

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 24

20. DECEMBER 1953

53. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K. • C.768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*



Stjerne **MAGASINET** A/S

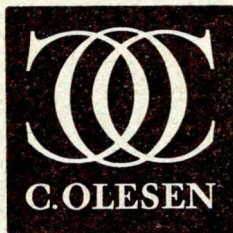
RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 236 11

KØB KUN



JULEØL

FRA
KONGENS
BRYGHUS



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFABRIK EN GROS
KØBENHAVN K.

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN,- STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Niensens Maskinfabrik



BYTTELEJLIGHED ODENSE — KØBENHAVN

Enlig dame, indehaver af solrig mod. 2 vær. lejlighed i Odense med altan, badevær. m. kar, ønsker tilsv. lejlighed (evt. 1½ vær.) i København helst Frederiksberg. Telf. Fasan 128 kl. 9—10 el. 17—19.

A/s Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

B O G T R Y K
L. A. Jørgensen
Rosengården 13
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebros Runddel 140 Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

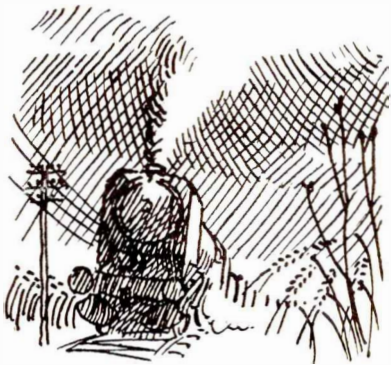
L. Beyer Holgersen & Søn

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

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 24 - 53. ÅRGANG

20. DECEMBER 1953

★

Indhold:

Chef-skifte i 2. Distrikt	305
FN nyt	306
Lokomotivfører og pilot bytter job for en dag	307
En jernbane gennem det vestlige Stor-København	311
Indtryk fra en rejse	319
Jernbanemuseet rykker frem i lyset	321
Under DLF	322
Juletræsfester	322
Nye adresser	322
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	322
Olsen og Jensen	322
Indholdsfortegnelse	323

★

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.

Chef-skifte i 2. Distrikt

Distriktschef L. G. V. Humle fratræder med udgangen af
februar måned 1954

Efter mere end 50 års virksomhed ved Danske Statsbaner træder L. G. V. Humle med udgangen af februar måned n. å. tilbage som chef for Danske Statsbaners største distrikt.

Det er ganske vist noget tidligt, vi bringer denne meddelelse, og vi har da heller ikke tænkt på allerede nu at tage afsked med distriktschefen, men da hans efterfølger er udnævnt, og vi nu står midt i den store juletrafik, har vi fundet det belejligt at nævne denne begivenhed. Thi netop nu, hvor vi befinder os i den travle periode, er vi i det rette element, som passer for den ægte jernbanemand, der nu snart overgår til pensionisternes rækker. Atmosfæren fra det myldrende liv indenfor banernes rammer, hvor fart og travlhed stiller store krav til hele jernbanens organisation, der skal virke i alle sine enkeltheder, er som afpasset efter Humles liv og karriere som jernbanemand. Fra sine første år som trafikelev har han stillet store krav til sig selv, og denne indstilling har han fulgt selv ved overtagelse af lederstillinger. Arbejdsrig og energisk er Humle altid gået til opgaverne og har derfor kunnet stille tilsvarende krav til sine medarbejdere. Hans retfærdighedssans har aldrig været svigtende, og det er derfor forståeligt, at hans popularitet er stor ude blandt personalet, med hvem han altid har været på god talefod.



L. G. V. Humle.

Oprindeligt startede distriktschefen sin jernbanekarriere indenfor maskintjenestens område, idet han som trafikelev i oktober 1900 begyndte på kontoret for regnskab over lokomotivernes olie- og kulforbrug. Det var til gengæld ikke et arbejde, der rigtig passede for den unge og energiske Humle, og han søgte derfor snart ud i driften, hvor opgaverne bedre passede efter hans natur. Efter at have gennemgået de forskellige grader — trafikassistent, trafikkontrolør, overtrafikkontrolør, blev Humle i 1931 udnævnt til stationsforstander på Københavns Hovedbanegaard for i 1937 at overtage stillingen som trafikbestyrer i 2. Distrikt, hvor han samme sted blev udnævnt til distriktschef 1. september 1942.

Mellem distriktschef Humle og vor organisation har der været det bedste samarbejde, og vi skylder ham en tak for den forstående måde, hvorpå han almindeligvis har taget på lokomotivmandsforhold af forskellig art, der har været forelagt ham til afgørelse.

* * *

FN - nyt

Matisse har tegnet julekort til fordel for FNs arbejde for nødlidende børn.

FNs internationale Børnehjælpesfond (UNICEF) fik i fjor en indtægt på en halv million kroner ved salg af julekort verden over. I år håber man at kunne komme endnu højere op og har allieret sig med så prominente kunstnere som Matisse og Lewitt-Him.

Da Henri Matisse blev bedt om at symbolisere FN, sendte han billedet af en brændende fakkel, og benyttede sin nyeste teknik: ud klip i farvet papir. Faklen er sort med flammende gule tunger fra en blå kerne.

Kunstnerne Jan Lewitt og Georg Him valgte at vise, at børns leg er den samme i alle lande. De fremstillede ialt fem kort: en børneflokk kappes om at klatre op ad en glat stang (Philippinerne). Børn leger skjul (midterste Østen). Der flyves med drager (Peru). Børn leger blindebuk (Grækenland). Der hoppes Paradis (Pakistan).

Kortene sælges i pakker med fem stykker og konvolutter. En pakke indeholder fem Matisse kort med FN-faklen. En anden pakke indeholder de fem børnekort. Prisen er 3 kr. pr. pakke med fem kort.

En række kvindeforeninger landet over modtager bestillinger på kortene. De kan også bestilles skriftligt fra FNs Informationskontor, Vestre Boulevard 37, eller fra UNICEF, Blegdamsvej 118, Ø. Postgirokontoen er nr. 328, UNICEF, Blegdamsvej 118, Ø.

Den, der køber en pakke UNICEF-kort kan skaffe:

En dagsration mælk til fire børn i en uge

eller nok vaccine til at beskytte 14 børn mod difteri

eller nok tran til at forebygge raktitis hos 14 børn i en måned

eller nok vaccine til at gøre 10 børn immune mod tuberkulose

eller nok DDT til at beskytte 5 mennesker mod malaria i et år.

Kontorchef P. E. N. Skov udnævnt til distriktschef
fra 1. februar 1954

Som ny distriktschef er udnævnt kontorchef P. E. N. Skov, Trafikkontoret. Den kommende trafikchef er født den 6. august 1904 og ansat som trafikalev den 1. november 1920. Han har gjort en stor karriere indenfor etaten, hvor han i de første 15 år havde sin virksomhed i det distrikt, hvor han nu skal overtage chefposten. Fra maj 1935 har Skov været beskæftiget i Trafikkontoret under Generaldirektoratet, hvor han fra overassistent hurtigt avancerede til chef for kontoret. Denne stilling har han haft siden 1. august 1942, og han har således været med i den store udvikling indenfor rutebilsdriften, som i dag er et stort aktiv indenfor Danske Statsbaner.



P. E. N. Skov.

Men P. E. N. Skov har ikke alene interesseret sig for landevedsdrift, også skinnedriften har haft hans interesse. Han er velkendt som en dygtig og handlekraftig mand med betydelig indsigt i jernbanens forskelligartede forhold. Skønt de mange år indenfor Generaldirektoratets mure og derfor i nogen afstand fra livet ude på stationer og maskindepoter er den kommende distriktschef heller ikke ukendt med personaleforhold, og en del af personalet har bl. a. stiftet bekendtskab med ham under hans virksomhed på Jernbaneskolen.

Efter vort kendskab til Skov har vi de bedste forhåbninger om, at det hidtil gode samarbejde med chefen for 2. Distrikt også vil fortsætte i den nye chefs embedstid. Vi har lært at respektere ham som en indsigtfuld og dygtig jernbanemand.

Vi ønsker hjertelig til lykke med udnævnelser.

Hovedbestyrelsen og redaktionen ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere en rigtig glædelig jul og et godt og fredfyldt nytår.

Lokomotivfører og pilot bytter job for en dag -

Ungdomsbladet »Vi flyver« har fået den udmærkede ide at drage sammenligning mellem en pilots og en lokomotivmands arbejde. Ud fra den kendsgerning, at deres opgave er — så hurtigt og så sikkert som muligt at føre passagerer fra sted til sted, men hvor meget kender de til hinandens arbejde — udvikledes ideen, og fra tanke til handling var der ikke langt. Selv om eksperimentet oprindeligt bygger på en henvendelse til Danmarks ungdom, finder vi alligevel anledning til at bringe det her.



Kunst — eller kunnen

Af lyntogsfører L. H. Dybdahl.

Er det en kunst at trylle 16 hvide kaniner frem af en sort hat? De af os, der ikke selv kan gøre det, er vel tilbøjelige til at mene, det er et kunststykke. Men i det daglige liv udføres der i tusindvis af »kunststykker«, der ikke bliver betegnet som sådanne, selv om de er langt sværere og mere krævende at udføre. Det er bare noget, som skal gøres, og som bliver gjort af folk, som kan det uden derfor at gøre krav på kunstnernavn.

At føre et skib velbeholdent over havene, at fjerne en blindtarm, at føre et jernbanetog hurtigt, præcist og sikkert, at køre en rutebil rettidigt igennem ad glatte veje i mørke og uvejr o. s. v., er det ikke altsammen kunststykker? Eller hvad med lufttrafikken? Er det ikke et kunststykke at starte en stor ruteflyver, bringe den til bestemmelsesstedet og lande den med samme sikkerhed, som den, hvormed tryllekunstneren haler kaninerne op af hatten? Flyvningen er jo så ung endnu, at man uvilkårlig betragter udøverne af denne ædle kunst med en vis respekt, ligesom man for 80 år siden betragtede den mand, der kørte på cykel.

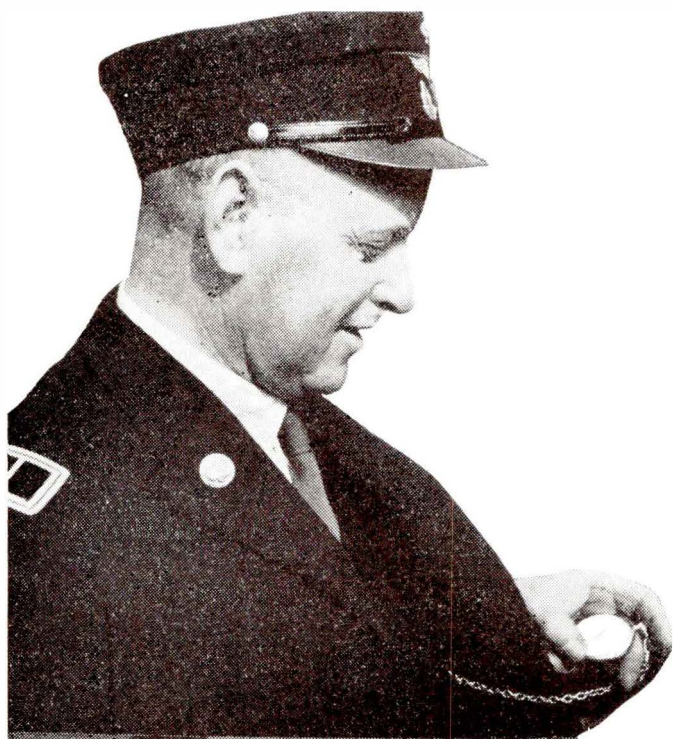
Hvis man definerer begrebet kunst som noget, der kun kan udføres af enkelte gudbenådede mennesker, så er det ikke kunststykker, men arbejde, der udføres af lægen, sømanden og de andre.

Ser man nærmere på de nævnte professioner, vil man opdage, at nogle af dem kun kræver øvelse og erfaring, mens andre desuden kræver et stort fond af viden og en meget omfattende uddannelse, ligesom der også er stor forskel på følgerne, hvis arbejdet mislykkes.

Det med kaninerne kræver kun øvelse, og går det i fisk, sker der ikke andet, end at tilskuerne får sig et ekstra grin.

Med hensyn til de offentlige trafikmidler stiller sagen sig imidlertid helt anderledes. Et mislykket arbejde på dette område vil i mange tilfælde være ensbetydende med katastrofe, der går ud over mange mennesker, og meget store materielle værdier står på spil. Derfor baserer man ikke moderne trafik på, at der skal udføres kunststykker, men på et arbejde, man er sikker på ikke mislykkes, når alle de nødvendige og ønskelige forholdsregler er truffet. Man nøjes ikke med at give førerne af tog, skibe og flyvemaskiner en mangeårig uddannelse og indøvelse, at placere de rigtige folk på de rigtige poster og frasortere de uegnede, men man giver desuden klare og nøjagtige ordrer og bestemmelser, som skal efterkommes i ethvert tilfælde, og som ingen kan tillade sig at overtræde.

