

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 23

5. DECEMBER 1953

53. ÅRGANG

Nyt Tøj uden
Udbetaling!



Til Herrerne:

Kamgarn efter Maal
Kr. 258,00

Færdig Kamgarn
Kr. 238,00

Sportsjakker
Kr. 108,00

Kamgarnsbenklæder
Kr. 68,00

Til Damerne:

Gabardinefrakker
Kr. 198,00

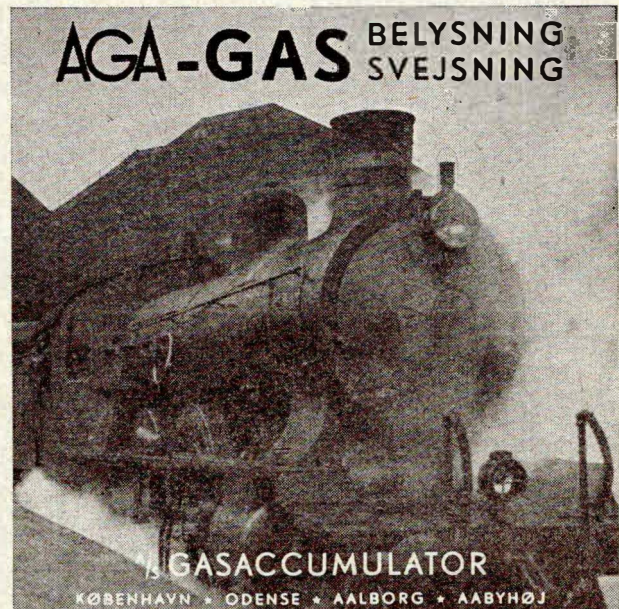
Kostume efter Maal
Kr. 298,00

Færdigt Kostume
Kr. 248,00

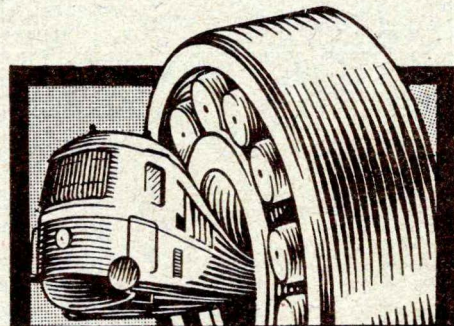
Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling**. Købesummen fordeles over 6 Maaneder og ved Tøjets Modtagelse betaler De kun første Rate.

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70



KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-lejer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



FIONETTE

Regnfrakker



Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

*Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen Begravelser og Ligbrænding
Enghavevej 31 besørges paa bedste
Telefon: Eva 1404 og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **JM** 1953

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummiware Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 53. ÅRGANG

5. DECEMBER 1953



Indhold:

| | |
|--|-----|
| Før afgørelsen | 289 |
| Nordisk nyt — Norge | 290 |
| Samarbejdsudvalgs møder i 1. og 2. Distrikt | 291 |
| Runde tal i Jernbaneforbundet . | 292 |
| Håndbogen, Danske Statsbaners Tjenestemænd | 292 |
| En Tangentbane | 293 |
| Statsbanernes sandforsyningsan- læg | 301 |
| Amatørteatret arbejder | 304 |
| Bogen om lokomotivmændenes arbejdsplads | 304 |
| Statsbanepersonalets Sygekasse . | 304 |
| Under DLF | 304 |
| Nye adresser | 304 |
| Personalia | 304 |
| Medlemslisten | 304 |



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Før afgørelsen!

Inden længe er den travle juletid inde på livet af os alle. De hektiske forberedelser inden julehøjtiden drager såvel store som små med sig, og det hele kulminerer i den særlige julestemning, som den 24. præger såvel by som land.

For jernbanemanden betyder de kommende dage et øget pres og en ekstra indsats som kulminerer i en forrygende travlhed i dagene umiddelbart før helligdagene, hvor den gradvis aftager for igen at vokse i styrke på tidspunkter, hvor de fleste mennesker fejrer julen i familiens skød. Det er nu en gang de kår, der påhviler dem som er tjenstgørende inden for landets største transportvirksomhed. For lokomotivpersonalet har denne forøgelse af trafikken — som ikke alene finder sted ved højtiderne — sin særlige virkning, fordi der nu engang ikke kan sættes mere personale op i førerrum eller førerhus. Alt imedens størrelsen af togene vokser og kraftigere maskintyper indføres, forbliver arbejdskraften på maskinerne den samme.

Det ligger derfor i sagens natur, at lokomotivmændene til den kommende normeringslov i lighed med tidligere år har fremsat forskellige ønsker om ændringer i den lønmæssige placering, som det ikke hidtil har været muligt at få optaget i loven, men som ikke desto mindre burde kunne opnå ledelsens sympati. Bygget på et sagligt grundlag har foreningen opstillet de forslag, som efter vor mening bør gennemføres, hvis en retfærdig behandling af vore medlemmer skal finde sted. Selv om alt er relativt, og de årlige tilbagevendende retningslinier fra finansministeriet ikke giver adgang til oprykning af hele tjenestemandsgupper eller til oprettelse af avancementsstillinger, som alene tilsigter at forbedre avancementsmulighederne for en tjenestemandskategori, er der nu sket så store forandringer i arbejdsvilkårene for lokomotivpersonalet siden tjenestemandsløven af 1946 indførtes, at normeringsloven bør opbygges på et noget bredere grundlag. De ret snævre rammer om loven som fremkaldes ved dette cirkulære virker meget uretfærdig, ikke mindst på et tidspunkt, hvor lønningsloven er forældet og hvor der siden, den er blevet vedtaget, har været en udviklingstid, som har præget hele samfundet. En udvikling som ikke mindst har gjort sig gældende på det tekniske område indenfor jernbanedriften og som tillige har stillet helt andre krav til banerne end dem man kendte før 1946. Vi ser selvfølgelig i dette tilfælde bort fra besættelsesårene, idet kun de normale tider fra vor side anvendes som sammenligningsgrundlag.

For vore lokomotivfyrbødere har den fortsatte stigning i antallet af store maskintyper samtidig med, at de små maskintyper efterhånden fuldstændig forsvinder fra lokomotivparken, medført en ikke ringe forøgelse af de krav, der må stilles til denne kategori. Uanset toget eller maskinens størrelse er der stadig kun den samme mand til at udføre det samme arbejde, og de, der er kendt med, hvad der påhviler lokomotivfyrbøderen før, under og efter togfremførelse, vil vist give os ret i, at det er et arbejde, der stiller betydelige krav til dets udøvere. Lønningen står ikke i et rimeligt forhold hertil eller i det hele taget til de lønninger, håndværkergruppen — hvorfra lokomotivfyrbøderne



NSB og fremtiden

Jernbanen er på grund af sin tekniske og organisatoriske opbygning en bedrift, hvor planlægning på langt sigt er af særlig stor betydning. En sådan planlægning er nødvendig for at gennemføre de ændringer i driftsformer og organisation, som kræves for, at jernbanen skal følge med i samfærdselens udvikling og ikke blive agterud-sejlet i konkurrencen med andre transportmidler.

Jernbanens stilling er i dag økonomisk set vanskelig, og vi må regne med, at den kan blive betydelig vanskeligere i årene, som kommer.

I 1952/53 var de samlede driftsindtægter ca. 382 mill. kr. eller noget under det, man havde regnet med i budgettet. Trafikomfanget var lavere end året før, særlig for fragtgods i vognladninger.

Udgifterne var i 1952/53 ialt ca. 462 mill. kr., d. v. s. en stigning på ca. 44 mill. kr. fra året før. De løbende driftsudgifter uden hensyn til fornyelsesafsættelser og andre specielle poster var ca. 412 mill. kr. og viste en stigning i forhold til forrige år på ca. 35 mill. kr.

Den væsentligste del af stigningen skyldes det nye lønregulativ fra 1. april 1952, men vi kommer ikke væk fra det faktum, at udgifterne i et år med nedgang i trafikken og med en betydelig tilgang på nye ny moderne hjælpemidler er steget med ca. 10 pct. Driftsresultatet for 1952/53 er betydeligt lavere end for de tre foregående år.

Der er på baggrund af driftsresultaterne et påtrængende behov for en mere økonomisk jernbanedrift. Man må søge at afskaffe ulønnende trafik, som bedre kan afvikles på anden måde, finde frem til mere rationelle driftsformer, ikke mindst ved et bedre samarbejde mellem jernbaner og biler, og i det hele taget gennemføre effektiv rationalisering inden for bedriften for at bringe behovet for arbejdskraft og dermed lønningerne ned. Dette forudsætter vilje og evne til i samarbejde inden for alle led også vilje til at godtage forandringer, som virker på ens eget arbejdsområde.

(Vårt Yrke).

rekruteres — oppebærer såvel i som udenfor statens tjeneste. Selv om der må påregnes nogen nedgang i indtægten ved overgangen fra håndværker til lokomotivfyrbøderaspirant, er afstanden mellem lønningen i 14. lønningsklasse og håndværkerlønningen urimelig stor. Det fremgår da også af de statistiske beregninger, at den tjenestemandsgruppe som har lidt mest på deklasseringsområdet, er gruppen som er udgået fra håndværkerklassen. Ud fra den kendsgerning, at det må være af den største betydning for Danske Statsbaner fortsat at få den bedst kvalificerede arbejdskraft til lokomotivfyrbøderstillingerne, er det påkrævet, at der for disse stillinger åbnes adgang til en større lønningsindtægt.

Også for lokomotivførerstillingens vedkommende bør der ved den kommende normeringslov ske en ændring, på grund af de forandringer der har fundet sted på trækraftens område. Efterhånden som Danske Statsbaner ved indførelse af tekniske forbedringer udbygger f. eks. signalsystemet og indfører større og større maskintyper med mere komplicerede installationer, herunder bl. a. trykluftsystemet m. v., stiller man i højere grad forøget krav til lokomotivførerens ansvar under togfremførelsen. Uanset hvormange tekniske finesser der opfindes og anbringes i sikringsanlæg, er det stadigvæk manden på lokomotivet, det hele står og falder med. Svinger han ved signalobservation eller betjening af bremsen, er det ligegyldigt, hvor store tekniske fremskridt der finder sted i signalsystemet på stationer eller strækninger. Selvom normeringsloven måske vanskeligt kan gennemføres med et forslag, der omfatter lønmæssig forbedring for den store styrke af lokomotivførere, bør de rationaliseringer, der nu er gennemført ved anvendelsen af kraftigere maskintyper og modernisering af signalsystemet, give adgang for lokomotivføreren til hårdt tiltrængte avancementsmuligheder. Dette underbygges yderligere af det skærpede ansvar, der nu påhviler indehaverne af disse stillinger.

Alt imedens juletravlheden tager til og hver især har sine problemer i forbindelse med den store højtidsfest, ligger de forskellige organisationers forslag til behandling i administrationen. I hver styrelse er arbejdet igang med at studere de mange ønsker og tage stilling til dem, før de videresendes til finansministeriet og lønningsrådet, hvor den endelige afgørelse finder sted. Enhver stiller naturligvis sine forhåbninger i forbindelse med slutresultatet og håber på, at de, der har mulighed derfor, vil gøre deres indflydelse gældende og tale deres sag på rette sted. Med nogen rette kan det måske fremhæves, at normeringslovene har fået en anden karakter end den egentlig tilsigtede, men årsagen hertil er ikke svær at finde, når det tages i betragtning, at den eksisterende lønningsslov ikke har kunnet følge med i den stærke udviklingstid, og da loven nu engang ikke tages op til revision, så ofte som det har været påkrævet, kan ingen forvente tjenestemændene i, at de lægger større vægt på normeringslovene. Hos bevillingsmyndighederne er man åbenbart også enig heri, eftersom man også uden for normeringslovene har forbedret lønningsforholdene for tjenestemændene ved forskellige styrelsesgrene. Vi håber derfor samme forståelse vises over for vore forslag.

Samarbejdsudvalgsmøder i 1. og 2. Distrikt

12. samarbejdsudvalgsmøde i 1. Distrikt den 15. september 1953.

