslagermester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Nørreløed 16 . Tlf. 841 v

MALERFIRMAET

Jens P. Petersen & Søn

v/ Poul Petersen
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

Henry Smiths Efft.

v/ H. Haagensen
Blikkenslagermester
Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme
Holbæk . Ahlgade 9 . Tlf. 137

Knud Müller

Entreprenør og Tømrermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Marianevej 4 . Tlf. 2278



Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

Ejner Olsen

Malermester

Holbæk . Nygade 7 . Tlf. 1184

Helmer Jensen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Nørrevang 11

Halvor Roed

Glarmester

Ruder indsættes . Billeder indrammes
Bilruder

Holbæk . Kirkestræde 2 . Tlf. 483

P. J. Weinreich & Søn

Malermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

J. L. Nielsen

Karetmager

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1963x Privat: Tlf. 1639