Alt dette er såre selvfølgelig og kan ikke være anderledes. Men jeg skal ærligt indrømme, jeg har haft mine tvivl med hensyn til lufttrafikken. Om det at flyve nu også var virkelig tilforladeligt? Eller bare noget, som almindeligvis går godt, når der er



en smule held med! Med andre ord: Om det var kunst eller solidt gedigent arbejde udført af højt kvalificerede folk. Det var derfor med glæde jeg modtog en indbydelse fra SAS til at kikke nærmere på forholdene ved at følge en af selskabets luftkaptajner på en tur fra Aalborg til København.

Her må jeg bemærke, at mit daglige arbejde består i at føre lyntog på DSB, og at jeg derfor ikke er helt blottet for forståelse af mekanik og organiseret trafik.

Jeg var i forvejen klar over, at der måtte være en mængde formaliteter at iagttage forinden starten, men jeg blev forbavset over, at de var så grundige og omfattende, som tilfældet er. Alene vejrtjenesten, hvor kaptajn Holm-Jensen fik de mest vidtgående detaljerede oplysninger angående vejret undervejs, bilagt med tegninger af skyformationerne, deres størrelse og højder, og angivelse af, hvordan der helst burde flyves, hvilken rute og højde, der burde holdes, alt dette vidnede om en organisering af sikkerhedsforanstaltninger, langt mere omfattende, end jeg havde tænkt mig, og om, at så langt menneskelig viden og kunnen rakte, blev intet overladt til tilfældigheder.

Med alle de nødvendige oplysninger af mange forskellige arter, herunder selvfølgelig også antal og vægt af passagerer og gods, gik vi ud til maskinen, som stod ude på pladsen klar til start. Vi gik en gang rundt om den og kikkede lidt på den fra alle sider, inden vi gik ombord. Stewardessen bragte mig og de øvrige passagerer til sæde, mens kaptajnen gik ud i førerkabinen, efterså maskinens papirer, der garanterede for flyvedygtighed og for, at de nødvendige eftersyn var foretaget, og prøvede motorerne.

Da vi er kommet i luften, går jeg ud i kabinen. På de to førersæder sidder kaptajnen og 2. piloten hver med sit komplette sæt styregrejer og kontrolapparater, men kun den ene styrer ad gangen. Bag dem sidder radiotelegrafisten. Alle tre har hovedtelefoner på og er i stadig forbindelse med lufthavnen. Jeg vidste godt i forvejen og kunne forøvrigt sige mig selv, at der måtte være et utal af måle- og kontrolinstrumenter, men det undrede mig, kaptajnen turde sværge på, at de alle virkede helt nøjagtigt og var til at stole på.

Så længe motorer, grejer og apparater virker, som de skal, er der begribeligvis ikke nogen vanskelighed forbundet med at styre en maskine i luften, hvis man ellers forstår det, og vejret er medgørligt. De to piloter ser da heller ikke ud til at sidde med højspændte nerver, men dog tydeligt opmærksomme på alle instrumenter, motorernes lyd og skyerne omkring os. Og jeg føler mig overbevist om, at de begge ganske nøjagtigt ved, hvad de skal og vil foretage sig, hvis noget uregelmæssigt hændes, og at de er parate til at gøre det øjeblikkeligt.

At finde frem fra København til Aalborg ved højlys dag i sigtbart vejr kan jo ikke være så svært. Men i mørke og dårlig sigtbarhed, hvordan klarer man den så? Eller hvis man skal langt bort til fremmede lande, til Amerika måske, eller til Afrika, til Rom eller Athen? Ja, det er jo den mærkelige kunst, som sømænd og flyvere lærer, men som andre mennesker ikke forstår ret meget af, selv

Tal fra turen

Flyveturen København—Aalborg er på 239 km og varede 57 min. Maskinen var en DC-3, OY-DCU, Ulf Viking, der tager 21 passagerer. Fuldt lastet vejer den 11885 kg og de to motorer udvikler tilsammen 2400 hk; farten er 280 km/t.

Piloten var luftkaptajn Ole Holm-Jensen, der er 35 år. Han har været pilot i søværnet i årene 1938—39, uddannet til at flyve Catalina-maskiner USA i 1947, fløjet på Grønland, kom til SAS i 1949 og udnævntes til kaptajn på DC-3 i april 1952. Flyver foruden på de danske ruter også på europæiske ruter.

Rejsen Aalborg—København med tog og færge er på 503 km og varede 6½ time.

Forste del af rejsen med damplokomotiv »Nordpilen«, der bestod af lokomotiv, E-maskine bygget 1910; det vejede 145 tons og havde tilkoblet fire vogne på ialt 198 tons. Farten var oppe på 110 km/t — gennemsnitshastigheden var ca. 83 km/t. Fra Aalborg til Aarhus brugtes 1½ tons kul: toget medførte 200 passagerer.

Aarhus—København med lyntoget »Vendsyssel«, hvis fire motorer udviklede 1100 hk, havde højeste hastighed på 120 km/t og medførte 300 passagerer.

Lyntogsfører Dybdahl, der også var med på damplokomotivet, er 60 år og har været lokomotivfører i 30 år. Uddannet som maskinarbejder og gik for sit 24. år ind i DSB som fyrboderaspirant. Atter på jernbaneskole, på motorkursus, og blev som 30-årig lokomotivfører og senere lyntogsfører.

Øverst til venstre står Dybdahl i en karakteristisk situation »holder vi tiden«? — det gjorde vi.

Nedenunder studerer Dybdahl og Holm-Jensen vejrkortene før flyvningen.

Tavlen nederst er fra remisen i Aarhus og giver et klart billede over, hvilke maskiner der er hjemme.

Øverst til højre er fra damplokomotivet — farten er nu oppe på 90 km.

Midterst er fra færgens kommandobro.

Nederst i førerrummet på lyntoget — bare rolig, toget står stille. Bemærk instrumentbrættet med fartmåleren lige for.

Jensen fot.



om man får det forklaret. Sømanden har det vel lettest i den henseende, fordi der på et skib med forholdsvis ringe hastighed er tid til at foretage de nødvendige beregninger, og når han skal i havn, kan han få lods til at klare sagen. Hvorimod flyveren, hvis han skal spekulere ret meget over problemerne, er et helt andet sted, når han er færdig, end da han begyndte, og da han ikke kan få lods ombord, må han selv være nøje kendt med alle de lufthavne, hvor han skal lande. Nå, måske er det ikke så svært, når man kan, men for os andre er det tilsyneladende hekseri, og i hvert fald er det noget, man ikke render til at lære på en dag.

Da vi passerer Fornæs, meldes dette til København, hvorefter forbindelsen brydes, og der stilles ind på Aalborg, som øjeblikkeligt svarer. En time efter, at vi forlod startbanen i Kastrup, ser vi Aalborg ret forude og får tilladelse til at lande samt opgivet vindens retning og styrke. Maskinen går skråt nedad lige i den opgivne banes retning og alle får (ligesom ved starten) sikkerhedsbælterne spændt om, inden maskinen, så blødt, at man kun opdager det, hvis man er særlig opmærksom derpå, tager jorden med det ene hjul lidt før det andet for derved at ophæve virkningen af en ret kraftig sidevind. Sådanne småting skal piloten også være kendt med, hvis alt skal gå glat.

At lande en stor maskine må vel være noget af det sværeste ved flyvningen, og er der nogen fare, må det være her. Da vi går ud af maskinen, lægger jeg nøje mærke til kaptajnen for at se, om han er anspændt. Jeg tager ham i hånden og takker for turen, idet jeg samtidig konstaterer, at hånden er rolig, ingen rysten, dirren eller unormal varme siger mig, at der er udført et farligt kunststykke. Men hverken hånden eller ansigtet er afslappet. Jeg kender af erfaring tilstanden hos mig selv og hos andre; det er den tilstand, man er i en kort tid efter, at man har foretaget noget, som kræver særlig agtpågivenhed og koncentration, men som er tydeligt forskellig fra den, der følger efter, et: Gud ved, om det går godt.

Det at være trafikflyver er sikkert et af de interessanteste job, en mand kan have. Men det kræver foruden en lang og grundig uddannelse og indøvelse en stærk fysik og evne til koncentration uden ophidselse og desuden en modenhed, der udelukker enhver form for ungdommelig leg og chancerytteri. De skal være knusende dygtige, og de er det.

En stor oplevelse

Af luftkaptajn Ole Holm-Jensen.

Det var naturligvis ikke første gang, jeg kørte i tog — men det var første gang, jeg havde lejlighed til at være på maskinen og i førerrummet på et lyntog.

Jeg må indrømme, at jeg altid har forestillet mig, at det på et lokomotiv først og fremmest gjaldt om at holde udkik efter signalerne. Det er vigtigt også, men det spiller også en meget stor rolle, hvor godt føreren kender strækningen, idet det gælder om at udnytte hvert fald i terrænet, lade toget tage

fart nedad og sætte damp til opad for at nå den mest økonomiske kørsel. Vi brugte 1½ tons kul fra Aalborg til Aarhus — en mindre erfaren lokomotivfører ville måske have brugt mere.

Efter at vi var kørt ud fra Aalborg, gjaldt det nu om at få fart på kolossen, som gerne skulle op på 110 km/t. Da vi havde nået 65 km, syntes jeg, vi havde fart nok på; lokomotivet slingrede fra side til side — og det varede ikke længe, førend vi havde en fart af 110 km/t. Jeg var imponeret over, at toget holdt sig på skinnerne. Man kunne næsten ikke stå uden at have noget at klamre sig til — men man vænnede sig hurtigt til farten og rystelserne.

Instrumenterne på et lokomotiv er mere enkle end på et fly, der er hoveddampventilen, som åbner for dampen, reguleringshåndtaget, der bestemmer cylindrenes fyldningsgrad, samt trykmålere og fartmålere — og bremse. Styringen besørger skinnerne jo.

Lokomotivføreren holdt hele tiden skarpt øje med banelegemet, manometer og fartmåler, tog farten lidt af på steder, der var under reparation, mens fyrbøderen næsten uafbrudt skovlede kul på fyret, der havde en temperatur på 1200 grader.

I Aarhus steg vi om til lyntoget, der ikke har meget plads i førerrummet. Roligt sad føreren på sin plads med højre hånd på regulatoren, der dirigerer dieselmotorerne. Lyntoget holdt en fart af 120 km/t på det meste af strækningen, men man mærkede ikke farten i det lette tog, og jeg havde på fornemmelsen, at farten kunne øges endnu mere. Venstre hånd hvilede på den såkaldte dødmandsknap — der også kan betjenes med foden — men en af de to knapper skal være trykket ned, ellers standser toget, idet de fire motorer ganske simpelt går i stå, og toget langsomt bremser op.

Det var blevet mørkt, og for mig kneb det med at skelne signalerne — især ved indkørslen til byer, hvor mange andre lys blinkede. Men føreren var aldrig i tvivl — han vidste, hvor de var.

For mig som luftfartsmand var det en stor oplevelse at være med i førerrummet på de transportmidler, der befordrer langt de fleste mennesker herhjemme, og jeg fik den allerstørste respekt for både lokomotiv- og lyntogsførernes arbejde.

Det er umuligt at drage nogen direkte sammenligning mellem DSB-føreren og SAS-pilotens arbejde. Selv om vi begge har til opgave at transportere passagerer og gods fra sted til sted så sikkert som muligt, er arbejdets karakter dog så vidt forskellig — det er mit indtryk, at man i DSB bygger på en fantastisk rutine og over 100 års erfaring; føreren kender næsten hver svelle og hver sten på ruten. 10 ture med et tog kan sikkert ligne hinanden på en prik — men derimod ligger det i sagens natur, at ikke to flyvninger er ens, selv om man har fløjet strækningen masser af gange; idet foruden selve styringen må lufttrafikken tage hensyn til en lang række andre forhold, bl. a. de meteorologiske.

Vi jernbaneafholdsmænd og -kvinder ser altid en fare, hvor kong alkohol sidder til højbords.

Danske Jernbaners Afholdsselskab.

En jernbane gennem det vestlige Stor-København

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat)

Tangentbanen i sin fulde udstrækning.

Tangentbanen omfatter ifølge den foregående fremstilling yderstrækningen i nord fra Nærum-Egevang til Jægersborg og mellemstrækningen fra Jægersborg til Vallensbæk samt yderstrækningen i syd fra Vallensbæk til Greve Strand eller Solrød Strand.