Mødet blev afholdt i Kalundborg og indledtes med en besigtigelse af de moderniserede opholdslokaler for stations-, tog- og lokopersonalet.

Efter gennemgangen udtalte personalerepræsentanterne sig anerkendende om den stedfundne modernisering og gav tilsagn om, at de gennem de stedlige tillidsmænd ville søge at værne om disse lokaler på bedst mulig måde.

Formanden gav udtryk for distriktets lyst og glæde til at kunne modernisere personalelokalerne og håbede så, at det blev påskønnet på den måde, at personalet bestræbte sig på at holde lokalerne i pænest mulig stand. Gav derpå en oversigt over Statsbanernes budget for afvigte finansår, samt en oversigt over Statsbanernes samlede driftsbalance for de 4 første måneder af indeværende driftsår, og herpå fulgte oplysninger om nogle drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Dc. for perioden april—juli 1953, sammenlignet med den tilsvarende periode året forud. Det fremgik af oversigten, at driftspræstationerne havde været stigende, ligesom persontrafikken, medens godstrafikken viste ret betydelig nedgang.

Vedrørende trafikken på overfarterne havde der været stigning i persontrafikken på dem alle, men særlig på Gedser—Grossenbrode og Helsingør—Hälsingborg overfarterne.

Formanden gav endelig nogle talmæssige oplysninger vedrørende antal personale i 1. Dc. i perioden april—juli 1953 sammenlignet med samme måneder i 1952, og bemærkede hertil, at administrationen selv sagt måtte være interesseret i at have det til enhver tid nødvendige personaleredskab, men på den anden side måtte man også stadig være vågen overfor muligheden for en nedsættelse af antallet, hvor det kunne begrundes i arbejdsbesparende metoder, og nævnte her til eksempel billetautomater, maskinstopning og gaffeltrucks, og det var formandens håb, at personalerepræsentanterne ville vise den rette forståelse overfor rimelige besparelser.

Ovmasking. oplyste, at Dc. nu havde de fornødne pengemidler til færdiggørelse af sandsiloanlægget på Gb., og at det var hans håb, at det kunne være færdigt omkring november måned. Oplyste, at Statsbanerne havde bestilt en del nye dieseltraktorer, og at man påtænkte at anvende sådanne på Nø., Fb. m. fl. steder.

Ovbing. gav nogle oplysninger om det tidligere omtalte forsøg med Soufflage mesuré (fransk stopning) og nævnte også brugen af Jackson svellestoppemaskinen. Omtalte et forsøg med ændret spor konstruktion for S-banen mellem Charlottenlund og Ordrup.

Vedrørende passage over sporene udenom kontrolen på S-banen var det fornylig konstateret, at sådan passage fandt sted på Svanemøllen station, hvorfor distriktet ønskede, at personalet blev gjort bekendt med, at det ikke fortsat vil kunne tolereres.

Under et særligt punkt oplyste formanden, at man fra køreplansskiftet i oktober ville inddrage aftentogene på strækningen Frederikssund—Ballerup og erstatte disse med buskørsel. Nævnte de personalebesparelser, dette ville medføre på de enkelte stationer, herunder

1 tass. og 1 portør i Fs., 1 teksp. i Veksø og 1 mand i Maaløv.

Man kom herunder ind på en drøftelse af spørgsmålet personalebesparelser, idet personalerepræsentanterne ønskede sådanne forhold drøftet, inden de var en realitet, for vel ønskede organisationerne ikke personale, hvor arbejdet faldt bort, men på den anden side måtte administrationen forstå, at skulle man få personalet til at indse en nødvendig omlægning, måtte organisationerne også have tid til at drøfte problemet med de direkte interesserede og give en forklaring. Der blev i denne forbindelse nævnt et forhold på en station, hvor man midt i en køreplansperiode havde suspenderet køreplanen og etableret særtogskørsel, hvilket bl. a. havde medført inddragelse af en stilling som rangermester på stationen, uden at spørgsmålet forud havde været drøftet mellem stationen og den lokale tillidsmand, før denne henvendte sig derom foranlediget ved oplysninger ad omveje. Hele problemet med rationalisering og samarbejde må forudsætte, at man forud kan drøfte sådanne for personalet vigtige sager, om administrationen skal forvente medarbejderskab på dette område.

Formanden bemærkede slutteligt, at man ikke var uenig i de fremsatte udtalelser, og at man kunne optage en nærmere diskussion herom på næste møde.

Vedrørende pakhus U-udvalget oplyste formanden, at arbejdet endnu langt fra var tilendebragt, men han troede på muligheden af, at man ville nå til en centralisering på Gb. af ilstykogdsbefordringen fra Stor-København til hele landet samt fragtstykgodsbefordringen fra Stor-København til Sjælland-Falster med en samtidig modernisering og udvidelse af såvel pladslæsnings- som pakhusholdene på Gb.

Fra 11. møde i samarbejdsudvalget i 2. Distrikt den 15. oktober 1953

Dagsordenen indeholdt 7 punkter, deraf et fra personalet. Efter distriktschefens velkomst blev der givet lejlighed til at bese, hvorledes sporistandsættelse ved soufflage-mesure-metoden foregik i praksis. På arbejdsstedet blev forklaret, hvorledes man med denne arbejds metode kan foretage understopning, uden at der etableres hastighedsnedsættelse, hvilket trafikmæssigt må betragtes som en stor fordel; der opnås ved metoden et fuldstændigt jævnt og fast spor, der giver rolig kørsel. Arbejdets udførelse er specialarbejde og udføres af et særligt uddannet arbejdshold.

Af distriktschefens økonomiske oversigt fremgik, at billedet ikke er særlig lyst. Når regnskabet for årets første 5 måneder viser stigende indtægt, skyldes det forårets takstforhøjelser: persontrafikken viser en stigning, som dog særlig må tilskrives den udvidede S-trafik. Godstrafikken er fortsat i tilbagegang: for vognladningsgodsets vedkommende må 2. distrikt i de samme 5 måneder notere en tilbagegang på ca. 6000 vognladninger i forhold til samme periode året forud. Til lastbil- og småskibskonkurrenterne må nu tilføjes, at Trelleborg—Sassnitzruten atter er åbnet, og der er næppe tvivl om, at denne rute vil taget noget af vor transit-

Runde tal i Jernbaneforbundet

I begyndelsen af årets sidste måned kunne 2 af Jernbaneforbundets tillidsmænd fejre en rund mærkedag.

Hovedkasserer L. M. Thorup havde således den 1. december været 40 år i Danske Statsbaners tjeneste. Thorup hører til inden for gruppen af togpersonalet og skulle, såfremt hans tid ikke var beslågt af organisationsarbejde, udføre tjeneste som togfører ved S-togene i den københavnske nærtrafik.

Omend vi er lidt sent på den med vor lykønsning her i bladet, er den lige vel ment, og vi har i hvert fald ikke villet undlade denne lille opmærksomhed overfor ham. Med sit livlige gemyt og udpræget jyske lune har Thorup samlet sig mange venner også uden for sin egen organisation, og vi, der daglig er i kontakt med ham, ønsker derfor hjertelig til lykke med den passerede milepæl.

Sekretær i Dansk Jernbaneforbund, redaktør af »Jernbane Tidende«, sekretær i Centralorganisation I og —. Her må vi hellere standse opremsningen af de mange betydningsfulde hverv, rangerformand J. K. F. Jensen efterhånden indtager — og samle det under dette ene, at en flittig og arbejdsom mand kan d. 7. decbr. fejre sin 60-årige fødselsdag. Fra sine første dage i Danske Statsbaners tjeneste har J. K. F. været en interesseret organisationsmand og påtaget det arbejde, der påhviler den, som er med i kampen for at forbedre løn- og arbejdsvilkår for kammeraterne. Fra det lokale organisationsarbejde er han hurtigt avanceret til de noget mere krævende poster inden for forbundet og derfra yderligere i Centralorganisationen, Nordisk Jernbanemands Union og Jernbanemændenes kooperative forsikringsforeninger. At han tillige igennem årene har været medlem af forskellige udvalg nedsat af ministerier, nævnes kun for fuldstændighedens skyld, og der kunne hertil føjes endnu mange betroede hverv.

Lokomotivmændene ønsker dig hjertelig til lykke J. K. F. Jensen med de tre snese og tilføjer ønsket om alt godt i tiden fremover.

Håndbogen

Danske Statsbaners Tjenestemænd

Som meddelt i DLT nr. 22 udkommer der i februar 1954 er ny udgave af den populære håndbog med personalefortegnelser o. lign., og for at vore medlemmer, som vi ved er interesseret i bogen, kan erhverve sig denne, erindrer vi om, at fristen for bestillinger udløber den 5. december, Redaktionen meddeler imidlertid, at såfremt der endnu er interesserede, som ikke har fået deres bestillinger, kan sådanne imødekommes, såfremt de omgående indsendes til kontorchef V. P. Larsen. Danske Statsbaners generaldirektorat, Sølvgade 40, K.

trafik. Af den efterfølgende drøftelse må det atter fastslås, at konkurrencen udefra er hård, men også den sidste takstforhøjelse har haft skadelige følger for persontrafikken; at de myndigheder, der står for at fastsætte rutebiltakster, ikke fulgte takstforhøjelsen for jernbanerejser, kan ofte give det udseende af, at man fra jernbanens side konkurrerer med sig selv på flere strækninger, men forholdet skyldes de instanser, der fastsætter taksterne. Jernbanen er uden afgørende indflydelse herpå.

Vognladningsgodsets tilbagegang skyldes i høj grad Storebælt, idet konkurrenterne her ikke kommer ud for de store ventetider, ophobning af vogne og hyppige aflysninger af vognladningsgods.

Man må desværre forvente, at det bliver vanskeligt at tilbageerobre transporten, som af den grund er gået fra banerne.

Fra overtrafikinspektøren refereredes den nye udvidede ferieordnings gennemførelse, især for togpersonalet, der i 4. og 5. trafiksektion så godt som alle ved forhandling havde tiltrådt en ferieordning, som havde bevirket, at der var givet et betydeligt større antal feriedage, og som måtte siges at have virket tilfredsstillende for alle parter. Det blev henstillet, at man søger samme ordning gennemført i 6. og 8. trafiksektion.

Denne beretning gav anledning til, at de forskellige tjenesters ferieordning blev refereret, og som formanden til sidst bemærkede, må siges at ligge tilfredsstillende med undtagelse af kontorpersonalets ferieforhold. Disse er meget utilfredsstillende, men man var her af forskellige årsager ude for mangel på afløsningspersonale.

Der blev refereret de væsentligste forandringer i 4. oktober-køreplanen. Sommertrafikens afvikling havde stort set været tilfredsstillende. Rejser til aftalt pris viser en pæn stigning, ca. 50 pct. i forhold til sidste år. Militærbefordringer udgør en betydelig del af banernes samlede indtægt. Der udfoldes store bestræbelser for at bevare soldaternes lørdags-søndagsrejser, bl. a. ved særtogskørsel, billet salg på kaserner o. l.

Overtrafikinspektøren fandt her anledning til at referere enkelte klager fra militæret. Disse klager var ikke overvældende mange, men han ville dog gerne henstille til alle at give soldater den samme gode behandling, som blev civile rejsende til del.

Oversigningen refererede arbejdsplanen for etablering af nye sikringsanlæg. Et omfattende arbejdsprogram, der siger, at der siden 1. april 1949 er nyetableret eller ombygget 22 anlæg, til behandling er for tiden 40 nye anlæg; i den nærmeste tid tages Esbjergs nye anlæg i brug, og indtil udgangen af 1954 antagelig 13 mere, heraf bl. a. Odense, Kolding og Struer.

Et forslag om køreplans- og tilslutningsforbedring for et tog mellem Esbjerg—Struer, stillet af en togbetjent, er delvis løst ved ordnede tider for rutebilen fra Holstebro. Fyldigere anmærkninger i lommekøreplanen er afhængig af planens tryk-teknik.

Til afslutning blev spørgsmålet vedrørende »bedriftsværn« kontra »det alm. hjemmeværn« drøftet og besvaret.

N. J. Olsen.

En jernbane gennem det vestlige Stor-København

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Hovedstadens jernbanesystem.