Mellemstrækningen falder ud i tre delstrækninger, nemlig fra Jægersborg (Nord) til Husum (Vest) og fra Husum (Vest) til Glostrup (Øst) samt Glostrup (Øst) til Vallensbæk (Syd). Denne inddeling får navnlig aktualitet, hvis man fører nogle af togene direkte igennem fra Tangentbanens nordlige del til Frederiksbundbanens indre del og andre fra Tangentbanens mellemste del til Vestbanens ydre del samt atter andre fra Tangentbanens sydlige del til Vestbanens indre del, og omvendt.

De tre dele af mellemstrækningen falder hver for sig ud i to afsnit, hvis man fører nogle af togene på Tangentbanen til og fra radialbaner mellem Nordbanen og Frederiksbundbanen eller mellem Frederiksbundbanen og Vestbanen eller mellem Vestbanen og Køge Bugt-banen.

Man kan således godt føre Tangentbanetogene fra nord ind ad Slangerupbanen, hvilket ganske vist kun kan blive aktuelt, hvis denne forstærkes, udbygges til dobbeltspor, indføres til bymidten og elektrificeres. I så fald vil Slangerupbanen være Tangentbanens nordlige mellemstrækning i to afsnit.

Man kunne på tilsvarende måde føre Tangentbanetogene fra sydvest ind fra Brøndbyvester ad en ny jernbane syd om Brøndbyvester langs Allingvej og Vigerslev Allé og Folehaven til den planlagte bane langs Gl. Køge Landevej, og dermed ind til bymidten. I så fald vil denne bane fra Brøndbyvester -øster dele Tangentbanens sydlige mellemstrækning i to afsnit.

Endelig kan man eventuelt føre tog fra Tangentbanen til Jyllinge-

banen eller i det mindste skabe en spormæssig tilslutning mellem dem. Jyllingebanen kan ganske vist ikke blive aktuel før, man skal til at udnytte de store arealer mellem Glostrup og Ballerup til bymæssige formål. Men sker det, og bygges banen, så vil også Tangentbanens mellemste delstrækning falde ud i to afsnit.

Tangentbanesystemet kan imidlertid også udbygges ud over de to nævnte endestationer i nord og sydvest, altså Egevang-Nærum og Greve Strand eller Solrød Strand. I så fald vil også begge de to yderstrækninger falde ud i to afsnit.

Forlængelserne bør føres fra Egevang-Nærum helt til Rungsted og fra Greve Strand eller Solrød Strand helt til Køge.

Derved vil Tangentbanesystemet blive forbundet med de eksisterende jernbaner i nord og syd, Kystbanen og Sydbanen, i stedet for at ende blidt.

Hele dette banesystem vil blive meget klart og lige. Det vil tillige blive symmetrisk i forhold til København, såvel liniemæssigt som funktionsmæssigt. — I fuldt udbygget tilstand vil det ikke alene kunne tjene den lokale radialtrafik på København og den lokale omgående trafik, men også den fjerntgående radialtrafik og den omgående transittrafik, endda både persontrafikken og godstrafikken.

Strækningen mellem Egevang og Greve Strand eller Solrød Strand er grundstammen, der må bygges snart, eller i hvert fald inden nyopvoksende bebyggelser hindrer det. — Strækningerne mellem Egevang-Nærum og Rungsted og mellem Greve Strand eller Solrød Strand og Køge er sekundære forlængelser, som ikke kan blive aktuelle foreløbig. Men de kan ikke desto mindre få stor betydning i en fjernere fremtid, når villa- og sommerhusbebyggelserne og strandhusene opfylder et bælte fra Sandbjerg til Solrød, ja helt fra Helsingør til Køge. Derfor vejer allerede den blotte mulighed af, at

de to yderste grene med tiden kan føjes til grundstammen, som et tungt moment for denne. — Det er naturlig grund til at omtale dem lidt nærmere allerede i denne konstellation.

Strækningen Jægersborg-Nærum.

Allerførst skal Lundtoftebanen eller Egevangbanen eller den nye Nærumbane omtales lidt nærmere som led i den potentielt større helhed.

Denne bane skal ifølge de foreløbige planer udgå fra Nordbanen med sporudfletning mellem Gentofte og Jægersborg. Med tiden skal den udgå fra Hellerup. Fra Jægersborg skal den fremføres som helt selvstændig bane, nærmere bestemt fra Jægersborg stations nordende. Den skal føres under Jægersborgvej, hvor Nærumbanen nu går under vejen, og fortsættes til Klampenborgvej. Her skal der lige nord for baneunderføringen anlægges en station, som skal aflaste Lyngby station, og som tillige skal supplere den, når de planlagte nye bebyggelser ved Klampenborgvej bliver opført, og mange mennesker får bopæl i nærheden.

Banen skal føres videre i næsten uforandret retning tæt langs den nye Hørsholmvej til Lundtoftevej mellem Lundtofte og Hjortekær. Her skal der anlægges en station.

Banen skal derefter drejes lidt til venstre, ligesom vejen, og føres over Mølleådalen på en bro og derpå over de ubebyggede arealer syd for Skodsborg Ringvej. Ved denne skal der anlægges en station lidt vest for det nuværende Egevang trinbrædt på Nærumbanen. Selve Nærumbanen skal forkortes for ikke at krydse den nye bane og Hørsholmvejen.

Dersom Lundtoftebanen skal indgå som et led i et med tiden omfattende Tangentbanesystem, så den ekstraordinært kommer til at tjene gennemgående trafik og såvel persontog som godstog, så bør sporanlæggene på stationerne ved Klampenborg og Lundtoftevej nok udformes med større perronlængder og videre sporkurver end hidtil tænkt.

Desuden bør banen, eller måske begge baner, føres under eller over Hørsholmvejen lidt syd for Egevang af hensyn til banefortsættelsen mod nord. Stationen kan også i dette tilfælde blive beliggende ganske nær ved det vigtige vejkryds, men nu øst for Hørsholmvejen. Det er midt i det store potentielle bebyggelsesområde mellem Mølleåen og Nærum, som ikke vil kunne betjenes særlig godt af en station ved Egevang vest for Hørsholmvejen. Det er iøvrigt ganske nær Nærum. Den kan passende kaldes Nærum station i stedet for Egevang station.

Strækningen Nærum-Rungsted.

Banen tænkes med tiden ført videre frem, først under Linde Allé omtrent ved rørfabrikken, derpå langs Linde Allé i nogen afstand fra denne og i åben udgravning, til den nær frem til det centrale Nærum. — Der behøves næppe nogen station her, hvis den nuværende Nærumbanes sporareal udnyttes til en stationsvejsforbindelse fra den nuværende endestation til den foreslåede station ved Skodsborg Ringvej.

I det gamle Nærum føres banen frem mellem bageriet og børnehjemmet til hovedgaden og under denne. Ved nordsiden af gaden må man ofre sprøjtehuset og det gamle hus Hartmannsvej 2. Banen føres øst om hotellet og kirken og derpå under vejen mod Trørød, derpå langs sportspladsen, skråt over Kighanerenden og under vejen til Gl. Holte ved Egebækgård. Her anlægges en station ikke langt fra Hørsholmvejen og midt i et endnu ubebygget område.

Banen føres videre til Trørød. Stationen ved Egebækgård kan overflødig gøre en station midt i det nuværende Trørød.

Banen føres tæt vest om det nuværende by-centrum og videre mod Nyvang enten vest eller øst om de nuværende bebyggelser her. Den østlige linie vil koste mest, men vil til gengæld skabe grundlag for en station med ideal beliggenhed i forhold til den nuværende bybebyggelse og navnlig er i fremtiden mange gange større bebyggelse. Banen tænkes ført over Trørød-Nyvang-vejen lige syd for vejknækket og bygrænsen. Her anlægges stationen midt i en stjerne

af veje, endda gennemgaende veje i flere retninger, bl. a. mod Frydenlund og mod Frederiksholm.

Banen føres over vejsystemet på en bro og videre gennem en bakkerig, hvis laveste del netop findes her, kun 16—17 m over havet. Derpå føres banen på en bro over vejen langs sydsiden af Maglemose og på en lav dæmning over mosen til vestsiden af gartnerianlæggene ved Frederiksholm, hvor en nordgående sidedal gør det muligt at føre banen op på plateauet nord for mosen, til 15—20 m højde. Maglemosen begrænses ellers i nord af en ret stejl skrænt, som hindrer eller vanskeliggør jernbaneanlæg, hvorfor det er heldigt, at der et enkelt sted, hvor banen kan føres op uden vanskeligheder.

Heldet vil yderligere, at der her ovenfor på plateauet er gode betingelser for placeringer af en station, som kan få ideale vejforbindelser gennem et udstrakt potentielt bebyggelsesområde og videre til Smidstrup, Rungsted og Hørsholm. Der er allerede veje til Sandbjerg og Frederiksholm og halvvejs til Nyvang.

Banen føres videre til Folehave-skovens sydøsthjørne og langs skovens udkant, dels uden for skoven, dels inde i skoven. Den nær frem til Kystbanen i nærheden af Helleholmvejen. Tangentbanen føres her sammen med Kystbanen med sporkrydsninger ude af niveau. Det vil formodentlig blive lettest at bygge et nyt højtliggende kystbanespor lidt vest for de nuværende og at føre lægge Tangentbanens spor herunder og udnytte det frigjorte kystbanespor som det ene Tangentspor videre frem. Baneanlægget tænkes fortsat med fire spor ialt helt til Rungsted station.

På Rungsted station løber Tangentbanen effektivt sammen med den indre del af Kystbanen.

Den ydre del af Kystbanen bliver derved til en umiddelbar fortsættelse af Tangentbanen, eller omvendt.

Banens funktioner.

Tangentbanen vil da ikke blot kunne betjene de potentielle bebyggelsesområder mellem Nærum og Rungsted og føre trafikken derfra til det indre København og de vestlige forstæder, men vil også kunne bringe forbindelser mellem de store bebyg-

gelser ved den nordlige Øresundskyst og det vestligste København.

Desuden vil den gøre det muligt at lede de gennemgaende tog fra Helsingør til Roskilde uden om København, direkte fra Rungsted til Glostrup. Det vil få direkte betydning for den gennemgaende trafik, navnlig godstrafikken, mellem Kystbanens nordlige del og forøvrigt også Nordbanen på de ene side og Vestbanen og senere også Køge Bugtbanen på den anden side.

Tangentbanen vil kunne fungere bedre end den aldrig fuldførte jernbane fra Hillerød over Slangerup, Frederikssund og Hvalsø til Rungsted, som bl. a. skulle tjene lignende formål. Den vil også kunne fungere bedre end godsbanen fra Hellerup til Vigerslev med dens blandede og store trafik og med komplicerede sporkrydsninger i niveau på Hellerup station.

Desuden vil den kunne få stor indirekte betydning idet de nuværende stærkt belastede baner i det ydre og indre København vil kunne aflastes for en del af trafikken, så de bedre kan afvikle den i fremtiden voksende lokale trafik.

Hellerup station er allerede nu stærkt belastet af delvis krydsende trafik og bliver det i endnu højere grad i fremtiden. — Banesystemet mellem Hellerup og Vanløse er stærkt belastet på grund af den heterogene trafik. — Kystbanen er stærkt belastet netop mellem Rungsted og Hovedbanegaarden på grund af lokalogene, der kun kører på denne delstrækning. — Vestbanen er stærkt belastet på hele strækningen mellem Hovedbanegaarden og Roskilde, men mest på strækningen mellem Hovedbanegaarden og Glostrup, fordi togene her må køre temmelig langsomt og følgelig i ringe afstand fra hinanden.

Da Kystbanen er langt mindre belastet netop mellem Helsingør og Rungsted end mellem Rungsted og København, og da Vestbanen er noget mindre effektivt belastet mellem Glostrup og Roskilde end mellem København og Glostrup, vil det være rationelt at lade en del af togene køre ad Tangentbanen mellem de to ydre strækninger.

Imidlertid er selv den ydre del af banen til Roskilde i hvert fald på

visse tider af døgnet temmelig stærkt belastet, navnlig fordi der her kører mange forskellige slags tog, ikke blot gennemgående fjerntog, men også hyppigt standsende lokaltog. Dertil kommer godstogene fra Godsbanegaarden og Sydhavnsområdet, som benytter Roskildebanelen fra Vigerslev.

Når Femernruten en gang oprettes vil gods- og persontrafikken mellem Helsingør (Skandinavien) og København på den ene side og Nykøbing og Rødby (Kontinentet) på den anden side utvivlsomt tiltage meget. Også trafikken mellem København og provinsen i vest er voksende. Derfor kan fjerntrafikken på Roskildebanelen i fremtiden blive meget stor.

Endelig er lokaltrafikken på Roskildebanelen hastigt tiltagende og kræver stedse mere hensyn.

Bl. a. derfor kan der med tiden blive vægtige grunde til at føre den gennemgående godstrafik ad Tangentbanen under Vestbanen og helt til Køge Bugt-banen. Desuden kan der blive grund til at føre en del af godstrafikken fra København samt en del af den fjerngående persontrafik via og fra København til Køge Bugt-banen.

Denne må da føres igennem helt til Køge, hvor den kan få tilslutning til Sydhavnen.

Strækningen Vallensbæk—Solrød Strand.

Køge Bugt-banen er hidtil kun tænkt og projekteret som en lokaltrafikbane, først til Sydhavnskvarteret, senere til sommerhusbebyggelserne ved Stranden, nærmest som et sidestykke til København—Klampenborg-banen eller København—Rungsted-banen, altså ikke som en lokal- og fjerntrafikbane, som den egentlige Kystbane.

Efter de nyeste planer skal banen foreløbig kun føres frem til Vallensbæk. Ifølge de ubeskarne oprindelige planer skulle den dog føres et stykke langs Køge Bugt, foreløbig til Greve Strand, til sidst helt til Solrød Strand og landevejene vest herfor.

Stationer skulle anlægges ved Hundige Strand, Greve Strand, Mosede—Karlslunde Strand, Karlstrup Strand og Solrød Strand-landevejene.

Da banen kun skulle være en udpræget lokalbane, tjenende bebyg-

gelserne langs stranden, bestemtes dens lokale forløb og stationernes placering mellem Vallensbæk og Solrød Strand af hensyn til strandbebyggelserne. Derfor skulle banen være regelmæssigt bugtet, således at stationerne kom til at ligge så nær ved stranden som muligt, og banestrækningerne mellem stationerne så langt fra stranden som muligt, formodentlig for at give plads for de størst mulige arealer på kystsiden af banen i forbindelse med de mindst mulige stationsafstande fra denne side.

Safremt banen også skal tjene fjerntrafikken, kan der måske blive grund til at vælge en stivere linieføring og noget anderledes placering af stationerne, fordi banens linieføring da må veje tungere end stationernes placering.

Dette gælder naturligvis kun for strækningen fra Vallensbæk til Køge. Strækningen fra Hovedbanegaarden til Vallensbæk via Sydhavnskvarteret må uundgåeligt blive meget kurvet. Men det gør ikke noget; for den skal jo være en ren lokalbane og kun på kort strækning godsforbindelsesbane.

Alternativt kunne der bygges særlige lokaltrafikspor langs fjerntrafiksporene f. eks. fra Vallensbæk til Greve Strand og kun fjernbanetrafikspor herfra til Køge, ligesom der er særlige lokaltrafikspor til Klampenborg i supplement til fjerntrafiksporene, der går helt til Helsingør. — Men det kan i hvert fald ikke blive aktuelt i nogen overskuelig fremtid. Hvorvidt man bør ekspropriere arealerne lidt bredere med henblik på alle muligheder, er en anden sag.

Terrainet, jordbunden, bebyggelserne og vejene lægger ikke synderlige hindringer for banen. Forholdene er så gunstige, at banen kan fremføres praktisk taget retlinet fra Vallensbæk til Solrød.

Stationer tænkes anlagt ved Hundige—Greve Strand, Mosede—Klinte Strand og Solrød Strand—Solrød.

Strækningen Solrød—Køge.

For banens forlængelse til Køge kan to ret forskellige linier komme i betragtning.

Banen kan således føres over Taastrup—Køge-landevejen netop der, hvor bivejene går til Solrød Strand

og til Solrød, og videre i en bue tæt forbi Ølsemagle, hvorefter den løber sammen med Roskilde—Køge-banen, som den kan følge til Køge station. Den nye landevejsviadukt nord for Køge er bygget med henblik på gennemføring af to spor.

Banen kan også føres over Kystlandevejen lige nord for indmundingen af Taastrup-landevejen og fortsættes tæt langs kysten, dvs. øst for alle veje, fabrikker og bebyggelser, til den umiddelbart i udkanten af Køge by når frem til de bestående jernbaneanlæg.

Den sidste linie er lidt kortere end den første. — Til gengæld kan den ikke få nogen lokal betydning i forbindelse med en station undervejs, fordi kystområdet på denne strækning er lavt og sumpet eller i det mindste usundt og derfor uegnet til bebyggelse.

Derimod kan den første linie umiddelbart tjene Solrød og Ølsemagle og de nærliggende landbebyggelser, hvis der oprettes en station ved det foranømtalte bane-landevejs-bivejskryds i nærheden af Solrød og til lige en lidt syd for Ølsemagle, fælles for Køge Bugt-banen og Køge—Roskilde-banen. — Med denne linieføring og stationsplacering kan banen skabe grundlag for en bebyggelsesmæssig udvikling af de højtliggende og sunde og smukke arealer, der strækker sig helt fra Taastrup-landevejen til Køge.

Det vil forøvrigt også være muligt at føre Ringsted—Køge-banen til Ølsemagle (og derfra til Køge), så der bliver skifteforbindelse eller måske endog direkte sporforbindelse til Tangentbanesystemet. I så fald vil store områder henimod Ringsted få nytte af Tangentbanesystemet. — Den planlagte autostrada fra København til Ringsted skal eller kan i det mindste føres forbi den nye station ved Ølsemagle.

Hvis Tangentbanen forlænges fra Solrød til Køge via Ølsemagle, vil den kunne tjene et potentielt bebyggelsesbælte strækkende sig helt fra Helsingør til Køge uden afbrydelser.

Selve Køge by er en vigtig tilføjelse, dels på grund af dens befolkning og erhverv, dels fordi Køge er et overordentligt vigtigt trafiklinieknudepunkt.

Syd for Køge følger der atter et

bælte langs kysten, som egner sig til bebyggelse, i det mindste sommerbebyggelse, og som allerede nu er tæt bebygget og meget søgt i ferietiden. — Fra Køge er der desuden lokalbaner til det østlige og sydlige Stevns, hvis kyster kan blive til et sidestykke til Nordsjællands kyster som udflugts- og udflytteområde for København. — Altsammen naturligvis under forudsætning af, at man forlænger Tangentbanen og Køge Bugt-banen helt til Køge.

Foruden således at tjene lokaltrafikken kan banen da også tjene fjerntrafikken. Den fortsættes nemlig umiddelbart af den allerede eksisterende fjernbane fra Køge til Næstved.

Næstved er Sydsjællands vigtigste by og dominerende trafikknudepunkt. Herfra går forbindelserne videre til Sydsjælland, Moen, Falster og Lolland. Hovedbanen, der kommer fra Ringsted, fører endda til Gedser og med tiden vel også til Rødbyhavn og dermed det store udland i syd og vest.

Tangentbaneforlængelsen langs Køge Bugt helt til Køge kan utvivlsomt tjene og gavne en vældig trafik i fremtiden og ligefrem nyskabe en trafik. Det gælder ikke blot den lokale og fjerntgående indlandstrafik, men også udlandstrafiken, ja transittrafikken gennem Danmark. Det gælder både persontrafikken og godstrafiken, måske allermest den sidste.

Tangentbanen til Køge kan således få stor kvantitativ betydning. — Den kan imidlertid også få stor kvalitativ betydning.

Ved at gå vest om København, syd om Roskilde og øst om Ringsted, og ved at følge en næsten lige linie kan den nemlig skabe grundlag for meget hurtigere trafik. Det vil i sin tur bidrage til forøgelse af jernbanetrafikens omfang og driftsindtægterne, navnlig under hensyn til konkurrencen med vejtrafikken. Samtidig vil den ved at muliggøre hurtigere og enklere toggang kunne bidrage til at formindske Statsbanernes driftsudgifter.

Endelig kan den ved at aflaste Vestbanen og Boulevardbanen, Ringbanen, Hellerup station og den indre del af Kystbanen medføre, at alle disse banecanlægg kan udnyttes bedre til andre formål.

Vestbanen kan vel ikke i længden

afvikle den trafik, der kan komme i fremtiden, i hvert fald ikke på helt tilfredsstillende måde. Det kan derfor blive ønskeligt at udbygge den med to ekstra fjerntrafikspor fra Hovedbanegaarden til Roskilde eller fra Glostrup til Roskilde. Men Køge Bugt-banen vil overflødig gøre ekstrasporene København—Roskilde eller Glostrup—Roskilde.

København eller hovedstadsområdet præges nu af, at det kun er forbundet med provinsen i vest og syd og det vestlige og sydlige udland ved en enkelt jernbane, nemlig Roskildebanen. Med det nordsjællandske opland og det nordøstlige udland er det kun forbundet ved to betydende jernbaner, nemlig Nordbanen og Kystbanen, som endda løber sammen mellem København og Hellerup. Igenem det egentlige københavnske byområde er der nu to baner, Boulevardbanen og Ringbanesystemet, som også løber sammen i Hellerup.

Alt dette er særlig bemærkelsesværdigt under hensyn til Storkøbenhavns størrelse og betydning samt beliggenheden i forhold til provinsen og landene nordost og sydvest for Danmark.

Hvis Storkøbenhavn vedbliver at vokse og tiltage i betydning, og den almindelige forøgelse af trafikken varer ved, så bliver det nuværende banesystem her en skønne dag utilstrækkeligt. — Hvis det ikke ligefrem forhindrer byen i at opnå sin fulde potentielle størrelse og betydning.

I en eventuel krigssituation vil det blive yderst farligt at basere hele byens virksomhed og eksistens på det forhåndenværende banesystem alene. Med den struktur, det nu en gang har, kan det yderst let og hurtigt sættes ud af funktion, midlertidigt eller varigt. — Denne bemærkelsesværdige militære eller rettere sagt civile sårbarhed og udsathed kan ikke opvejes ved anskaffelse og beredskabsholdelse af et par ekstra flyvemaskiner.

Tangentbanesystemet koster, selv i fuldt udbygget tilstand, ikke mere end, hvad et lille antal flyvemaskiner koster, når der tages hensyn til deres ret korte levetid og deraf følgende hyppige fornyelse. Flyvemaskinerne er endda dyre i drift og bringer ikke driftsindtægter.

Tangentbanesystemet kan derimod i længden betale sig selv delvis eller måske helt. Det kan endda i nogen grad afhjælpe farerne.

Hvis Tangentbanesystemet bygges, bliver der jo jernbaneforbindelser helt gennem det storkøbenhavnske byområde samt to forbindelser til det nordøstlige byopland og endelig to forbindelser til provinsen i vest og syd og det sydvestlige udland.

Strækningen fra Glostrup til den nye Avedøre-havn.

Tangentbanen går stort set fra nord til syd mellem Rungsted og Glostrup og drejer derefter mod sydvest. Kun strækningen nord for Glostrup eller Brøndbyerne forløber tangentielt i forhold til København. Fortsættelsen herfra mod sydvest forløber radialt i forhold til København. Tangentbanen går altså kun uden om København i nord og vest.

Banen kan imidlertid også bringes til at omgå København i sydvest og desuden i syd, ja endog i sydøst.

Den kan nemlig ved Glostrup—Brøndbyerne drejes i sydøstlig retning og føres frem til den planlagte nye storhavn ved Avedøre ved Køge Bugt og ved indsejlingen til sejlrenden gennem Kalvebod Strand.

Man kunne simpelthen gaffelde Tangentbanen, helst umiddelbart ved krydset mellem ring-autostradaen og radial-autostradaen ved Brøndbyerne, så den kommer til at ligne en ønskevist med hovedgrenen mod nord og de to sidegrene mod sydvest og sydøst.

Begge disse grene må da i første omgang føres frem til den projekterede Køge Bugt—Sydhavnsbane henholdsvis nær Gl. Køge Landevej ved Vejlegårdsvej syd for Vallensbæk og nær Gl. Køge Landevej ved Hvidovre Boulevard syd for Hvidovre.

Banens forgrening ved Brøndbyerne tænkes udformet således, at den sydøstgående gren forbliver i fæstningsgraven, hvor den sydvestgående gren drejer bort fra den. Eventuelt kan det vestlige spor hæves på en strækning af hensyn til en sporudfletning ude af niveau. Begge spor tænkes imidlertid ført i fæstningsgraven under Allingvej og radial-autostradaen.

Fæstningsbæltet og dermed også banen drejer gradvis mere og mere

mod sydøst. Banen tænkes dog sydvest for Avedøre by ført ud af fæstningsgraven og direkte mod sydøst og syd om Avedørelejren til det forlængst planlagte banesystem ved Hvidovre Boulevard.

En station tænkes anlagt på fællesstrækningen, altså Tangentbanens grundstamme, ved vejen mellem Brøndbyøster og Brøndbyvester. Næste station på banens sydøstgren tænkes anlagt lige efter banens tvegrevning, men dog som en fællesstation, nærmere bestemt umiddelbart nord for autostradakrydsningen. En tredje station kan anægges lidt syd for Avedørelejren, hvor Avedøre Tværvej krydser en sydlig forlængelse af Avedøre Byvej.