Københavns struktur præges af byens beliggenhed på et hjørne af Sjælland for størstedelens vedkommende og på nordspidsen af Amager for en lille dels vedkommende.

Efter at byen nu er vokset langt ud i alle de retninger, hvor pladsforhold og trafikveje har gjort det muligt, har de to byområder fået struktur som cirkeludsnit med den gamle by som centrum. Den sjællandske del udbreder sig nu mod nord og nordvest, vest og sydvest over en vinkel på ca. 120°. Det er kun tredjedelen af den fulde cirkel.

Disse forhold og vel også historiske og andre forhold har bevirket, at København kun har ganske få baneforbindelser til omegnen og endnu færre til provinsen og udlandet. Storkøbenhavn har kun to egentlige provins- og udenlandsforbindelser, nemlig Vestbanen til Roskilde og videre samt Kystbanen, hvilken sidste foruden at være en udenlandsforbindelse faktisk kun er en oplands- eller forstadsbane til hovedstaden.

Foruden disse to baner har København nu blot tre andre omegnsbaner, hvoraf endda kun de to er udbygget til tidssvarende togdrift. Den ene er Nordbanen til Hillerød med sin fortsættelse til Helsingør, som efter bygningen af kystbanen næsten er reduceret til at være en lokal bane. (Privatbanerne fra Hillerød er udprægede lokalbaner; det gælder selv Hundestedbanen selv om den har tilslutning til færgeruten til Jylland). Den anden rene omegnsbane fra København er Frederikssundbanen, som nu ikke engang har forbindelse til Hornsherred længere.

Den femte omegnsbane er Slangerupbanen. Den er fornylig blevet Statsbane, men har ikke forandret skikkelse, så vidt baneanlægene angår. Også den er en ren oplands- og forstadsbane. Den er endda stadig ikke ført ind til Københavns City-område. — For fuldstændigheds skyld kan også nævnes Amagerbanen, fordi den aldrig er blevet helt nedlagt, selv om den på den anden side er reduceret til at være et godstilslutningsspor til det sjællandske banenet.

Der er altså kun fire betydende baner. Disse løber parvis sammen, hvor bybebyggelsen bliver tæt. Det vestlige og nordlige par står i forbindelse med hinanden via den fire-sporede Boulevardbane, der løber tæt uden om det gamle København. — Denne meget vigtige forbindelse, egentlig helt fra Valby eller Vigerslev til Hellerup, er i nyere tid suppleret af Ringbanen fra Valby over Vanløse til Hellerup, med den lille sidelinie fra Vanløse til Frederiksberg, samt delvis identisk med Person-Ringbanen, Godsbanen fra Vigerslev og Sydhavnsområdet til Hellerup og Frihavnsområdet.

Dette banesystem med to betydende vestlige radiallinier og ligeledes to betydende nordlige radiallinier, forbundet ved Boulevardbanen uden om de gamle bydele og ved Ringlinien gennem de nyere bydele, er yderst enkelt. — Det giver byen en klar og i og for sig god trafikstruktur.

Men kvantitativt set forslår dette banesystem ikke, i hvert fald ikke i længden for den hastigt voksende storby. Hverken i henseende til linietæthed eller kapacitet er det tilstrækkeligt. Selv på den firesporede Boulevardbane kan man ikke indføre den meget ønskede jævne S-togstrafik, endsige virkelig tæt togfølge som på egentlige bybaner. Ej heller radiallinierne kan afvikle den trafik, man ønsker at lede ad dem.

Derfor må man udbygge dem med ekstra dobbeltspor både til Glostrup og Jægersborg, ja, eventuelt helt til Holte, ligesom det allerede forlængst er sket med linien til Klampenborg. Det ene ekstraspør til Glostrup er jo lige indviet. På Frederikssundbanen er der allerede to spor til Herlev, men kun et herfra til Ballerup.

Fremtidsplanerne går ud på at udbygge Slangerupbanen til rimelig kapacitet og lidt større hastighed. Den har nu en meget slet tracé med mange og snevre kurver og store stigninger, svagt banelegeme og kun et enkelt spor. Dertil kommer den meget vigtige mangel, at den ikke når ind til det centrale København. — På den anden side har den særlige udviklingsmuligheder derved, at

den — tilmed alene — løber i den retning, hvorimod byens fortsatte storstilede ekspansion helst bør ledes.

Derudover skal der ifølge de foreliggende planer bygges to helt nye forstadsbaner. De skal være sidegrene på de bestående baner, henholdsvis den nordlige og vestlige gruppe. Det er de to baner, der lidt misvisende kaldes Vallensbækbanen og Lundtoftebanen.

Byudviklingen nu som sidestykke til udviklingen tidligere.

De fem førstnævnte omegnsbaner blev anlagt, før hovedstadsbebyggelsen voksede ud omkring dem; og de tjente oprindelig mere oplands- og forstadstrafikken end forstads- og bytrafikken. De to nye omegnsbaner skal derimod bygges efter, at hovedstadsbebyggelsen er vokset langt ud; og de skal væsentlig tjene byens fortsatte udbredelse, kort sagt være rene forstads-city-forbindelser.

Storkøbenhavn er nu ved at sprænge sine rammer, ganske som det skete for et århundrede siden. Den gang voksede bebyggelsen pludselig uden for fæstningsvoldene fra middelalderens og svenskekrigenes tid, ud over fæstningsforlandet ved søerne, som af militære grunde havde henligget ubebygget indtil da. Nu er bybebyggelsen ved at vokse uden for det fæstningsbælte, der blev anlagt i slutningen af sidste århundrede under indtryk af tyskekrigene, ud i det gamle landlige byopland, som ingen i jernbanebygningens tidsalder, før bilerne kom til, regnede for potentielt byområde. Selve fæstningsområderne herude er nu ved at blive frigivet til parker, gangstier, cyklestier og veje m.m., ligesom de gamle vold- og kanalområder blev frigivet til parker, boulevarder og baner.

Tidligere førte man jernbanerne gennem landbrugsområderne ind til det gamle fæstningsbælte og dermed til ringe afstand fra bycentret i absolut mål. Nu skal man til at bygge nye baner gennem nybebyggelsesområderne lige inden for og uden for det fæstningsbælte, der anlagdes i jernbanernes blomstringstid.

Det, der gav den allerede fuldfør-

te del af jernbanesystemet sin helhedsstruktur, var Boulevardbanen, som anlagdes så sent som i begyndelsen af indeværende århundrede, og som førtes i en bue tæt uden om inderbyen, netop hvor fæstningsvoldene havde ligget. Bl. a. derfor har denne forbindelsesbane fået umadelig stor betydning.

Da byen nu breder sig næsten eksplosivt uden for det nye fæstningsbælte, må problemet melde sig, om man ikke burde begynde at tænke alvorligt på at anlægge eller sikre plads for senere at kunne anlægge en tilsvarende forbindelsesbane langs fæstningsbæltet her eller på langs gennem det. — Måske synes en sådan bane ikke at være påkrævet lige for øjeblikket. Men billedet vil tage sig ganske anderledes ud allerede om få år. Iøvrigt vil selve den bebyggelsesmæssige udvikling hindre eller hemme gennemførelsen af en sådan bane, hvis man ikke træffer dispositioner allerede nu for at sikre mulighederne for en senere gennemførelse.

Den ydre forbindelsesbane.

Den pågældende bane bør forbinde den nordlige og den vestlige gruppe af radialbaner, deriblandt også de projekterede baner. Eventuelt kan den føres direkte til disse nye baner, altså Lundtoftebanen og Vallensbækbanen. Derved opstår der ikke blot en ringlinie, men en lang sammenhængende bane, en tangentbane. — Der som de to radialbaner, som ekstraordinært kommer til at udgøre endegrenene af denne bane, forlænges mod henholdsvis nord og sydvest, så opstår der en bane uden om hele den sjællandske del af København, eventuelt forbindende samtlige eksisterende og planlagte radialbaner.

Den kan ikke blot blive en byomgående jernbane for direkte godstog f. eks. fra Helsingør til Næstved og lokale persontog i det mindste på en del af strækningen, f. eks. fra Rungsted til Køge. Men den kan også blive en hovedlinie i det fremtidige Storkøbenhavns struktur. I første omgang bliver den blot en yderlinie. Efterhånden som byen vokser, bliver den til en midterlinie. Med tiden kan den og vil den ligefrem blive til en inderlinie, for så vidt som der en skønne dag vil være bebygget langt større arealer uden for banen end

inden for den, bl. a. som følge af banens bygning.

Den bliver altså først et sidestykke til Ringbanen Hellerup/Frihavnen—Nørrebro—(Vanløse)—Valby / Vigerslev, der går midt gennem den nuværende bebyggelse. Senere bliver den et sidestykke til Boulevardbanen, der går uden om inderbyen, men inden om størstedelen af København i storbyens nuværende ret udstrakte skikkelse.

Det er vanskeligt at overse, hvilken betydning en sådan ringbane eller tangentbane eller forbindelsesbane kan få med tiden. Men det er vel ikke utænkeligt, at den kan få lige så stor betydning som de to indre baner, både kvalitativt, d. v. s. ved dens specielle linieføring, og kvantitativt, d. v. s. ved at forøge det samlede banesystems kapacitet.

Tangentbanen, som vi i det følgende vil kalde den eventuelle fremtidbane, vil blive en halv snes gange så lang som Boulevardbanen og tre gange så lang som Ringbanen. Men den vil ikke blive tilsvarende dyr at bygge. Den kan nemlig fremføres i et terræn, der i det store og hele endnu er ubebygget og lidet trafikeret, i udpræget modsætning til Ringbanen og Boulevardbanen, der i vid udstrækning måtte fremføres som henholdsvis højbane og undergrundsbane, begge krævende store jordarbejder og begge igennem tæt bebyggede og stærkt trafikerede områder.

Tangentbanen kan endda for en stor dels vedkommende anlægges i selve fæstningskanalen og et enkelt sted på selve fæstningsvolden. Derved kan man undgå alle besværlighederne med at ekspropriere de fornødne arealer, nedrive ejendomme, udføre store jordarbejder og skabe krydsninger ude af niveau med de mange vigtige radialveje og desuden med radialjernbanerne. Vandet i fæstningskanalen må naturligvis først fjernes; men det er de fleste steder højt opstemmet ved sluser, der blot behøver at blive åbnet. Desuden må kanalen opmudres og renses; men det er let at klare, fordi man ikke skal bortgrave meget mere end det, der er bundfældet, siden kanalen blev gravet. Stedvis må den udvides lidt. Eventuelt må man bygge sidemure for at undgå for stejle løsjordskrænter ved siderne. Disse mure

kan da eventuelt udformes sådan, at de kan understøtte en senere overdækning af banen, så denne får samme karakter som Boulevardbanen på de gamle byvoldes plads. — En sådan plan vil nok møde nogen modstand hos dem, der betragter den nuværende fæstningskanal som en naturseværdighed. Men kanalens lige linier og betonkasematterne ved siderne og stedvis midt i den minder nu ikke meget om natur. Vandet er stillestående, surt, fyldt med alger og grumset og undertiden stinkende og forpestet. Maske er netop fæstningskanalen skyld i, at børnelammelseepidemien sidste år hærgede så voldsomt netop i de tilgrænsende kvarterer. ● og i alle tilfælde frembyder den en fare for de legende børn. På grund af de stejle og utilgængelige skrænter egner den sig ikke til at indgå i et parkanlæg. Et sådant kan meget lettere anlægges omkring en tørlagt kanal, selv om visse delstrækninger, navnlig ved krydsningerne med de store veje, optages af en jernbane. Med tiden kan jernbanen som nævnt overdækkes, hvorefter man kan lave beplantninger, gangstier, cyklestier og eventuelt parkveje for langsomtkørende personbiler på langs og tværs over udgravningen. Jævnfør iøvrigt Kunstmuseets smukke have, som for en stor del er anlagt over Boulevardbanen.

Tangentbanen kan dog også fremføres mellem kanaludgravningen og den forlængst påbegyndte autostrada tæt vest for fæstningsbæltet. Det vil koste en del mere, men dog ikke nær så meget, som tilsvarende lange banestrækninger andre steder i storbyen plejer at koste.

Linieføringen.

Linieføringen for Tangentbanen må under hensyn til de anførte forhold ligge ret fast.

Betragter vi den fra nord, må den udgå fra Lundtoftebanen og skære Nordbanen ved nordenden af Jægersborg station, helst i en underføring, samt få tilslutning fra Nordbanen. Den må gå næsten retlinet, og i Lundtoftebanens retning, dog lidt mere mod sydvest, til Frederikssundbanen, som den kan få forbindelse til ved Husum station. Den må her føres under Frederikssundbanen ved vest-

enden af Husum station; derefter bør den også få forbindelse fra den ydre del af Frederikssundbanen. Herefter må den følge fæstningsbæltet, delvis tæt vest for dette, anlagt i selve graven, indtil den når frem til Vestbanen lidt øst for Glostrup station. Her må der bygges sportilslutninger til Vestbanen uden krydsninger i niveau. Derfor må den antagelig føres frem som højbane, delvis på fæstningsvoldene, på strækningen ved Roskildevej.

Ved en sådan ordning bliver det iøvrigt muligt at fortsætte Tangentbanen direkte under Vestbanen i kanaludgravningen og videre mod syd for mellem Brøndbyerne at deles 1) i en gren mod sydvest til Vallensbæk, der løber sammen med projekterede bane langs kysten til Greve Strand eller Solrød Strand samt 2) eventuelt en anden gren til Avedørehavnen og med tiden til Taarnby og Kastrup Lufthavn, ja, eventuelt den påtænkte tunnel til Saltholm og broen herfra til Skaane.

Tangentbanen falder ud i tre afsnit, nemlig strækningen mellem Nordbanen og Frederikssundbanen, strækningen mellem Frederikssundbanen og Vestbanen, og strækningen mellem Vestbanen og Køgebugtbanen ved Vallensbæk; dertil kan så komme strækningen fra Vestbanen til Køgebugtbanen ved Avedøre og videre til den planlagte Avedørehavn og over Sydhavnsløbet og det tørlagte Kalvebod Strand til Amager og Lufthavnen. — Lundtoftebanen og Vallensbækbanen kan også opfattes som et led i Tangentbanen, fordi de får dobbelt funktion, hvis de får direkte forbindelse med den og derved forlænger den. Men de får desuden funktion som radialtrafikbaner; og de skal bygges under alle omstændigheder. — Grundet på deres funktion i forbindelse med tangentbanetrafikken kan det imidlertid blive aktuelt at forlænge dem henholdsvis mod nord til Rungsted og dermed Kystbanen og mod sydvest til Køge og dermed Sydbanen. Disse to eventuelle forlængelser må da opfattes som led i tangentbanepleanen.

Tangentbanen tænkes foreløbig blot sikret ved udstikning og ekspropriering af den fornødne strimmel arealer. Derefter kan den påbegyndes på et passende tidspunkt.

Eventuelt kan den udbygges gradvis, idet man kan udføre en af de nævnte del-strækninger ad gangen.

Strækningen mellem Nordbanen og Slangerupbanen.

Del-strækningerne skal omtales nærmere i den naturlige udbygningsrækkefølge.

Udgangsstedet ved Jægersborg station bestemmes både af Nordbanen og Lundtoftebanen, delvis også af den kommunale lokalbane til Mølleådal og videre til Nærum.

Hvor Nærumbanen nu er ført under Jægersborgvej ved Jægersborg station, tænkes også Lundtoftebanen ført under Jægersborgvej. — Den nuværende underføring må dog erstattes af en ny, for at der kan blive 2—4 spor. Man kan da føre begge banerne igennem, enten efter sporsammenfletning eller ved siden af hinanden, eventuelt i to etager i en dyb udgravning. Begge baner føres ind under Nordbanen af hensyn til trappeforbindelserne fra perronerne direkte til den nuværende ø-perron på Nordbanen ved Jægersborg station. — Tangentbanens perroner bør forlænges så langt mod nord, at der kan blive nedgang til dem fra Jægersborgvej.

Tangentbanen når frem til Lyngbyvej i nærheden af krydset mellem denne og Ørnegaardsvej—Gammel-mosevej samt den kommende autostrada, der skal føres under Lyngbyvej lidt sydligere. Det kunne måske synes at være mest nærliggende at føre jernbanen under Lyngbyvej under det førstnævnte krydsningssted. Men det vil være meget bedre at føre den under Lyngbyvej 90—100 m nordligere, omtrent ved 9-km-stenen og derpå tæt forbi Vintappergaarden og først senere under Gammel-mosevej og autostradaen. Derved kan der blive plads til en station med nedgang på hjørnet ved Vintappergaarden, ganske nær alle de tre krydsende veje. Desuden behøver jernbanen først 200—250 m fra Lyngbyvej at føres under autostradaen, altså på et sted, hvor denne er steget en del, så jernbanen ikke behøver at ligge urimelig dybt.

Banen fortsætter i åben udgravning, føres under Stolpegaardsvej og videre over endnu ubebyggede arealer og derefter bag villaerne ved

Sognevejs vestside, stadig i åben grav, dog ført under de tværgående veje, Herredsvej, Middelvej, Snogegaardsvej og Toftekærvej. Her må man ofre hjørnehuset mellem Middelvej og Snogegaardsvej samt Snogegaardsvej nr. 53 og Toftekærvej nr. 41 og Sognevej nr. 66. Af lokale, bebyggelsesmæssige og vej- og terrænmæssige grunde føres banen herefter under Mosegaardsvej, hvor denne krydser Sognevej, og hvor sidstnævnte drejer lidt og endnu ligger højt. Banen kommer da over på Sognevejs østside. Her må man ofre husene Sognevej 65 og 67, Stænget 22 og Sognevej 71. Der bliver da plads til en station, tjenende både Mosegaardsvej og den i fremtiden meget vigtige Sognevej, som vil indgå i Ringvej B 3-systemet. Stationen kan samtidig blive til en omstigningsstation for Slangerupbanen, idet dennes nuværende station Kildebakken må forlægges lidt mod nord og banen her lægges horizontalt, og følgelig lidt lavere end nu.

Strækningen fra Slangerupbanen til Frederikssundbanen.

Tangentbanen føres over Slangerupbanen på en bro parallelt med og sammen med Sognevej. Herefter kan den, fordi den allerede har krydset Sognevej, fortsætte i lidt mere sydgående retning mod Buddinge. Den må på den første strækning lægges på en dæmning, men snart efter i det stærkt stigende terræn i en udgravning, så den kan føres under Kildebakkegaards Allé. Den når Søborg Hovedgade—Buddinge Hovedgade lige ved det sted, hvor Kildebakken munder ud, og hvor der er gode pladsforhold for en station. Husene Kildebakkegaards Allé 165 og 168 og Søborg Hovedgade 198—200 må opgives af hensyn til banen og en station.

Hovedgaden ligger her så højt, at banen let kan føres under den. Af to mulige linieføringer videre frem skal her kun nævnes den østlige, der går på langs under Carl Møllers Alle, delvis under haverne ved dennes vestside, indtil banen drejer lidt mere mod syd, hvorved man må opgive husene Carl Møllers Vej 41 og Christoffer Boecks Allé 133. Banen føres nu under Buddingevej-forlængelsen vest om Søborg, derpå hen

over et hjørne af vandværksreservoir, videre under Vandtårnsvej, og tæt forbi det nye vandtårn. Efter en strækning i åben udgravning føres banen under Gladsaksevej, hvor denne drejer fra nord-sydlig til vest-østlig retning. I det faldende terræn må banen snart fremføres på en dæmning, der fører den over Gyngemoseområdet, og på en bro over Hareskovvejen. Her oprettes en station, fordi Hareskovvejen vil blive en overordentlig vigtig og stærkt trafikeret hurtigrute, krydsende Tangentbanen.

Banen løber videre i uforandret retning, først på en dæmning, senere i en udgravning, så den kan føres under Mørkhøjvej ved Muldager, d. v. s. lige nord for fæstningsvolden. Den føres gennem volden og når derved frem til fæstningskanalen, som her ligger meget højt og derfor let kan tørlægges. — Ved at fremføres gennem graven kan banen krydse Frederikssundsvej ude af niveau uden særlige anlæg.

Lidt sydligere når den frem til Frederikssundbanen.

Forbindelserne fra Tangentbanen til Frederikssundbanen, Slangstrup-banen og Nordbanen.

Hvis anlægsarbejdet skal afbrydes midlertidigt, må der skabes sportilslutninger til Frederikssundbanen, specielt dens indre del.

Det vil være let at lave sporforbindelser til Frederikssundbanens ydre del. Det er også let at lave en sporforbindelse til den indre del ved Husum station, men kun til det nordøstlige spor. En eventuel sporforbindelse til det sydvestlige spor må føres fra Frederikssundsvej i en bue mod vest og under Frederikssundbanen for derefter at dreje hen over fæstningskanalen og ind til Husum station. Dette anlæg bliver ikke blot dyrt, men sporkurvens radius bliver meget lille, 150—200 m. Selv det andet tilslutningsspor får kun en lille kurveradius, næppe over 175 m. Tilslutningen bliver derfor meget dårlig både i teknisk og trafikal henseende. Men den må være bedre end slet ingenting, som nu. I det mindste kan den bruges som rangersportilslutning. I så fald er det korte tilslutningsspor naturligvis nok. Det er dog muligt at køre med

S-togsmateriel på sådanne kurver, blot de kører langsomt.

Eventuelt kan man lave en lignende sporforbindelse, dog med stor kurveradius, fra Tangentbanen lidt nord for Buddinge til Slangstrupbanen mellem Kildebakken og Vangede. Der bliver da muligheder for at oprette en ringlinie i det mindste med ensrettet trafik fra Buddinge over Nørrebro til Vanløse og over Husum til Buddinge. Skønt den ikke kan blive helt tilfredsstillende, må den dog kunne gøre god nytte, indtil der kan oprettes bedre og dyrere forbindelser. — En ringforbindelse i retning mod udviseren vil derimod blive dyr og kan næppe blive aktuel.

Ved Jægersborg station kan man ret let skabe en sporforbindelse fra Nordbanen til Tangentbanen for den sydgående trafik, hvorimod forbindelsen for den nordgående trafik bliver vanskelig at lave og i alt fald dyr.

Forbindelsen kan enten være et enkeltspor eller et dobbeltspor. Et enkeltspor kan bygges let og billigt, men er ikke helt tilfredsstillende, fordi den afbøjende trafik da delvis vil komme til at krydse den modgående trafik. En dobbeltsporforbindelse kan udgå fra Nordbanen lidt syd for Lyngbyvej-viadukten og gafles ned, idet det østlige spor føres under Nordbanen omtrent ud for Vintappersøen, hvor huset Vintappervej nr. 21 må ofres; begge spor føres under Vintappervej mellem husene nr. 27 og 31 og fortsætter i en bue lidt syd-øst for Vintappervej til Tangentbanen, idet det yderste spor føres under denne før sammenløbet. Sporkurvens radius bestemmes af de lokale forhold og kan næppe blive mere end 275 m. Det er dog nok, fordi toghastighederne her aldrig kan blive ret store.

Sporforbindelsen mellem Tangentbanen og Nordbanen er dog ikke særlig vigtig og behøver faktisk kun at være en rangersporforbindelse til brug i tilfælde af katastrofer o. l.

Lundtoftebanen ført til Husum— Vanløse i stedet for Hellerup.

Det væsentlige er sporforbindelsen fra Lundtoftebanen og eventuelt Ravnholm-banen til Tangentbanen.

Denne sporforbindelse kan utvivlsomt skabes meget billigt, utvivlsomt langt billigere end en sportilslutning

fra Lundtoftebanen og Nærum-banen til Nordbanen.

Dersom Lundtoftebanens tog skal føres ind ad Nordbanens spor, vil S-togsfrekvensen stige fra 3 til 6, hvortil kommer dampeksprestogene og godstogene fra Hillerød, medmindre de sidste da ledes ad Tangentbanen i stedet for Nordbanens indre del. — Den store toghyppighed, tilmed med forskellige slags tog, vil nødvendigvis gøre bygning af et eks-

Billedtekst til side 297.