Endelig må der anlægges en station, hvor Tangentbanen og den planlagte bane fra Hovedbanegaarden til Vallensbæk løber sammen. Det må naturligvis være en fællesstation. Hensynet til den større helhed af baner og til lokale forhold taler for at placere stationen umiddelbart ved krydset mellem Hvidovre Boulevard og Gl. Køge Landevej, d. v. s. noget sydligere end hidtil planlagt for den ene banelinie.

Her må de to baner forenes og atter adskilles ved sporudfletninger ude af niveau, og desuden må de krydses ude af niveau, så der kan blive mulighed for i det mindste fire togrutekombinationer.

Selve Tangentbanen tænkes efter at være ført under de to hinanden krydsende vigtige veje fortsat direkte mod øst. Hvor den føres under Strandmarksvej, bør der muligvis oprettes en station. Banen kan føres videre i uforandret retning parallelt med Strandhavevej i nogen afstand og kommer derved ud til selve Kalvebod Strand. — Her tænkes den ført sammen med den projekterede godsbane fra Vallensbækbanens indre del til den planlagte Avedørehavn, som skal anlægges ved syden af sejlrenden gennem Kalvebod Strand, hvor sejlrenden når frem til Køge Bugt.

Strækningen Avedøre—Kastrup.

Tangentbanen kan imidlertid også føres videre over eller under sejlrenden gennem Kalvebod Strand til de inddæmmede tørpumpede områder ved Amagersiden og videre over

disse områder, stadig ret mod øst og derved tæt forbi Koklapperne, der nu rager op som et bakkeparti midt i det tørrelagte havområde. Banen når da frem til det egentlige Amager ved Mejlgård, d. v. s. ud for Løjtegårdsvej.

Løjtegårdsvej bør iøvrigt forlænges mod vest, ligeså Lufthavnsvej og Gammel Kirkevej, så de kan føres samlet fra kysten eller Koklapperne langs banen til Hvidovre Boulevard — Gl. Køge Landevej og sydvestaustostradaen.

Fra kystområdet ved Mejlgård kan banen fortsættes mod nordøst til vandtårnet i Taarnby, d. v. s. krydset mellem Taarnbyvej og Englandsvej, altså ret nær de store bebyggelser på Amager og tillige ret nær det indre København. — Her kan banen forenes med en bane direkte fra det indre København eller fra Sydhavnsområdet til Kastrup Lufthavn — og eventuelt Sverige.

En sådan bane, eller om man vil, fællesbanen, bør følge den planlagte nye vej til Amager Landevej ved Lufthavnsvej og derpå selve Lufthavnsvej til Lufthavnen. — Derfra må den føres i en tunnel til Saltholm og fra Saltholm til Skaane på en bro.

Tangentbanen kan også føres fra kysten ved Mejlgård direkte mod øst tæt forbi Amager Travbane til Amager Landevej og først her forenes med banen fra København til Lufthavnen og Sverige. — Det er en mere lige rute. Men den kommer ikke så nær forbi de store bebyggelser på Amager.

Ganske uanset, om banen føres ad den nordlige eller den sydlige linie over det vestlige Amager, bør der anlægges stationer ved Kongelundsvej eller en fremtidig vestligere parallelvej, dernæst ved Englandsvej lige nord for vandtårnet i Taarnby eller noget syd for Taarnby kirke, derefter ved Amager Landevej og naturligvis ved Lufthavnen, samt eventuelt på Saltholm. — Hvis Sverige-togene ikke standser på Saltholm, kan Kastrup Lufthavn blive grænsestation for jernbanetrafikken savel som lufttrafiken. — Det forhindrer ikke lokaltogtrafik til Saltholm.

Banestrækningen fra Englandsvej eller i det mindste fra Amager Landevej til Lufthavnen og eventuelt vi-

dere til Sverige skal sandsynligvis bygges uanset, om Tangentbanen nogensinde bliver bygget. Derfor behøver man ikke at henregne denne strækning til Tangentbanesystemet, når man skal foretage en anlægsøkonomisk beregning.

Imidlertid kan banen mellem det indre København og Sydbanen på den ene side og Kastrup Lufthavn og Malmø på den anden side få stor betydning for Tangentbanen og vice versa, såfremt Tangentbanesystemet udbygges helt til Amager. Denne tilføjelse er ikke overvældende stor, hvis man alligevel skal føre en gren af Tangentbanesystemet til Avedørehavnen ved Kalvebod Strands vestside; og banen hertil kan måske blive aktuel allerede af hensyn til trafikken fra havneanlæggene til tangentbanestammen gennem Storkøbenhavns nye vestlige forstæder og industridistrikter, samt til Roskildebanen, hvis der bygges et forbindelsesspor hertil omtrent langs det private spor fra Kabelfabriken til Glostrup.

Man kan da lede en del af den internationale transittrafik og navnlig godstrafiken fra Amager og eventuelt Sverige syd om København til Vestbanen samt med tiden til Køge Bugt-banen, hvis denne gennemføres helt til Køge.

Dersom Tangentbanesystemet udbygges i sin helhed, således som beskrevet, vil det komme til at strække sig fra Rungsted til Køge og til Kastrup. Man kan da fristes til at betragte det som en ringlinie omkring København med en tilsluttet radiallinie fra København. Men trafikken vil for størstedelen få sådan karakter, at navnet Tangentbane er mest betegnende. — Det er naturligvis kun en bagatel. Men når banesystemet her er kaldet Tangentbanen, selv med den sydlige tilføjelse, så bør det vel motiveres.

Tangentbanesystemets distancer.

I denne ret detaljerede fremstilling af Tangentbanesystemets linieføring er der ikke nævnt noget om distancerne. — Det skønnes at være praktisk at omtale dem i et særligt afsnit, bl. a. af hensyn til direkte sammenligninger mellem længderne af de enkelte delstrækninger og til opsummering af længderne af større

strækninger i forskellige kombinationer samt hele banesystemets længde.

Man kan betragte delstrækningerne og distancerne ud fra et anlægsmæssigt eller driftsmæssigt synspunkt. Det første er nødvendigt, når man skal se på selve banen, byggearbejdernes omfang og anlægskostningerne. Det sidste er nødvendigt, når man skal se på togkørselen, trafikens omfang og driftsindtægterne. I første tilfælde er man mest interesseret i at kende længden af de spor, der skal nybygges. I sidste tilfælde er man mest interesseret i at kende afstandene mellem de vigtigste stationer.

Følgelig må man, alt efter synspunktet, opdele banen og afgrænse delstrækningerne lidt forskelligt.

I denne fremstilling skal begge synspunkter lægges til grund.

Forst skal omtales længderne af de sporanlæg, der er fornødne til de enkelte delstrækninger og hele systemet.

De skal omtales i deres naturlige udbygningsrækkefølge.

Første udbygningstrin:

Strækningen Husum—Nærum.

Den første delstrækning kan praktisk regnes fra Jægersborgvej, d.v.s. lidt nord for Nordbanen og altså fra Lundtoftebanen i egentligste forstand og som en del af Tangentbanesystemet. Den kan praktisk regnes til Frederikssundsvej. Men hertil kommer forbindelsessporet i en østlig bue til Frederikssundbanens indre del og eventuelt et niveaukrydningsfrit forbindelsesspor i en stor vestlig bue (som dog kan spares, hvis man flytter Husum station til østsiden af Islevhusvej, hvorved der kan vindes perronlængde). Fremdeles kan der bygges et spor fra Frederikssundsvej til Frederikssundbanens ydre del.

Endvidere kan man til denne del af banesystemet henregne en sporforbindelse fra Tangentbanen til Nordbanens ydre del i retning mod Lyngby, enten et simpelt enkeltspor eller et dobbeltspor med krydsninger ude af niveau. Endelig kan der til denne gruppe baneanlæg henregnes en sporforbindelse mellem Tangentbanen og Slangerupbanen, enten fra nord eller fra syd, d. v. s. fra Høje Søborg.

Fra Jægersborgvej bliver der 0.25

km til Nordbanen. Derfra bliver der 6.7 km til Frederikssundsvej. Den korte sporforbindelse til Frederikssundbanens indre del bliver 0.3 km og den lange 1,0 km. Dertil kommer 0.2 km til Frederikssundbanens ydre del.

Sporforbindelsen mellem Tangentbanen og Nordbanen bliver 0.4 km, hvis den skal være enkeltsporet, og 0,8 km for det ene spors vedkommende, hvis den skal være dobbeltsporet.

Sporforbindelsen fra et sted 0.25 km nordøst for Søborg-Buddinge Hovedgade til Slangerupbanen mellem Kildebakkens station og Vangede station bliver 0,7 km, hvis der regnes med niveaukrydsninger.

Endelig kan man godt i første omgang nøjes med at bygge strækningen fra Husum over Gladsakse til Slangerupbanen, idet man allerede da kan begynde at få nytte af anlæggene, nemlig hvis man indfører en ensrettet trafik i retning med urviseren fra Gladsakse til Nørrebro og tilbage via Vanløse-Husum. — Jfr. Trafikkommissionens ældre og nyere forslag til oprettelse af en jernbaneforbindelse til Gladsakse.

Imidlertid er strækningen fra Gladsakse til Jægersborg så kort, nemlig 2,7 km fra sporforgreningen 0.25 km nordøst for Søborg Hovedgade til Jægersborgvej 0.25 km nord for Nordbanen, at der ikke kan være anledning til at vente i længere tid med at fuldføre delstrækningen fra Gladsakse-Slangerupbanen til Jægersborg-Lundtoftebanen.

Herefter må turen komme til selve Lundtoftebanen, hvorved der her forstås Lundtoftebanen i egentligste forstand, fra Jægersborgvej ved Nordbanen til Skodsborg Ringvej ved Nærum.

Til denne del af helhedssystemet bør der medregnes et kort forbindelsesspor fra Tangentbanens nordlige del til Nordbanens østlige spor, forløbende omtrent som Nærumbanen nu mellem Jægersborgvej og Nordbanen ved Hørsholmvej. Maske kan der også blive grund til at bygge et tilsvarende forbindelsesspor fra Tangentbanen til Nordbanens vestlige spor. Det kan drejes af lige syd for banekrydsningen og føres i en større bue syd om forbrændingsanstalten til sammenløb med Nordbanen ved

Stadion. Ved begge disse forbindelsesspor må der anlægges perroner øst for Nordbanen.

Disse anlæg bliver dog ikke aktuelle, før Lundtoftebanen bliver meget trafikeret, d. v. s. næppe før banen er ført igennem helt til Rungsted.

Banestrækningen fra Jægersborgvej til Skodsborg Ringvej bliver 5.7 km lang.

De to forbindelsesspor mellem Tangentbanen og Nordbanen bliver henholdsvis 0,4 og 0,8—1,0 km.

Når man skal beregne omkostningerne for denne del af Tangentbanesystemet, så må det erindres, at Lundtoftebanen i ordets gamle betydning, d. v. s. strækningen fra Hellerup til stationerne ved Klampenborgvej, Lundtoftevej og Skodsborg Ringvej, allerede er næsten vedtaget. Følgelig kan man se bort fra omkostningerne for strækningen fra Jægersborgvej til Skodsborg Ringvej. — Eventuelt kan man endog spare omkostningerne for de her omtalte sporforbindelser mellem Tangentbanen og Nordbanen eller den planlagte sporudfletning mellem Jægersborg og Gentofte og sporfordoblingen derfra til Hellerup og måske også en sporudfletning her, fordi ingen af disse anlæg bliver påkrævet foreløbig.

Endelig skal det bemærkes, at Nærumbanen kan føres ind under Nordbanen for ret små udgifter sammen med Tangentbanen, og derved få god forbindelse til Nordbanens perron, samt føres videre helt til Lyngbyvej ved Gammellosevej. Ifølge de foreliggende planer skulle man ellers på lignende måde føre Nærumbanen under Lundtoftebanen mellem Jægersborgvej og Klampenborgvej og oprette en ekstra station der, hvilket ville blive meget dyrt.

Hele Tangentbanestrækningen fra Skodsborgvej til Husum station kan næppe komme til at koste synderlig meget mere end Lundtoftebanen fra Egevang til Hellerup.

Andet udbygningstrin:

Strækningen Husum—Glostrup.

Næste anlægsmæssige del af Tangentbanesystemet bør naturligt blive strækningen i fæstningskanalen fra krydsningen med Frederikssundsvej til krydsningen med Frederikssund-

banen og videre i kanaludgravningen eller tæt langs den til Roskildevej. Dertil kommer så selve sportilslutningsforbindelsen til Vestbanen i retning mod Glostrup. Den kan udformes på flere måder. Her skal kun angives længden af et enkeltspor eller et dobbeltspor omtrent fra Tangentbanens Roskildevej-underføring til S-togssporet i nærheden af Glostrup, men uden hensyntagen til en eventuel sporudfletning her, samt længden af et enkelt- eller dobbeltspor fra Tangentbanens krydsning med Vestbanen i en større bue til Glostrup, ligeledes uden hensyn til en eventuel underføring af det ene spor, så det kan komme ind mellem Vestbanens to spor af hensyn til undgåelse af krydsning af modgående tog. — Til Tangentbanesystemets mellemstrækning må også henregnes et forbindelsesspor fra Frederikssundbanens ydre del til Tangentbanen, navnlig af hensyn til godstrafikken mellem de planlagte store industriområder ved Herlev, Skovlunde og Ballerup på den ene side og Godsbanegaarden. Sydhavnen og den kommende Avedøre storhavn på den anden side.