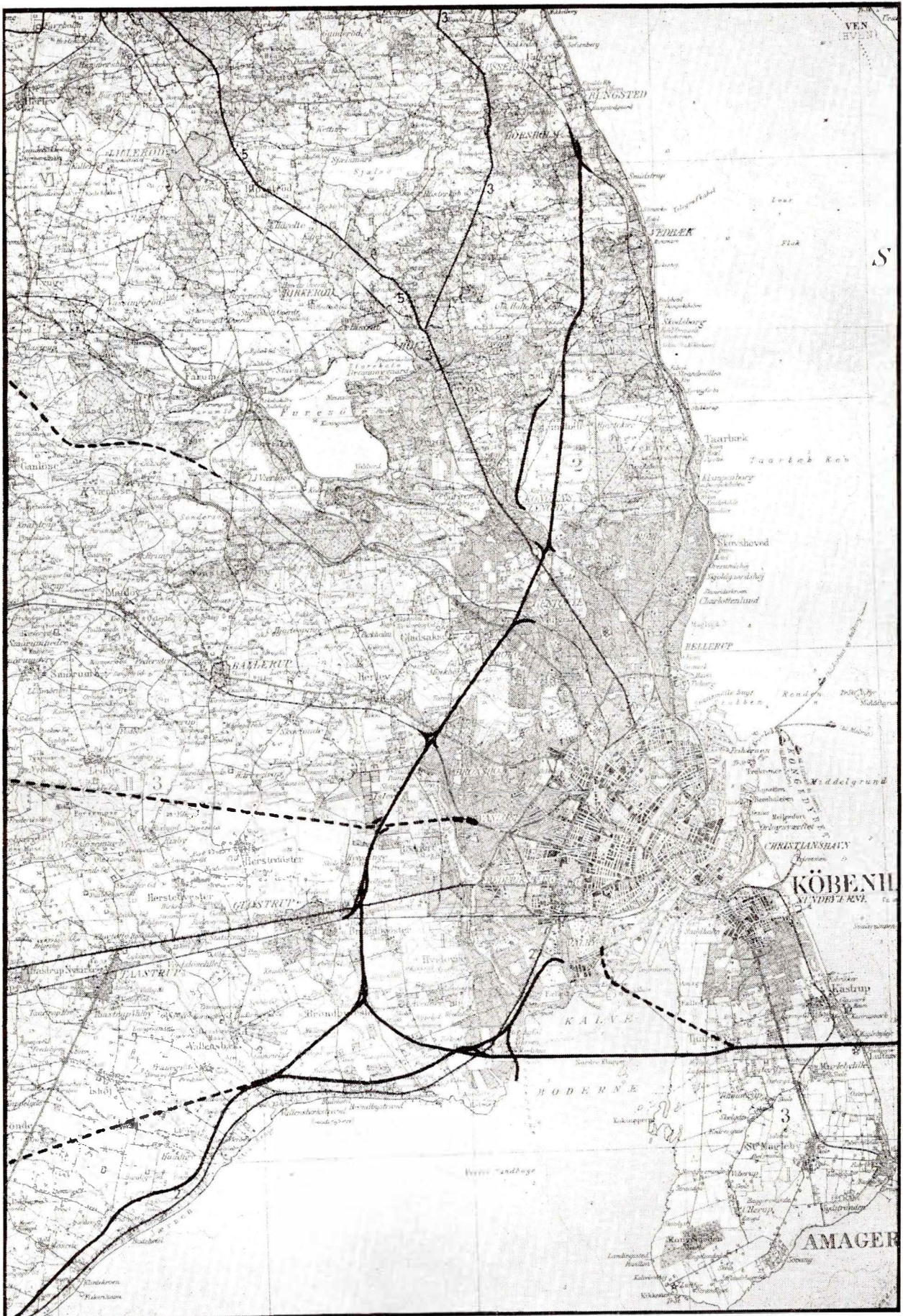
I løbet af få år vil der være tre helt gennemgående motorveje vest om København. — Ringvej B 3 er nu ved at være færdig; Ringvej B 4 skal i nær fremtid forlænges fra Bagsværd til Ballerup; og autostradaen skal færdigbygges snarest muligt fra nord for Jægersborg til vest for Husum. Af hensyn til arbejdets genoptagelse kan der måske allerede inden jul ventes fremsat lovforslag om denne specielle vejs overførelse fra Staten til Københavns Amt.

Under disse omstændigheder melder problemerne sig om fremtidens jernbaner gennem det vestlige Storkøbenhavn, dels af hensyn til den svære godstrafik fra havnen og provinsen til de planlagte store industriområder vest for de nuværende bygninger, dels af hensyn til den lokale persontrafik mellem de planlagte folkerige bebyggelser og fabrikerne her og dels af hensyn til forbindelserne mellem radialbanerne.

Hvis der en gang skal bygges en ring-jernbane gennem de ydre dele af det fremtidige København, bør den formodentlig anlægges længere inde end de nævnte veje, navnlig længst mod nord, hvor alle de tre veje forløber meget perifert. Iøvrigt bør den anlægges så nær som muligt ved den nuværende grænse for den tætte sammenhængende bebyggelse.

En sådan bane kan eventuelt for størstedelens vedkommende fremføres umiddelbart vest for fæstningsbæltet. Den kan også fremføres i selve fæstningsgraven, der let kan tørlægges. Jvfr. Boulevardbanen, der er anlagt i det gamle fæstningsbælte, men netop, hvor byvoldene lå. En bane i kanalgraven kan forøvrigt let overdækkes, så det bliver muligt at færdes frit fra indervolden til ydervolden i et sammenhængende parkbælte. Jvfr. haven over Boulevardbanen foran Statens Museum for Kunst.

Ganske uanset, om banen føres frem i fæstningsgraven eller uden for fæstningsbæltet, kan den utvivlsomt bygges for langt mindre beløb end dem, de tre nævnte veje koster. Dermed være ikke sagt, at den bør bygges først. Men det må snart blive aktuelt at træffe en afgørelse om, hvorvidt der bør bygges en bane, og i positivt fald at fastlægge dens linieføring samt at sikre de fornødne arealer, inden de hastigt opvoksende bebyggelser hindrer dens senere realisering.



tra sporpar på Nordbanestrækningen fra Jægersborg station til Hellerup station. Uheldigvis er pladsforholdene meget dårlige, ikke mindst ved Gentofte station og Bernstorffsvej station. Derfor bliver det meget vanskeligt og dyrt at bygge dette sporpar. Navnlig bliver sporudfletningen ved Hellerup meget dyr.

Disse anlæg bliver imidlertid uomgængeligt nødvendige for Lundtoftebanen, hvis dens tog skal føres over Hellerup. Af de 22 mill. kr., som Lundtoftebanen er kalkuleret til at koste, går de 7 mill. kr. til den knap 5 km lange strækning fra Hellerup til Jægersborg og måske yderligere 1 eller 2 mill. kr. til selve sporforbindelsen ved Jægersborg station mellem Nordbanen og Lundtoftebanen og eventuelt også en anden forbindelse til Nærumbanen.

Hvis man imidlertid bygger Tangentbanen og fører Lundtoftebanens tog ad denne, og desuden en del af Nordbanens godstog, så kan man spare alle disse anlæg. Det betyder, at der frigives store summer, for hvilke man kan bygge størstedelen af den 7,0 km lange Tangentbanestrækning til Husum station. Desuden sparer man driftsudgifterne for det store antal tog på Nordbanens indre del. Nordbanen må ganske vist tage lige så mange rejsende som hidtil, men det kan ske ved at forøge togenes størrelse i stedet for deres antal.

For de rejsende på Lundtoftebanens tre stationer og fra Nærumbanens mange småstationer er det naturligvis en ulempe, at de da skal skifte tog i Jægersborg, når de skal til det indre København. Men det vil som allerede omtalt kunne ske via en enkelt perrontrappe, altså langt lettere end nu. Iøvrigt opnår de at kunne fortsætte ad en helt ny rute og uden togskifte direkte til det ydre København. Desuden får de rejsende på Nordbanens ydre del-strækning mulighed for at skifte til og fra denne forbindelse. — Herved aflastes forøvrigt den indre del af Nordbanen og Hellerup for en del af sin store trafik.

Der er altså adskillige omstændigheder, der taler for at lede Lundtoftebanen ad Tangentbanen mod Husum og den indre del af Frederikssundbanen, men dog navnlig

mod selve Tangentbanens forlængelse mod syd.

Strækningen fra Frederikssundbanen til Vestbanen.

Tangentbanens næste del strækker sig fra Frederikssundbanen til Vestbanen. — Man kan måske betragte selve krydsningen med Frederikssundbanen som udgangssted, jfr. krydsningen med Nordbanen, eller man kan betragte krydsningen med Frederikssundsvej som udgangssted, jfr. krydsningen ved Jægersborgvej. — På tilsvarende måde kan den pågældede delstrækning i syd regnes til krydsningen med Roskildevej eller krydsningen med Vestbanen eller sportilslutningen til denne ved Glostrup station. — Det er altsammen kun et spørgsmål om definition eller om udbygningsfølge, hvis man nøjes med at udføre planen stykkevis.

Det væsentlige er, at Tangentbanen føres i fæstningsgraven under Frederikssundbanen og videre mod sydvest i foreløbig uforandret retning.

Da der kun er ca. 350 m fra Tangentbanens krydsning med Frederikssundsvej til dens krydsning med Frederikssundbanen, og da dette sidste krydsningssted kun er ganske lidt vestligere end den nuværende vestende af perronen ved Husum station, kan man anlægge en krydsningsstation med perron-vejforbindelse til Frederikssundsvej og trappe- eller stiforbindelse til Husum stationens perron.

Lidt syd for bane-krydsningen med Frederikssundbanen kan et ranger-spor fra dennes vestlige del føres ind til Tangentbanen med rimelig kurveradius.

Ved Islevhusvej—Islevbrovej—Rødovrevej føres Tangentbanen, der stadig er nedgravet i fæstningskanalen, under vejen. Ved dette vigtige vej-sammenløb bør anlægges en station.

På den følgende strækning vil det antagelig være mest praktisk at føre banen frem oven for fæstningskanalen eller rettere sagt i åben grav ved dens vestside umiddelbart langs den kommende autostrada.

Man må da ofre nogle huse.

Eventuelt kan man med tiden anlægge en station, hvor en forlængelse af Fortvej krydser Tangentbanen og autostradaen.

Lidt syd for dette sted, nemlig ved et knæk på kanallinien, kan banen føres ned i kanalgraven, hvorved man bl. a. opnår at kunne føre den under Jyllingevej og Ejbyvej uden store jord- og broarbejder.

Ved Jyllingevej-krydsningen må der anlægges en station.

Eventuelt kan man med tiden bygge en radialjernbane fra Vanløse—Husumbanen ved den eksisterende station ved Jyllingevej, løbende syd for Norgaardsvej og krydsende Tangentbanen ved Jyllingevej og fortsættende i retning mod Roskilde Fjord og måske engang over denne osv. — Der kan da let anlægges to enkelte forbindelsesspor mellem de to krydsende baner, et i hver af de to stumpe vinkler mellem dem. Dette nævnes for fuldstændighedens skyld; Jyllingebanen må i bedste fald tilhøre en fjern fremtid. Jyllingevejen kan foreløbig gøre god fyldest.

Mellem Jyllingevej og Roskildevej kan man eventuelt med tiden anlægge en Tangentbane-station, i så fald vel helst ved en forlængelse af Rødagervej i Rødovre til og over banen og autostradaen mod Herstedøster. Det kan dog ikke blive aktuelt i første omgang.

Forbindelsen til Vestbanen.

Hvor Tangentbanen krydser Roskildevej, må der naturligvis anlægges en station. Da Tangentbanen helst i det lange løb ikke blot skal have forbindelse ind til Vestbanen ved Glostrup station, men også føres lige ud og krydse Vestbanen og have togskiftetilslutning til den, og da dette krydsningssted kun ligger ca. 400 m syd for Roskildevej-krydsningen, må det blive mest praktisk at anlægge stationen lidt syd for Roskildevej og forbinde den med stationsanlæg ved selve Vestbanen.

Det vil ganske vist medføre, at den mod Glostrup drejende gren af Tangentbanen får stationsspor i en kurve eller i hvert fald ved begyndelsen af en kurve.

Tangentbanens sporforgrening og pladskravet til stationsperronerne ved Roskildevej samt stigningerne kan gøre det praktisk at opdele Tangentbanen i fire spor nord for Roskildevej og føre de fire spor herunder i to etager, hvorefter det nederste sporpar fortsætter i graven under:

Vestbanen, medens det øverste sporpar drejer af mod Glostrup. Dette spor må imidlertid begynde at stige umiddelbart ved Roskildevej for at komme over autostradaen. Det er uheldigt, fordi stationen ikke bør have sporhældning.

En anden mulighed er at føre de tre spor under Roskildevej og det ene over den. Dette kan derefter let drejes ind over Tangentbanen syd for Roskildevej-krydset. Det lavtliggende spor, der skal afdrejes, kan afdrejes ude videre. Det må imidlertid straks efter begynde at stige, hvilket er uheldigt, hvis der skal være en station på dette sted.

En tredje mulighed er at føre det ene sporpar op fra kanaludgravningen og helt op på fæstningsvolden noget nord for Roskildevej og over denne ad en bro, hvor vejen gennemskærer volden. Det er antagelig en bedre løsning i teknisk og trafikalmæssig henseende, men voldterrænets skønhed lider ved den.

Den forannævnte løsning medfører ikke nogen vanskeligheder med at føre Tangentbanen over autostradaen ind mod Glostrup. Den gør det endda muligt at føre forbindelsen videre frem i højden, så Tangentbanen kan komme over S-banesporet mod Glostrup og gaffe ned om selve de to vestbanespor, så man får en sportilslutning. — Ved en indføring af Tangentbanen i ringere højde, måtte man føre det ene spor ind under Vestbanen nærmere Glostrup, såfremt forbindelsen da skal være mere end en rangersporforbindelse. Da Glostrup station ligger 1,65 km vest for fæstningskanalen og 1,5 km vest for autostradagraven, må en sporunderføring have temmelig store stigninger.

Det er mest et spørgsmål om udgifter og æstetik, hvilken løsning der bør foretrækkes. Det væsentlige er, at der til trods for forekomsten af Roskildevej og snart også autostradaen, der må krydses ud af niveau, virkelig er muligt at føre en gren fra Tangentbanen til Vestbanen, uden at modgående tog krydser hinanden, og at føre en anden gren af Tangentbanen under Vestbanen i fæstningskanalen.

Strækningen fra Vestbanen til Køge Bugt banen.

Det tredje led i Tangentbane-planen omfatter strækningen fra spor-

afgreningen noget nord for eller lige syd for krydsningen med Roskildevej eller, om man vil, fra krydsningen med Vestbanen mod syd og senere sydvest til et sted sydøst for Vallensbæk, hvor Tangentbanen kan løbe sammen med den planlagte Køge Bugt-bane.

Ligesom Tangentbanen tænkes fremført i fæstningskanaludgravningen nord for Vestbanen, bl. a. for at kunne krydse Roskildevej og Vestbanen ude af niveau, tænkes den også syd for Vestbanen fremført i kanaludgravningen; derved opnår man bl. a. den fordel at kunne føre den under vejen mellem Brøndbyøster og Brøndbyvester.

Ved dette vigtige krydsningssted mellem banen og en vej mellem to allerede nu betydelige bebyggelsescentre må der naturligvis anlægges en station.

Noget længere mod syd tænkes Tangentbanen drejet ind under den fremtidige ring-autostrada langs vestsiden af fæstningsbæltet. Lidt længere mod sydvest føres banen også under den fremtidige radial-autostrada fra København til Ringsted.

Også her anlægges en station, som via autostradaerne får gode forbindelser i fire retninger.

Banen fortsættes i sydvestlig retning til den projekterede bane langs Køge Bugt, som den når frem til lidt øst for vejen mellem Vallensbæk og Gl. Køge Landevej. Her må der anlægges en station. — De to baners spor tænkes udflettet ude af niveau, helst øst for stationen, og ført parallelt sammen omkring 2 perroner, en for hver kørselsretning og tilladende togtogskifte m. m. — Perronerne tænkes forbundet umiddelbart med vejen mellem Vallensbæk og landevejen langs Køge Bugt idet vejen føres på en bro over baneanlæggene.

Vest for denne viadukt løber sporene sammen, så banen langs med Køge Bugt bliver en umiddelbar fortsættelse af såvel den projekterede

Billedtekst.

Banestrækningen fra Jægersborg til Husum kan føres gennem Gladssakse-Buddinge nær bebyggelses- og gadetrafikcentret. Derved kan banen få den specielle lokale funktion, som man ellers ville opnå ved at føre en stikbane enten fra Frederikssundbanen eller fra Slangerupbanen hertil, således som foreslået af Trafikkommissionen.



banestrækning fra Avedøre som Tangentbanen.

Forbindelsen fra Køge Bugt til Hovedbanegaarden.

Banestrækningen mellem Vallensbækvejen og Vestbanen vil bl. a. skabe grundlag for en ny trafikforbindelse mellem bebyggelserne langs Køge Bugt og København. Men behøver blot at bygge perroner ved banekrydsningen, endda blot en enkelt perron ved S-banesporet, hvor det krydser fæstningsbæltet, samt naturligvis en stationsbygning. En sådan station med en kort vejforbindelse til Roskildevej er allerede nævnt i anden sammenhæng.

Man kan da bygge og bruge den længe savnede jernbane langs Køge Bugt allerede før man bygger strækningen fra Hovedbanegaarden eller i det mindste fra Dybbølbrostationen til Vallensbæk. Ja, man kan måske ligefrem udskyde bygningen af denne banestrækning en række år. Den får jo ikke synderlig stor betydning på anden måde end ved at tjene transittrafikken; thi Sydhavnskvartret er allerede nu godt betjent med sporvogne og omnibusser, og selve Køgevejens inderste del med rutebiler, der standser mange steder. Den pågældende banestrækning vil ellers koste overordentlig meget pr. km, hvorimod den egentlige Køge Bugtbane, der skal føres gennem jævnt terræn uden ret mange betydende tværveje og bebyggelser, ikke vil koste ret meget. Udgifterne til oprettelsen af forbindelsen mellem de fjerne bebyggelser ved Køge Bugt og København vil derfor kunne reduceres til en ringe brøkdel af, hvad man hidtil har måttet regne med.

Desuden vil det blive muligt at få forbindelsen realiseret på et tidligere tidspunkt. Allerede det vil være af stor betydning. — Muligheden for den senere direkte indføring står endda stadig åben, så der vil ikke være noget forspildt ved at oprette en foreløbig forbindelse via Tangentbanen, hvis bygning må være ønskelig og aktuel allerede af andre grunde.

En sådan jernbane mellem Køge Bugt-bebyggelserne og Hovedstaden vil blive behæftet med den ulempe, at trafikanterne må skifte tog hvor Tangentbanen krydser Vestbanen. —

Til gengæld undgår de at skifte mellem rutebil og tog ved Valby station nu, hvis de skal helt ind til Hovedbanegaarden eller længere.

Der er imidlertid også mulighed for oprettelse af en direkte forbindelse under udnyttelse af Tangentbanen. Det kræver ganske vist accessoriske baneanlæg, men disse vil ikke komme til at koste synderlig meget i sammenligning med, hvad strækningen Dybbølbro — Avedøre — Vallensbæk vil koste. Der kræves nemlig blot en sporforbindelse mellem Tangentbanen ved Brøndbyvester og Vestbanen ved Brøndbyøster. Den må dreje af fra Tangentbane-Vestbane-krydset og drejes i en bue skråt under Vestbanen til dennes nordside, hvor buen føres ind til det nye S-banespor umiddelbart vest for vejbroen over banen ved Brøndbyøster station. Forbindelsessporet behøver vel kun at være enkeltsporet til at begynde med. Derimod må den nu enkeltsporede S-banestrækning mellem Frederiksberg og Glostrup udbygges til dobbeltspor til Brøndbyøster og eventuelt helt til Glostrup. — Det nye spor til Glostrup må i så fald fremføres fra vejbroen ved Brøndbyøster i en bue, der først følger nordsiden af sporforbindelsen mod Vallensbæk for at undgå krydsning hermed. — En sådan sporføring skaber forøvrigt grundlag for en senere udbygning af forbindelsessporet til dobbeltspor, der tilsluttes Vestbanen mellem dens to S-spor, så man undgår krydsning af modgående tog. (Jfr. iøvrigt det ca. 30 år gamle DSB-forslag med en jernbane fra Vestbanen ved Vigerslev til Køge).

Indføringen af banen fra Vallensbæk til Hovedbanegaarden via Brøndbyøster er et sidestykke til indføringen af Lundtoftebanen til Hovedbanegaarden via Husum.

Analogien gælder også, selv om de to baner kun føres frem til Vestbanen og Frederikssundbanen, uanset om de ender her eller føres under banerne eller helt igennem, til de mødes, blot der anlægges omstigningsstationer og toggangen tilrettelægges således, at der bliver skifteforbindelser til Hovedbanegaarden ad de bestående banelinier, som er langt fra at være overbelastede.

Allerede den sidste form for forbindelser fra Vallensbækbanen og Lundtoftebanen (samt Slangerupbanen) til Hovedbanegaarden vil umiddelbart få stor betydning.

Føres Vallensbækbanen og Lundtoftebanen længere frem end til Vestbanen og Frederikssundbanen, så de forenes, vil de enkelte krydsningsstationer få betydning i samspil med såvel Vallensbækbanen som Lundtoftebanen.

Forbindelsesstrækningen mellem Vallensbækbanen og Lundtoftebanen, altså mellemstrækningen Glostrup—Jægersborg, vil næppe kunne tjene nogen synderlig omfattende transittrafik mellem de to yderstrækninger, fordi disses trafikanter for størstedelen vil søge mod bymidten. En større del, men stadig kun en lille del af yderstrækningernes trafikanter, vil benytte mellemstrækningen for at stige om ved banekrydsningerne til Vestbanen, Frederikssundbanen, Slangerupbanen og Nordbanen.

Mellemstrækningen kan således få stor betydning som en forbindelse mellem disse baner indbyrdes.

De enkelte delstrækninger af hele jernbanen mellem Nærum og Hundige, eller hvor endestationerne end vil blive til forskellige tider, vil antagelig komme til at tjene stort set forskellig trafik. Men trafikken inden for de forskellige grupper vil komme til at lappe over. Og selv om det ikke skete, ville mange stationer komme til at tjene trafikken fra begge sider og følgelig få dobbelt mission. Det svarer ganske til forholdene på Boulevardbanen.

Ganske uanset, om trafikken på de i Tangentbanesystemet sammenknyttede baner mest bliver adskilt eller overlappende eller gennemgående, bliver det meget betydningsfuldt, at sammenkædningen kan muliggøre oprettelse af gennemgående togforbindelser. Derved bliver det nemlig muligt at nøjes med et ringe antal togstammer og et fatalligt personale. Investeringerne, forretningen og driftsomkostningerne bliver følgelig små.

Der er altså grund til at tro, at Tangentbanesystemet i udvidet forstand vil kunne opvise et gunstigt forhold mellem udgifterne og indtægterne. (Fortsættes.)

Statsbanernes sandforsyningsanlæg for lokomotiver.

Særligt det ved maskindepotet Københavns Godsbanegaard nyligt indrettede

Af sektionsingeniør H. R. Astrup.

Statsbanernes ledelse er gennem årene flere gange bleven gjort bekendt med, at der blandt lokomotivpersonalet var stor interesse for at få indrettet mekaniske udleveringsanlæg for bremsesand til lokomotiverne og derved komme bort fra den fra gammel tid gængse metode, at lokomotivpersonalet fra sandbeholdningen i kasser på remisegulvet hentede sandet i spande og med fornøden hjælp fra remisepersonalet fyldte det i sandkassen oven på lokomotivets rundkedel. Interessen for en sådan rationalisering forøgedes, efterhånden som antallet af lokomotiver af de store typer tiltog, og den lave placering af lokomotivernes sandkasser i højde med fodpladen bortfaldt.