Strækningen fra Frederikssundsvej til Frederikssundbanen bliver 0,35 km. Derfra bliver der 5,5 km til Roskildevej. Det korte spor derfra til Glostrup bliver ca. 0,5 km. Fra Roskildevej til banekrydsningen med Vestbanen bliver der 0,4 km; og det lange spor herfra til Vestbanen bliver 0,7—1,0 km. Forbindelsessporet fra Frederikssundbanen til Tangentbanen bliver 0,6—0,7 km.

Tredie udbygningstrin:

Strækningen Glostrup—Vallensbæk—Greve Strand.

Det følgende udbygningsled af Tangentbanesystemet må blive strækningen fra Roskildevej-krydsningen eller fra selve Vestbanekrydsningen til Køge Bugt-banen mellem Vallensbæk og Gl. Køge Landevej, praktisk regnet til Vejlegårdsvej, d. v. s. indbefattet selve fællesstationens sporområde, fordi de to baner først føres effektivt sammen efter stationen af hensyn til stationens kapacitet og til muligheden for omstigning mellem sporene. Til denne del af Tangentbanesystemet kan man eventuelt også regne sporforbindelsen mellem

Vestbanens indre del af Tangentbanen syd for Vestbanen i retning mod stationen ved Vallensbæk. Denne sporforbindelse kan ganske vist ikke udnyttes fuldt ud, før Køge Bugt-banen er ført frem til strandbebyggelserne længere mod sydvest. Men den vil dog muliggøre trafik med tog fra Boulevardbanen til Vallensbæk og med rutebiler derfra til kystbebyggelserne og omvendt. Thi Vallensbækstationen kommer kun til at ligge 0,6 km fra Gl. Køge Landevej; rutebilerne kan derfor køre ad en vej bue forbi stationen uden synderlig omvej. — Forbindelsessporet kan udgå fra Vestbanen omtrent ved den nye viadukt øst for Hvidovre station fra det nye S-banespor til Glostrup, men syd for det endnu ikke anlagte andet spor af hensyn til undgåelse af krydsende trafik. Det føres først i en bue bort fra og derpå imod og under Vestbanens tre spor og frem til Tangentbanen godt en halv km syd for dens krydsning med Vestbanen.

Banestrækningen fra Roskildevej til Vestbanen bliver som sagt 0,4 km. Fra banekrydsningen bliver der ca. 6,2 km til Vejlegårdsvej mellem Vallensbæk og Gl. Køge Landevej.

Sporforbindelsen fra Vestbanens indre del til Tangentbanen bliver ca. 1,2 km, dog ca. 1,4 km for det ene spor, hvis det føres over Tangentbanen før sammenføringen, af hensyn til undgåelse af krydsning af modgående trafik i niveau.

Banen bør måske føres helt til Greve Strand i stedet for Vallensbæk, så snart sporforbindelsen fra Vestbanen er fuldført.

Fjerde udbygningstrin:

Strækningen Glostrup—Avedøre storhavn.

Sydøstgrenen af Tangentbanen kan måske blive aktuelt allerede før, selve Køge Bugt-banen bliver aktuel, eller i hvert fald omtrent på samme tidspunkt. Hvornår det vil ske, afhænger bl. a. af, hvornår havnen ved Avedøre bygges, og hvor hurtigt man bebygger de planlagte industriområder langs Tangentbanen fra Glostrup til Gladsaxe, ja, helt til Lundtofte og tillige langs Frederikssundbanen. Bebyggelsestidspunkterne må forøvrigt også komme til at afhænge af tidspunktet for selve Tangentbanens bygning eller i det mindste tidspunkt

for dens eventuelle vedtagelse, fordi mange svære industrier vil tage hensyn dertil allerede ved fastlæggelsen af deres fremtidsdispositioner. — Der kan i denne sammenhæng mindes om, at Landsforeningen Dansk Arbejde fornylig har erklæret, at der allerede nu savnes egnede arealer for de store industrier.

Til Tangentbanesystemets sydøstlige del bør medregnes en sporforbindelse til Vestbanens ydre del ved Glostrup og kabelfabriken, udgående syd for banekrydsningen og ført i en bue omtrent langs kabelfabrikens private spor til Glostrup.

Tangentbanens sydvestgren og sydøstgren adskilles 0,5 km syd for vejen mellem Brøndbyvester og Brøndbyvester, d. v. s. 1,8 km fra banekrydsningen og 2,2 km fra Roskildevej. — Fra bandedelingen bliver der 4,5 km til Hvidovre Boulevard-Gl. Køge Landevej, hvor banen får forbindelse til Køge Bugt-banens indre del og desuden fra dens ydre del. — For strækningen derfra til Avedøre-havnen må længden bl. a. komme til at afhænge af udformningen af selve havnen og den lokale byplan. Men sa meget kan dog siges, at der fra Hvidovre Boulevard-Gl. Køge Landevej, som løber lige inden for den nuværende kystlinie, bliver 1,2—1,4 km, alt efter, hvor i sektoren mellem Strandby Alle og Strandhavevej banen føres ud til kysten.

Femte udbygningstrin:

Strækningen Vallensbæk—Køge.

Banen langs Køge Bugt må formodentlig blive næste led i den store helhed. Den kan udføres enten som en kurvet lokalbane, saledes som allerede planlagt, eller som en næsten retlinet lokal- og fjertrafikbane.

Længden bliver i første tilfælde ca. 14,3 km fra Vejlegårdsvej til stien fra Solrød Strand til Taastrup-Køge landevej ved bivejen mod Solrød by og 0,25 km længere, d. v. s. 14,6 km, til banens endepunkt ved vejen fra Solrød Strand til Taastrup-Køge landevej.

I sidste tilfælde bliver banens længde 14,6 km, regnet til selve endepunktet ved Taastrup-Køge Landevej, hvor bivejen går til Solrød by.

Da afstanden herfra til Køge ikke er særlig lang, og da banen delvis kan følge Roskilde-Køge-banen, og

da togene måske ligefrem kan fremføres ad dennes spor i den første periode, må Køge Bugt-banens forlængelse til Køge blive aktuel meget hurtigt efter, at banen er ført frem til Solrød-vejen.

Strækningen herfra til Roskilde—Køge-banen bliver mellem 5 og 7 km, alt efter tilslutningsstedet. Helt til Køge station bliver der ad den korteste gode linie 9,2 km; selve stationsstrækningen i Køge er da medregnet til stationens midte.

Sjette udbygningstrin:

Strækningen Nærum—Rungsted.

Tangentbanesystemets forlængelse i nord fra Egevang-Nærum til Rungsted og dermed Kystbanen kan formodentlig blive aktuel umiddelbart efter, at Tangentbanens sydlige del er ført frem til Køge og dermed Syd-banen. Muligvis kan det allerede forinden blive aktuelt at forlænge banen til Frederiksholm.

Afstanden fra Egevang-Nærum stationen ved Skodsborg Ringvej til Frederiksholm bliver ca. 4,9 km. Afstanden helt fra Skodsborg Ringvej til Rungsted station bliver 7,7 km, vel at mærke regnet til stationens midte; stationen har imidlertid fire spor på de sidste 3—4 hundrede meter.

Syvende udbygningstrin:

Strækningen Avedøre—Taarnby—Kastrup.

Sidste led i planen må blive strækningen fra Avedøre til Taarnby og videre til Kastrup Lufthavn, eventuelt til Amagerbanen og Sverige-banen.

Det er lidt problematisk, hvor banen bør afgrænses fra selve havnebanen ved Avedøre. Men regnes banens sydvestgren fra Hvidovre Boulevard-Gl. Køge Landevej, så bliver strækningen 6,2 km til Amagers gamle østkyst. Regnes den fra Hvidovre Strandvej, bliver den 4,8 km. Deraf fører størstedelen under (eller over) tørpumpede havområder. Længden af tunnelstrækningen bestemmes mere af kravene til tunnelens stigninger end af afstanden mellem kystlinien på Sjællandssiden og dæmningen omkring tørlægningsområdet på Amagersiden.

Den lige bane fra Amagers gamle vestkyst til Amager Landevej bliver

3,3 km. Den alternative bane til Englandsvej-Taarnbyvej, d.v.s. til vandtårnet i Taarnby, bliver 2,3 km.

Fra vandtårnet i Taarnby bliver der 1,7 km banestrækning til Amager Landevej.

Herfra til Lufthavnens passagerstationsbygning bliver der omkring 2,1 km. Dertil skal dog bemærkes, at den planlagte nye luftstationsbygning måske ikke kommer til at ligge på samme plads som den nuværende.

Forbindelsen København—Malmö.

Sidstnævnte strækninger bør nærmere henregnes som dele af baneforbindelserne mellem det indre København og Godsbanegaarden på den ene side og Kastrup Lufthavn og Malmø på den anden side end som en østlig fortsættelse af Tangentbanen fra Helsingør og Køge og det vestlige København og Roskildebanen.

Øresunds-tunnel-broen bør heller ikke henregnes til Tangentbanesystemet i anlægsøkonomisk henseende, selv om begge anlæg kan gavn hinanden gensidigt. Det skal dog bemærkes, at Øresundsforbindelsen kan fortsætte Tangentbaneforbindelsen umiddelbart fra lufthavnsstationsbygningen. — Allerede ud for denne tænkes banen nedgravet og overdækket; og den fortsættes som tunnelstrækning under den betonbelagte plads mellem lufthavnsstationsbygningen og hangarbygningerne. Tunnelen skal alligevel have en betydelig længde for at undgå større stigninger.

For fuldstændigheds skyld skal det anføres, at denne tunnellinie til Saltholm med fortsættelse ad den bro til Lernacken ved Skånes kyst og videre til de bestående jernbaneanlæg i Limhamn bliver mellem 20 og 21 km.

Denne banestrækning eller en lignende bane skal formodentlig bygges før eller senere, ganske uanset, om man nogensinde vil bygge Tangentbanesystemets sydøstlige del fra Amager Landevej eller Taarnby til Sjælland og videre til Vestbanen m. m.

Det har imidlertid i denne sammenhæng en vis interesse at erindre, at Statsbanerne eller Teknisk Central for omkring et dusin år siden udarbejdede et projekt til en jern-

bane- og vejforbindelse fra Øresundsbroen eller -tunnelen på Amagers østside til Sjælland, specielt til den planlagte autostrada mod sydvest og til Vestbanen. Banen skulle føres over eller under Kalvebod Strand forbi Avedøre og derpå i en stor bue forbi Brøndbyøster. Først her skulle den forenes med det bestående jernbanesystem, idet den skulle bøjes mod øst og løbe sammen med Vestbanen til Københavns Hovedbanegaard og desuden til Godsbanegaarden.

Denne bane minder noget om en del af Tangentbanesystemet, navnlig hvis der skabes en sporforbindelse fra dets sydlige del til Roskildebanens indre del ved Brøndbyøster, således som tidligere beskrevet. Det her foreslåede banesystem skal imidlertid tjene andre formål. — Hvis forbindelsen fra Øresundstunnelen til det indre København drages ind i debatten, så kan den efter forf.s opfattelse bekvemt føres fra Kastrup Lufthavn til sydhavnsområdet langs den planlagte forlængelse af Lufthavnsvej mod nordvest og under Kalvebod Strand ved spærredæmningen, for derefter at nå frem til Sjælland i sydhavnsområdet. Den kan føres videre frem i overdækket eller åben udgravning langs Sydhavnsvej vestside og derpå langs Enghavevejs østside for ved lidt før viadukten øst for Enghave station at dreje mod øst ind under det østgående fjernbanespor og op i baneterrainets niveau til selve fjernbanesporene mod Hovedbanegaarden. — Sporudfletningen ved Enghave kan dog også klares ved en overføring. I så fald vil man lettere kunne få forbindelse med Godsbanegaarden.

Hvis man imidlertid udformer det nye bybanesystem således, at dets forbindelser under havnen ekstraordinært kan bruges af persontogene fra Kastrup Lufthavn og Malmø, kan man lede godstogene ad Tangentbanesystemet til Vestbanen og dermed til Godsbanegaarden og tillige til Roskilde. I så fald kan man måske spare tunnelen under havnen ved spærredæmningen. I det mindste vil man kunne udskyde dens bygning i mange år, til godstrafiken mellem Norge-Sverige og selve København bliver meget stor.