Imidlertid var de ved jernbanerne i forskellige lande forsøgte mekaniske sandudleveringsanlæg almindeligvis behæftet med væsentlige mangler, især ringe driftssikkerhed og meget stærkt slid af de sandførende rørs bøjninger. For få år siden blev Statsbanerne dog opmærksom på, at der ved de Svenske Jernbaner var bleven indrettet sandanlæg, der ikke led af de nævnte mangler, og under udnyttelse af erfaringerne derfra indrettedes da i 1951 i Aarhus Statsbanernes første anlæg, beskrevet i »Vingehjulet« for 25-7 1951. Senere er lignende anlæg tilvejebragt ved depoterne Fredericia, Nyborg, Padborg, Esbjerg, Struer, Aalborg og Korsør.

Hvert af disse anlæg har 1 udleveringssilo i ca. 6,5 m højde over skinnetop og tæt derved en betongrube (hvis overkant ligger i terrainhøjde) indeholdende en trykbeholder, hvori sandet fyldes, og hvorfra det med trykluft blæses gennem 2" rør op til udleveringssiloen. Fra denne kan lokomotivpersonalet bekvemt og hurtigt aftappe sandet direkte til sandbeholderen på ryggen af lokomotivkedlen. Den sand- og tryklufførende ledning har ved nævnte depot kunnet gøres ganske kort, ved Korsør-anlægget dog ca. 19 m lang.

Efter at ovennævnte anlæg havde vist sig — efter udførelsen af enkelte ændringer — at arbejde tilfredsstillende dels med det i 2. Distrikt anvendte bakkesand, som depoterne selv må tørre og harpe, dels det i 1. Distrikt benyttede knuste stenmateriale, der fra skærvefabriker leveres harpet og færdigt til brug, gik Statsbanerne i lag med indretningen af et anlæg ved maskindepotet Københavns Godsbanegaard, der har væsentlig større forbrug, større transportafstande, og hvor 3 udleveringssiloer måtte tilvejebringes.

Det fornødne beløb blev bevilget i juni, og anlægget er fornylig bleven ibrugtaget.

Fig. 1 giver en oversigt over sandanlægget og øvrige forsyningsanlæg m. v. for lokomotiverne nord for remisen.

Foruden indkørselssporene nr. 222 og 223, hvor

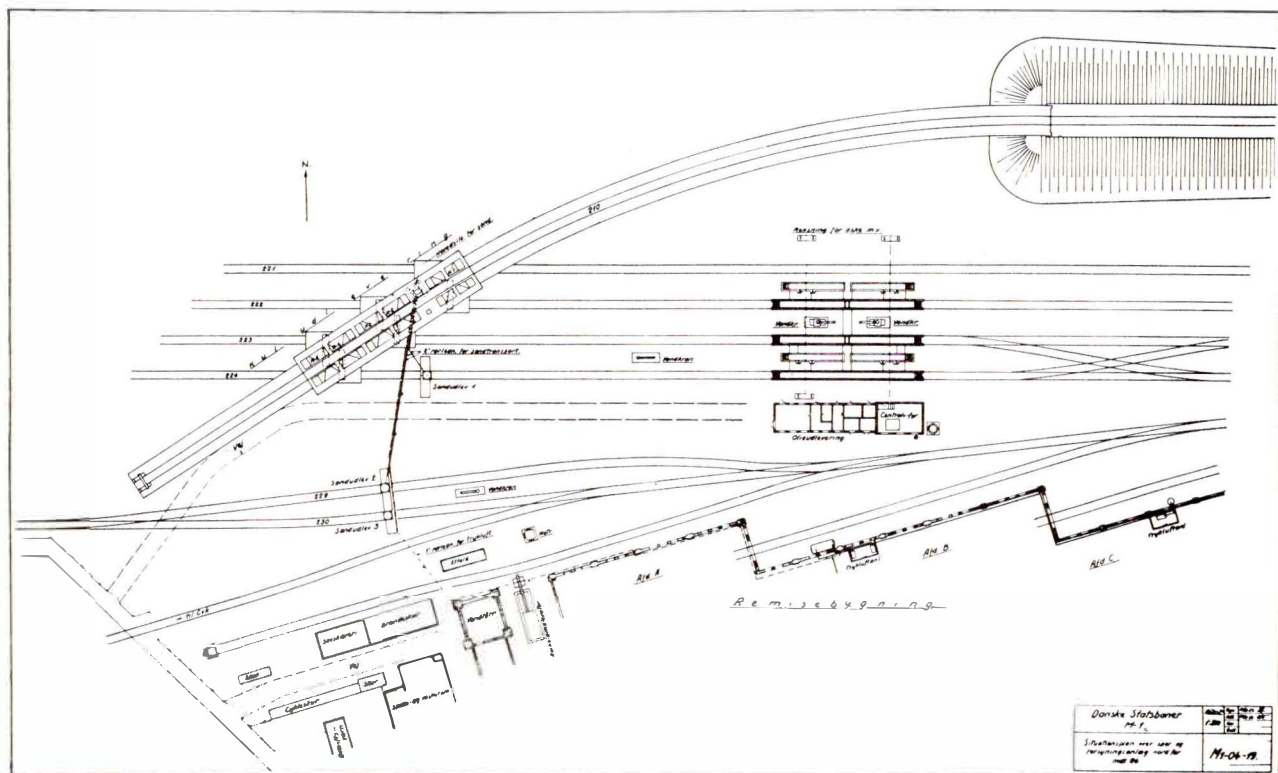


Fig. 1.

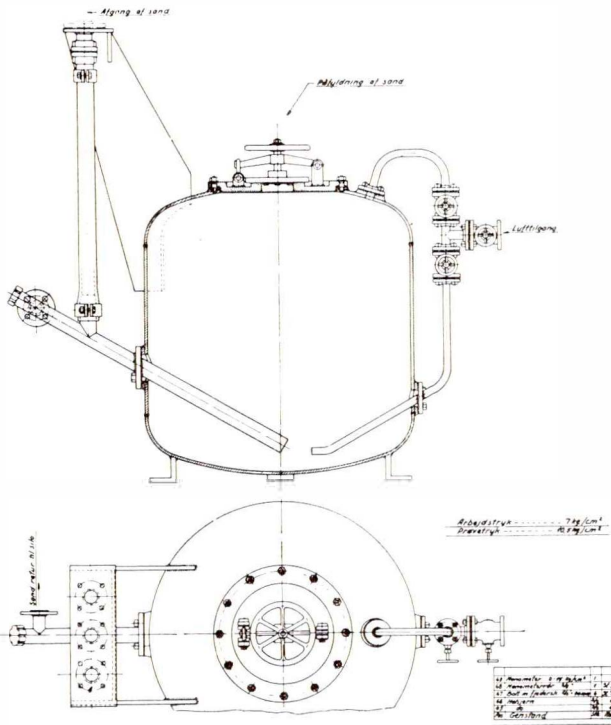


Fig. 2.

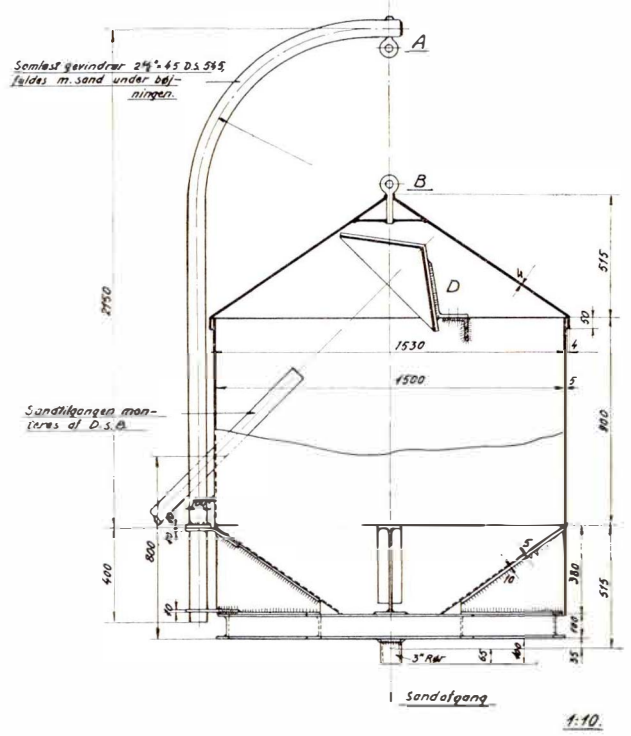


Fig. 4.

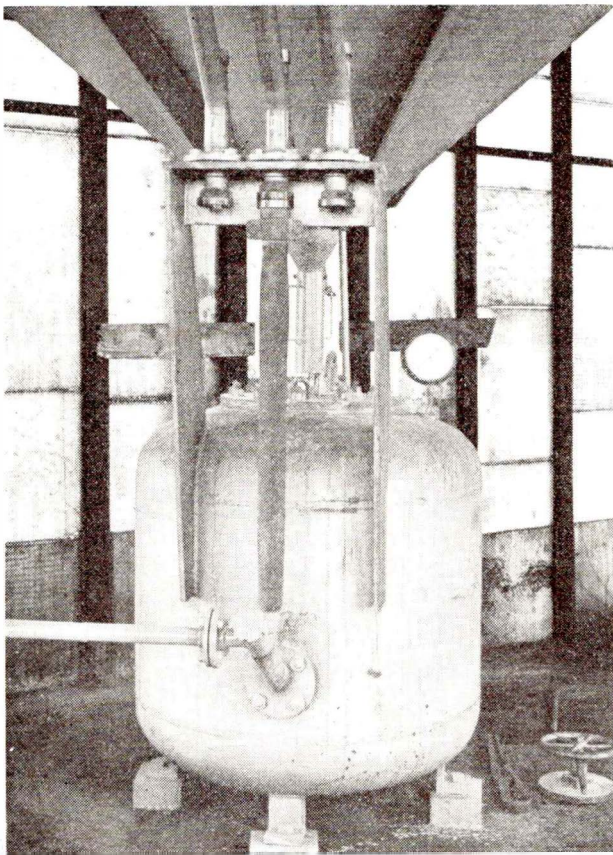


Fig. 3.

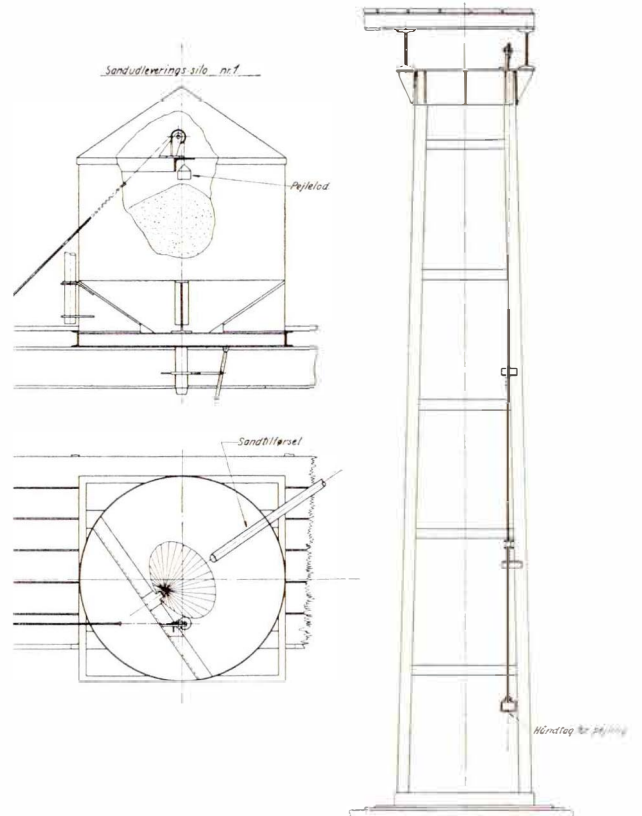


Fig. 5.

maskinerne forsynes med kul, vand og smørelie (oliehuset ligger ved spor 224) og får udført rensning for aske og slagge m. v., er vist udkørsels-sporene nr. 230 og 229, hvor der nu samtidigt med vand også kan tages bremsesand. På spor 224, der normalt anvendes som reserveudkørselsspør, men under unormale forhold (sporafløb f. eks.) af og til benyttes som indkørselsspor, kan der leveres både kul, vand, sand og olie og foretages udrensning.

Om enkeltheder i anlægget bemærkes:

Bremsesandet kommer fra leverandøren i presenningdækkede jernbanevogne, der køres op ad rampen for kulsiloanlægget, hvor der allerede ved dettes indretning i 1942—43 afsattes plads til en hoved-sandsilo, der nu er tilvejebragt, og som rummer ca. 17000 liter, altså lidt mere end en jernbanevogns sandlast. Sandet skovles direkte fra vognen ned i hovedsiloen, som derefter lukkes med et regntæt låg.

Når en eller flere af de 3 udleveringssiloer, hver rummende ca. 700 liter, skal fyldes op med sand (enkelte gange pr. døgn, afhængigt af vejrliget), aftappes fra hovedsiloen en passende sandportion ned i den på kulsiloanlæggets maskineriplatform anbragte trykbeholder (fig. 2 og 3), der ligeledes rummer ca. 700 liter. Trykbeholderens låg fastskrues, hvorefter der åbnes for tilgang af trykluft indtil 7 at., der fås gennem en 1" ledning fra remisens 2 trykluftanlæg, og som inde i trykbeholderen dels trykker oven på sandbeholdningen, dels går ned gennem »plumrerøret« og blæser sandet op gennem det 2" afgangsrør hen til vedkommende udleveringssilo, (fig. 4), hvor blandingen af sand og luft træffer en gummiklædt, kegleformet plade, så at sandet slås ned i bunden af siloen, medens luften undviger gennem spalten ved silolågets omkreds.

På afgangsrøret fra trykbeholderen er anbragt en 2" gummislange (fig. 2 og 3), der ved en omløbermøtrik kan forbindes til et vilkårligt af de 3 sandrør til udleveringssiloerne.

Erfaringsmæssigt er det en absolut betingelse for at undgå forstoppelse af sandrørene (hvoraf det længste er ca. 43 m) fra trykbeholder til udleveringssiloer, at rørene blæses fuldstændigt tomme, inden der lukkes af for tryklufften ved hver opfyldnings afslutning, på hvilket tidspunkt derfor trykbeholderen skal være tømt for sand, og sandet må i udleveringssiloen ikke nå op til tilførselsrørets munding.

Ved hjælp af det på fig. 5 viste pejlehåndtag må derfor den, der skal fylde en silo, først (stående ved portalfoden) lade pejleloddet dumpe ned på overfladen af siloens sandbeholdning og deraf dømme, hvor meget sand han skal aftappe til trykbeholderen og derefter blæse over til vedkommende silo.

På sandførende ledninger er der overalt, hvor retningsændring er uundgåelig, anvendt vinkelknæk (se fig. 2 og 3) med rensepropper. Under sandtransportens begyndelse vil »lommen« ved renseproppen straks blive fyldt med sand, der optager stødet fra det efterfølgende sand, hvorved man undgår det stærke slid på jernrørets væg, der

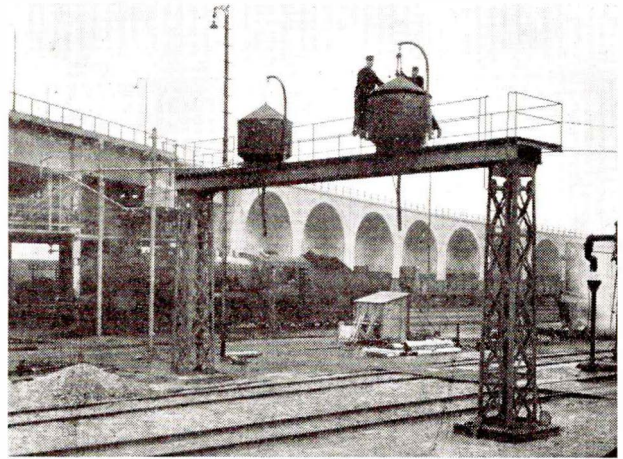


Fig. 6.

(som ovenfor nævnt) ville fås ved brug af almindelige rørbøjninger.

På fig. 6 ses i forgrunden dobbeltportalen med udleveringssiloerne nr. 3 og 2, og bagved skimtes enkeltportalen med silo nr. 1, der tydeligere er vist på fig. 7, hvor en E-maskine bliver sandforsynet.

Hvor sandforsyningsanlægget — som f. eks. ved maskindepotet Københavns Godsbanegaard og maskindepotet Korsør — er indrettet på udkørsels-sporene, må maskinen naturligvis køre nogle minutter tidligere ud af remisen, end tilfældet var ved den gamle sandforsyningsmetode.

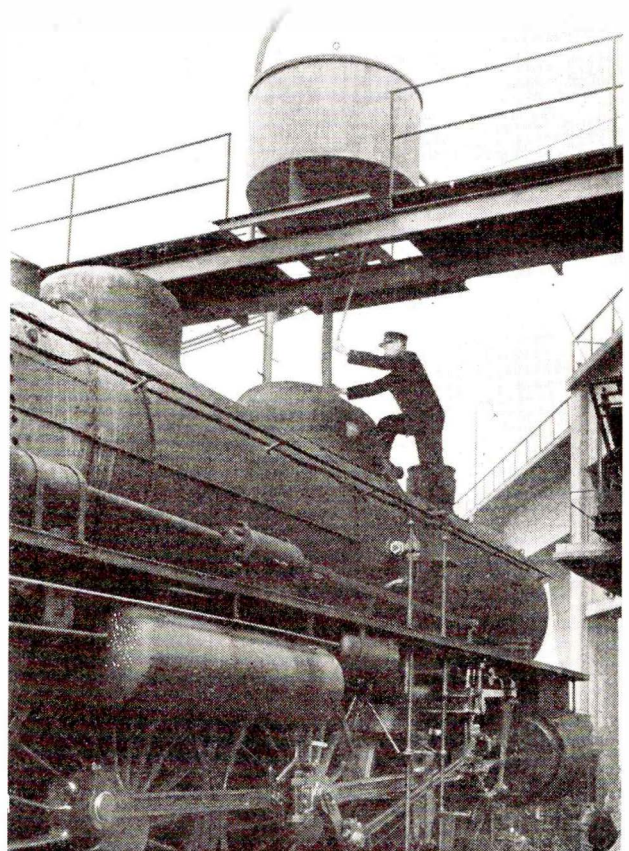


Fig. 7.

Amatørteatret arbejder

En grundbog for studiekredse, udgivet af Statsradiofonien. Redigeret af Sven Fridberg og Bjørn Moe. 188 sider, kr. 3,75. Schultz, 1953.

Der er i disse år ud over landet en stigende interesse for amatørteatret. Man møder den ikke blot i de store og små amatørteaterorganisationer, men også rundt omkring i foreninger og skoler, hvor man ønsker at styrke sansen for menneskelige og folkelige værdier, som teatret og ikke mindst amatørteatret kan udmønte. Som en håndsækning til alle, der gerne vil prøve kræfter på dette felt, har Statsradiofonien nu udgivet grundbogen »Amatørteatret arbejder«.

Grundbogen, der er skrevet af teaterdirektør *Sven Fridberg* og direktør for Dansk Skolescene *Bjørn Moe*, indeholder foruden et indledningskapitel om teatret og dets kunst af *Sam Besekow*, kapitler om studiekredsen, instruktionsarbejdet, skuespillets teknik og baggrund. Bogens mange billeder viser bl. a. gruppering af dekorationer og personer samt eksempler på forskellige tiders teatterum og kostumer. En række tegninger er udført specielt til denne bog af tegneren *Paul Høytrup*, der også har lavet grundbogens festlige omslag. Endelig findes der en udførlig og overskuelig litteraturvejledning.

Bogen giver ikke bestemte anvisninger udover, hvad der er praktisk nødvendigt, men den giver læserne et væld af tilskyndelser til selv at tage fat. Det er en bog, der ikke blot er uundværlig for instruktøren og studiekredslederen, men også for den enkelte deltager i amatørarbejdet, ja, for enhver, der interesserer sig for scenens kunst.

Bogen om lokomotivmandens arbejdsplads

Der findes endnu et restoplæg af det store billedværk »Odin og Roeskilde«, som blev udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening i december 1952.

Bogen, der er det første samlede illustrerede værk om trækraften indenfor Statsbanerne gennem tiderne, indeholder 88 veludførte fotografier og sælges for kr. 15,00 portofrit tilsendt.

Det er en kærkommen julegave for enhver lokomotivmand eller lokomotivinteresseret.

Overskud ved salget tilfalder Dronning Ingrid's Grønlandsfond og lokomotivmændenes rekreativ-fond.

Bestillinger modtages på foreningens kontor, Hellerupvej 44.

Også af det lille hefte »Olsen og Jensen« med en samling af 50 muntre tegninger fra bladets tegneserie findes der et mindre oplæg. Prisen herfor er ligeledes uforandret kr. 2,00.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-11-53.
Pens. lokomotivfører J. K. K. Nørgaard, Fynsgade 1, Struer.
Pens. lokomotivfører C. L. Knudsen, Dyrehavevej 40, Nyborg.
Pens. lokomotivfører K. R. Hansen, Langgade 70, Gedser.



NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Varde: Underafdelingsrepræsentantens navns og adresse rettes til: P. T. Poulsen, Edelsvej 5, Esbjerg.

Helsingør: Formandens adresse rettes til: Nørrevej 40, Snekkersten.

Tinglev: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: P. K. Hansen, Skansevej, Tinglev.

Thisted: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: H. R. Nielsen, Østergade 56, Struer.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Roskilde: Kassererens adresse rettes til: Elisagårdsvej 29.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-53.

Lokomotivførerne:

E. Rasmussen, Kolding, til Odense.

A. Jacobsen, Langaa, til Randers.

Kaj E. Jensen, Padborg, til Langaa.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-12-53.

Lokomotivførerne:

M. Pedersen, Lunderskov, til Kolding.

V. H. Jensen, Brande, til Padborg.

Afsked.

Lokomotivførerne:

S. P. L. Bjerglind, Skjern, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-54).

A. K. Albertsen, Odense, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-1-54).

Lokomotivfyrbøder:

N. J. Nielsen, Køge, afskediget efter ansøgning (31-12-53).

Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører V. C. Schlosser, Esbjerg. Død den 18-11-53.

Statsbanepersonalets Sygekasse

På fortegnelsen af april 1951 over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes følgende rettelse foretaget:

Under lægedistrikt 2 B, jernbanelæge Ernst:

Fra 1. januar 1954 er konsultationstiderne således: Kl. 13—14, mandag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 10—11; tiderne på centralværkstedet uændret.

Under lægedistrikt 4 C, jernbanelæge Kistrup:

Konsultationsstedet er flyttet til Østerbrogade 108, 1.; iøvrigt ingen forandring.

Under lægedistrikt 8 C, jernbanelæge Else Sjøstrøm:

Fra 1. januar 1954 er konsultationstiderne således: Kl. 13—14, onsdag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 9—10.

Under specialister i øjensygdomme:

Dr. med. B. Lawætz: konsultationstiden lørdag er ændret til kl. 12—13.

Forlang

KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher & Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger

Papir

Musik

H. KONGGAARD

Murermester Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

Drevsen & Nellemann

NYBORG · TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

I. KRUSE & BECH

Vand-
Gas- & Lysinstallationer
Telf. Nyborg 144, 381-1144

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE

anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin K. Jacobsen Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



Brunnsbro 15
Tlf. 2 04 21
Aarhus

HEJNDORF Radio

Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
**Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer**

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalles 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 3 0333 Tlf. 2 6255 Tlf. 6 81 66

Indskudskapital ca. 42,5 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

Blomster
og Kranse
paa faa Timer
overalt
i Danmark

Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

✕
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



LEDIG

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

SILKEBORG
866

Indhent Tilbud.

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Andersson & Bardram A/S

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Aarhus Amtstidende

THÜRMEERS
originale Snittøj