(Fortsættes)

Indtryk fra en rejse

For ca. 40 år siden besøgte jeg som såkaldt »rejsende håndværkssvend« bl. a. landene Tyskland og Schweiz.

De minder om hine svundne dage, som man i sine stille stunder kan fremdrage, lader sig kun yderst vanskeligt beskrive i ord. I ganske særlig grad fæstnede Schweiz med sin vidunderlige bjergnatur sig i min bevidsthed, og fra dette land hentede jeg nogle af mine skønneste indtryk.

Senere har jeg mange gange længtes efter at gense dette land, hvor jeg i min ungdom tilbragte så mange gode timer, og i særdeleshed trængte den tanke sig frem, at det kunne være skönt at præsentere Schweiz's ejendommelige natur for min kone. Efterhånden antog disse tanker karakter af en ønskedrøm, som år for år tiltog i styrke, indtil vi endelig denne sommer fik mulighed for at realisere den. Iøvrigt besluttede vor søn og svigerdatter samt vor niece at gøre os følgeskab, og vi havde en vidunderlig tur på 12 dage.

Jeg vil nu give en beskrivelse af turens forløb, rute m. m., således at andre af bladets læsere, der eventuelt kunne tænke sig en lignende tur, kan drage nytte af vore erfaringer.

Vi afrejste fra København den 11. august kl. 9.20 med Skandinavien-Italien ekspressen. På vejen gennem Tyskland så vi de dystre minder fra krigens tid. De taler deres eget manende sprog.

Da vi næste morgen nåede Basel, skiftede vi tog til Zürich, hvor vi gjorde nogle timers ophold. Zürich ligger smukt ved Zürichsøen og floden Limmat. Selve byen Zürich er beliggende 411 m o. h., medens søen ligger 409 m o. h. Arligt besøges Zürich af tusinder af turister.

Efter at have skyllet varmen af os ved et forfriskende bad i Zürichsøen begav vi os atter til toget. Vi skulle nå Zug om aftenen, idet der var bestilt hotel i denne by. Der blev dog tid til på vejen til Zug at gøre ophold i Baar, en lille by, som ligger 5 km fra Zug, og her så vi de berømte »Höllgrotten« (drypstenshuler). Det er en sjælden oplevelse at betragte de mærkværdige formationer, der kan dannes i sådanne huler. I sandhed et sælsomt og fantastisk syn.

Efter ankomsten til vort hotel i Zug indtog vi middagen, og lidt senere på aftenen spadserede vi en tur gennem byen ned til den smukke Zugersø, hvor vi lejede en båd og sejlede en aftentur. På denne sejltur havde vi en vidunderlig udsigt til bjerget »Rigi«, også kaldet »Bjergenes dronning«, som ligger på den anden side af søen.

Efter en god nats søvn stod vi veludhvilede op og indtog et godt morgenmåltid bestående af rigelig kaffe, varm mælk, brød, rundstykker, marmelade, honning og smør. Hotel med ovenstående morgencomplet var gennem D. S. B.s rejsebureau bestilt og betalt inden vor afrejse.

Vi skulle nu på trediedagen til Goldau og med tandshjulsbane herfra op på kronen af Rigi, 1800 m o. h. Heroppe fra udbredte sig for vore øjne et panorama så storslået og skönt, at det ikke lader sig beskrive, det skal ses og opleves. Vi tog så tu-

ren ned til Vitznau, som ligger ved Vierwaldstättersøen, og her lægger man særlig mærke til byens smukke beliggenhed og dens mange hoteller. Turen gik nu tilbage igen, op over Rigi til Goldau, og herfra kunne vi fortsætte med toget til Luzern, hvortil vi ankom ved 19-tiden. Fra Luzern skulle nu de næste to dages udflugter have deres udgangspunkt.

Den fjerde dag sejlede vi på Vierwaldstättersøen, 437 m o. h., fra Luzern til Flüelen og tilbage igen. Fra søen havde man den smukkeste udsigt til de omkringliggende bjerge. På den østlige side af søen ses først Rigi, med Rigi Kulm, dernæst Schilt. Dosren, Vitznauer Stock og takkerne af Taulen i Uri. Noget længere tilbage kan man i klart vejr se Tödi og lidt nærmere igen ligger bred og klodset Seelisberger Kulm, og bag den Oberbauen. På vestsiden af søen ses Bürgenstock og Buochserhorn, og imellem disse skimter man snetoppene af Sittlistock og Rigidalstock. Dernæst det brede Stanserhorn og endelig ses ganske nær ved det kløftede og prægtige Pilatus, 2 133 m o. h.

Turen til Flüelen varer 3 timer, og på vejen passerer man den berømte Schillersten, et stort løse-revet klippestykke, som står lodret op i vandet. Ankomsten til Flüelen startede vi på en længere spadseretur, efter først at have givet efter for fristelsen til en dejlig dukkert i det krystalklare vand. Vi kom på vor tur igennem Axenstrasse, hvorfra man har udsigt til det mægtige sneklædte Bristenstock, 3.074 m o. h. Vi passerer herefter de særprægede gallerier, som er fremkommet ved først at ud-bore en tunnel igennem bjerget og derefter gen-nembryde sidevæggen ud mod søen, så der på denne måde er fremkommet en slags gallerier med mægtige og naturlige søjler.

Omsider nåede vi Wilhelm Tells kapelle. Herfra har man udsigt til det skønne Uri Rotstock, 2.932 m o. h. Selve Wilhelm Tells kapelle blev indrettet i året 1388, men først rigtig fyldendt i 1883.

Denne spadseretur fra Flüelen til Wilhelm Tells kapelle er noget af det skønneste, man kan tænke sig, og kan trygt anbefales.

Nogle få minutters gang fra Tells kapelle var en anløbsbro, og herfra tog vi med skibet tilbage til Luzern.

Den femte dag blev vi i Luzern og benyttede lejligheden til at se på byen. Vi så den berømte Gletschergarten samt løvemonumentet, som er udhugget i en meget stor klippevæg. Løven er en kopi i flere gange forstørret målestok af Thorvaldsens model, og monumentet er rejst for at minde om den tro og tapperhed, som de ved Paris i 1792 faldne schweizere havde udvist. I nærheden af løvemonumentet er indgangen til Gletschergarten, hvor man ser Gletscherkværnene, isgrotter og andre naturejendommeligheder. Desuden er der et museum, hvor man kan se de forskellige tidsperioder fra jordens oldtid og op til vor tid illustreret ved de geologiske dannelser. Det var virkelig interessant.

Vi så også de gamle træbroer. Den længste, Kappelbrügge, som blev bygget i 1333, skulle være det første bygningsværk. Den indeholder 112 malerier, der alle har Luzerns helgener, Leodegar og Mauritius, som motiv. Dernæst så vi Spreebrücken, bygget 1409, hvis 36 malerier illustrerer dødens

allesteds nærværelse, og endelig den store og nyere bro Seebrücken.

Endvidere spadserede vi langs med søen ad Schweizerhofkajen og Nationalkajen, hvor iøvrigt folk af alle nationaliteter færdes. Luzern er en by i ældre stil, og der findes fine og kunstnerisk udførte bygninger.

Sjattedagen rejste vi med første morgentog fra Luzern over Sarnen, Lungern og Brünigpasset til Meiringen. Vi kom på denne tur igennem kanton »Unterwalden«, der med sine prægtige bjergskove og vidunderlige alpe landskaber vanskeligt finder sin lige. Pludselig overraskes man ved dybt nede at se den lille bjergsø »Lungernsee«, og ved enden af denne sø ligger Lungern, malerisk og fortryllende. I perspektivet ses endvidere takkerne af det trodsige »Wetterhorn«. Flere steder havde vi udsigt til bjergene »Altschihorn«, det spidse »Welt-horn« samt Engelhörner, grænsen mellem Unterwalden og Bern.

Da vi nåede Brünig kunne vi se en del af Berner oberland, med de blinkende søer, brusende vandfald, mørke skove og dybe grønne dale, de himmelstræbende snebjerge og lysende gletschere. Endelig passerede vi også Brienzersøen, 560 m o. h., og umiddelbart herefter standsede toget i Meiringen. Herfra var det efter rejseplanen meningen, at vi skulle en tur til Rosenlauri med en af postvæsenets rutebiler. Pladsbilletter til disse rutebiler skal man bestille i Luzern, helst den første dag man ankommer dertil, og dette hvad enten man ønsker turen til Grimsel, Rhonegletscherne, Furka eller til Rosenlauri. Vi havde altså valgt Rosenlauri. Bussens afgangstid var kl. 10, og vi havde god tid til at gå hen til vort hotel og nyde en forfriskning, inden vi skulle starte. Det blev en uforglemmelig oplevelse. Bussen kører på en ganske smal vej og må stadig bruge posthornet for at varske de biler, som er på vej nedad, og som så må standse på de steder, hvor man kan krydse hinanden. Man ser ned i dybe afgrunde og mørke skove, og vi når efter ca. en times køretur op til Rosenlauri, 1400 m o. h. Her er vidunderlig smukt, og man kunne få flere dage til at gå med at vandre rundt heroppe.

På skråningerne græsser køerne, alle med klokke om halsen, så man hører ustandselig klokkeklang. Vi vandrer videre opad og nærmer os Breitenbadenalp med Engelhörner. Vi kan se Dossen Well og Wetterhorn samt Gletscherne og omsider Gletschersluchten. I sandhed et pragtfuldt skue.

Tiden er nu så vidt fremskreden, at vi må påbegynde nedstigningen og se at komme tilbage til Meiringen. Ankommet hertil var damerne mest stemt for at tage til vort hotel og hvile. Da min søn imidlertid gerne ville se Aaresluchten, som jeg selv havde set for mange år siden, fulgtes han og jeg derud. Der går sporvogn direkte derud. Spadsereturen frem og tilbage gennem sluchten tager ca. 1½ time. Det er et imponerende og overvældende skue at se de brusende vandfald styrte fra bjergsidernes kløfter ned i Aareflodens vilde løb. Vi fik rigelig belønning for vor ihærdighed og nåede tilbage til vort hotel lige til spisetid.

Den syvende dag rejste vi med et tidligt morgentog til Interlaken Øst. Vi tog straks med tand-

hjulsbane over Lauterbrunnen til Vengen og Vengenalp, 1.873 m o. h., og videre op i det pragtfulde Berner oberland. Dette er noget helt for sig selv. En skønhed, som betager vort sind. Med en egen ærefrygt skuer man hen over Berner oberlands kæmper. Yderst til venstre Schreckhorn, 4.078 m o. h., og derefter følger Finsteraarhorn, 4.274 m o. h., Eiger, 3.970 m o. h., Mönch, 4.099 m o. h., Eggishorn, 2.927 m o. h. Herefter det prægtige Jungfrau, 4.166 m o. h., og til sidst Aletscherhorn, 4.195 m o. h., alle med evig sne og vidunderlige gletschere. Ja, i sandhed, Berner oberland ist schön, wunderschön, som schweizerne synger. Efter længe at have betragtet denne skønne natur måtte vi modstræbende løsrive os og tage turen tilbage til Interlaken.

Med skib sejlede vi herefter på Thunersøen, 560 m o. h., til byen Thun, en sejltur på ca. 2½ time. Her blev lige tid til at se lidt på byen, som er ganske ejendommelig og original. Den minder nærmest om en rigtig gammel ridderby fra middelalderen, indrammet som den er af bjerge. Man ser tydeligt det brede Niesen, det mærkeligt formede Stockhorn, Blümlisalp og Tschingelhorn.

Ankommet til banegården var vi så heldige lige at nå et tog til Spiez, hvor vi havde bestilt hotel til overnatning.

Den ottende dag om morgenen rejste vi videre, og nu skulle vi ind i det franske Schweiz. Fra Spiez gik turen over Zweisimmen til Montreux og Lausanne. De to sidstnævnte byer ligger overordentlig smukt ned til Genfersøen, 375 m o. h. I Lausanne havde vi bestilt hotel for to dage. Denne by ligger meget højt, 514 m o. h., og gaderne skræner stærkt ned mod søen. Her er dejlige parker med blomster i massevis. I særdeleshed kan en spadseretur ad den henrivende promenade langs med søen varmt anbefales.

Niendedagen om morgenen rejste vi med toget til Geneve, hvor vi spadserede en tur langs med søen ad den såkaldte schweiziske reviera. Her har man den herligste udsigt til de franske alper. Værdig til omtale er også et enormt springvand på 110 m. Om aftenen sejlede vi tilbage til Lausanne. Det pragtfulde panorama, som fra skibet åbenbarer sig over mod den franske kyst og op mod alperne med Mont-Blanc, 4.810 m o. h., i baggrunden, er uforglemmeligt. Efter ca. 3 timers sejlads var vi atter tilbage i Lausanne.

På tiendedagen var vort rejsemål Bern, hvor vi skulle have den sidste overnatning i Schweiz. Vi ankom til Bern hen på eftermiddagen og anvendte resten af dagen til at se nogle af byens seværdigheder. Særlig må omtales tidsklokketårnet, hvor man ser »manden med hammeren« slå klokkeslagene. Vi så også den pragtfulde Münster kirke, som minder en del om Kölnerdom.

Den sidste dag før vor afrejse tilbragte vi også i Bern og så blandt andet den berømte Bärengrave (Bjørnegraven). Bjørnene var meget morsomme. Der var fire unger, lige noget for de mindste tilskuere.

Om aftenen afrejste vi fra Bern, og næste dags aften, den 22. august, kom vi i god behold til København.

For mig var det en vidunderlig oplevelse at gen-
se Schweiz, min ungdoms rejseland. Påny oplevede
jeg den tid, da jeg travede på landevejene dernede.
Gamle minder blev frisket op, de mellemliggende
år blev slettet ud. Forynget vendte jeg tilbage. For
de øvrige deltagere var det en betagende og ufor-
glemmelig tur, som bedst kan sluttet med et vers
fra vor gamle naversangbog:

Ja, hvorhen jeg end drog,
til den fjerneste krog,
overalt i de fremmede zoner,
har dybt i hjertet jeg gemt,
men aldrig forglemmt
fædrelandets hjemlige toner.

A. L. Wedebye, lokomotivfører. Slagelse.

Jernbanemuseet rykker frem i lyset

Danske Statsbaner har taget et påskønnelses-
værdigt initiativ. I nedgangstunnelen til perron 5
på Københavns Hovedbanegaard er enkelt og ele-
gant indrettet et anneks af Jernbanemuseet, der
i det daglige lever en skyggetilværelse i General-
direktoratet i Sølvgade.

I modsætning til landets andre museer, der er
indrammet i mere eller mindre pompøse bygnings-
værker og i udstrakt grad nyder det offentliges be-
vågenhed, må Jernbanemuseet slumre i snævre
rammer. Disse meningsløse forhold, som museets
inspektør, Parbøl, ved sin dygtige og pietetsfulde
ledelse kæmper for at få det bedst mulige ud af,
bør undergå en ændring. Der ligger en betydelig
historisk værdi i disse samlinger, og dette bør ind-
passes i rammer, der anskueliggør den vældige ud-
vikling, som har fundet sted ved jernbanerne —
dette vigtige område i vort samfund.

Det nu indrettede anneks eller rettere denne
udstilling på Københavns Hovedbanegaard er til-
talende og illustrerer på udmærket vis jernbaner-
nes udvikling. Udstillingen, som vel må betragtes
som et eksperiment, er i modsætning til museer i
almindelighed uden opsyn, og er derved stillet fuld-
stændig under publikums beskyttelse. Derfor er det
et lønligt håb, at der vises hensynsfuldhed overfor

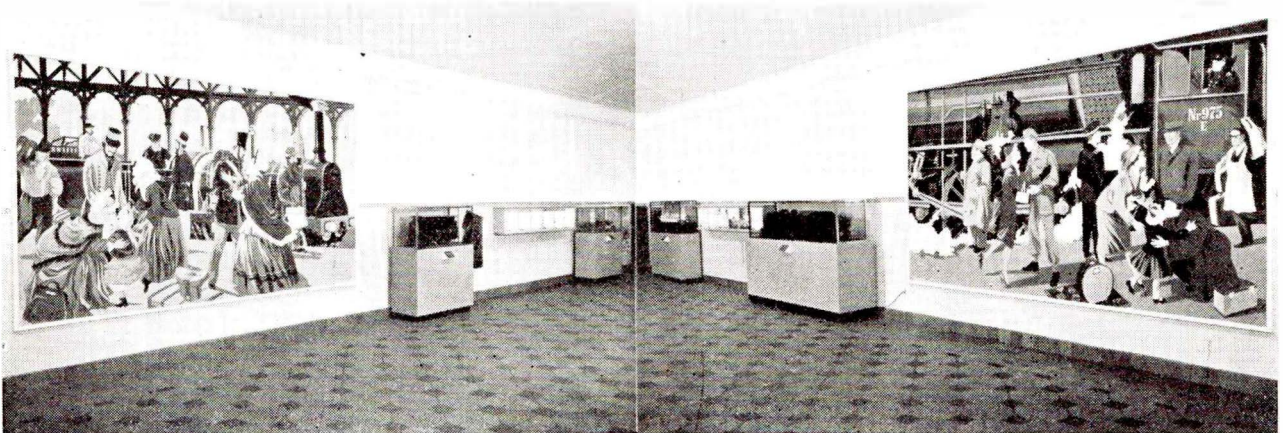
det udstillede, og at det forstås, at man her vil del-
agtiggøre jernbanernes kunder i det vældige appa-
rat, som alene skal tjene deres interesser.

I montre med modeller af maskin-, vogn- og
skibsmateriel og ved fotografier vises udviklingen
fra jernbanernes første tid til vor, og samlende hele
udstillingen, er to modstående vægge dekoreret
med to overdimensionale malerier visende jern-
banestationens karakteristiske liv før og nu.

Dette noble arrangement virker som en befri-
else, så selv den hastigt ilende rejsende skal nok få
stunder at »se på«; men i Sølvgade, på stationer
udover landet, hengemt i triste remiser, hænger,
ligger og står alt det, som inden for et Jernbane-
museums værdige ramme kan give et virkeligt bil-
lede af den historiske udvikling.

Den historiske værdi er uomtvistelig, så alle
gode kræfter må samles om en løsning af opgaven
— jo før jo bedre. Det er ingen lille opgave, men
interessant. Lad et fromt ønske følge tanken om
bygningen af et jernbaneorganisationernes hus,
kombineret med et rigtigt Jernbanemuseum og en
Jernbanekostskole!

Denne tanke — skabende enhed — er så lysende
klar, at den må næres. Derfor må der sving i arbej-
det nu.





Juletræsfester

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest lørdag den 9. januar 1954 kl. 17.00 i »Borgernes Hus«, Rosenborggade 1.

Børnene samles kl. 16,45 til indmarch, der finder sted kl. 17.00. Festen for børnene slutter i den store sal kl. 20,00 og fortsætter derefter med film og bal i den lille sal til kl. 22,00.

Der er julebal for voksne fra 20,00 til 24,00.

Poul Gambys orkester spiller.

Børnebilletter samt adgangskort kan købes hos følgende:

G. A. Rasmussen, Gb. N. V. O. Jensen, Hgl.

E. E. M. Frandsen, Av. A. N. Laier, Gb.

J. Østerberg, Gb. Kai Petersen, Gb.

Pensionister med pårørende er velkomne.

Festudvalget.

Helsingør.

Afdelingerne 7 og 8 Helsingør afholder søndag den 10. januar 1954 kl. 16,00 præ. stor jule- og nytårsfest på hotel »Marienlyst« for afdelingernes medlemmer med gæster.

Tegning på de ophængte lister.

Pensionister indbydes venligst til at deltage i festen.

Festudvalget.

Odense.

Odense afdelinger afholder juletræsfest fredag den 1. januar 1954 (Nytårsdag) på Fyens Forsamlingshus, Kongensgade.

Børnene samles kl. 17,45 til indmarchen, der finder sted kl. 18,00 præ.

Pensionister med pårørende indbydes venligst.

Anmeldelse kan ske til kassereren, lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.

Festudvalget.

Fredericia.

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest mandag den 4. januar 1954 kl. 18,00 præ. i hotel »Landsoldaten« selskabslokaler. Indgang fra Norgesgade.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuerne fra 21. ds.

Pensionister indbydes venligst til at deltage i festen.

Festudvalget.

Aarhus.

Aarhus afdelinger afholder juletræsfest på Ostergades Hotel torsdag den 7. januar 1954 kl. 17,45.

Indmarch for børnene kl. 18,00 præ.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Tegningslister, der slutter den 23. dec., er fremlagt på reservestuen.

Festudvalget.

Aalborg.

Aalborg afdelinger afholder juletræsfest den 3. januar 1954 kl. 18,00 i »Kilden« s selskabslokaler.

Pensionister og pårørende af fhv. lokomotivmænd ved DSB er hjertelig velkommen.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Holstebro: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: R. W. Olesen, Ølbyvej 44, 2. th., Struer.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Fredericia: Kassererens adresse rettes til: Franz Hansens Alle 21.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ojenlæge ved sygekassen, dr. S. Wegener-Thomsen, Skive, er den 3. december afgået ved døden.

Rettelse

I artiklen om Statsbanernes sandsiloanlæg som er optaget i DLT nr. 23, 1953 skal følgende korrigeres: side 303, 4. stykke, 2. linie rettes 700 til 1000, i samme stykke 7. linie rettes 700 til 400.



— Du kan nok forstå, at de sætter juletræet helt op i toppen, for at der ikke er no'en, der skal rende med det!

	Side		Side
Biblioteker, forsikringsforeninger, lezater m. m.			
Collstrups rejselegat, Grosserer A	23	Forbedring efterlyses	150
Forsikringsagenturforeningen	45, 58	Tillidsmandsmøde på DLF's feriehem	150
Lokomotivmændenes Enkekasse	251	Hvile	175
Spareklubben DSB	101	Kongressen 1953.	
Statsbanepersonalets biblioteker	24, 139, 212	Beretning om foreningens virksomhed	119
Statsbanepersonalets Sygekasse	36, 60, 90, 104, 115	Gæsterne og vort Ferie- og Rekreationshjem	142
	140, 176, 188, 200, 224, 236, 252, 276, 304	Kongressen	114, 115
Uheldsforsikringen	285	Kongressen danser	142
Vejlekassen	16, 69, 287	Kongressens gæster	118
Ferie- og Rekreationshjemmet.			
Ferie- og Rekreationshjemmets 32. sæson	64	Lokomotivpersonalets Hjælpefonds generalforsamling 19. maj 1953	247
Ansøgningsskema	72, 116	Muhamedanere og ligelønsprincippet	143
Ferie- og Rekreationshjemmet	164, 188, 205	Referat fra kongressen 1953	215, 227, 239
Et 25-års jubilæum	223	Resumé fra kongressen 1953	145
Lokomotivmænd på Røsnæs	248	Ledende artikler.	
Forskellige artikler.			
Bemanding af trækkende køretøjer	107, 155, 167	Ved årsskiftet	1
Danske Jernbaners Afholdsselskab fylder 50 år ..	173	Jernbaneskolen fylder 50 år	13
Danske Statsbaners virksomhed i driftsåret 1. april —31. marts 1952	3	Ansvarets placering	25
De forestående ændringer i signalreglementet	79	Det menneskelige syn	37
Detailpristallet juli 1953	203	Ferieudvalget betænkning	49
Det nordiske samarbejde styrkes	204	Normeringsloven 1953—54	61
Elektroførerstillingen på normeringsloven	63	De nye ferieregler	73
En håndsrækning når selvangivelsen skal udfyldes	11	Regulativ vedrørende de for statens tjenestemænd gældende ferieregler	93
En lokomotivmand på rejse i USA	260, 273	Kongressen	105
Feriesagen	94	Dansk Lokomotivmands Forenings ordinære kongres 1953 (åbningstale)	117
Forslag til lov om rigsdagens ombudsmand	149	Lokomotivmændenes rigsdag	141
Fred — retfærdighed — fremskridt	258	Nyt led i det københavnske S-banenet	153
Hjemmeværnet contra civilforsvaret	33	Hovedbestyrelsen i kongresperioden fremover	165
Indtryk fra en rejse	319	International og nationalt samarbejde	177
Jernbanemuseet rykker frem i lyset	321	Ny kursusplan	189
Kongres i Holland	186	Er lønningskommissionen på trapperne	207
Landsmøde i Norsk Lokomotivmannsforbund	173	Sygdom og velfærd	21
Lokomotivfører og pilot bytter job for en dag	307	En stor succes	22
Mistede fridage og beregning af overtid på helligdage	90	Mål og midler	23
Norsk Lokomotivmannsforbund 60 år	255	Ministerskiftet	238
Ny personalechef	10	Maskinløb og kørselsfordelinger	253
Personaleforhold på kontinentet	52	Signalrapport på damplokomotivet	265
Personalepolitik ved DSB	266	Internationalt arbejde	277
Pristallet og reguleringstillæget	206	Før afgørelsen	289
Sekretariatsmøde i NJU	115	Chef-skifte i 2. Distrikt	305
SJ-folket bør hjælpes ad	179	Medlemstlisten.	
Skal tjenestemændene have folkepension	27	Side ..	12, 36, 92, 103, 139, 176, 211, 224, 236, 249, 304
Stigningen i lønningerne 1. april 1953	63	Nordisk nyt.	
Svenska Järnvägsmannaförbundets 19. ordinære kongres	208	Danmark	50
Tjenestemændenes henvendelse til regering og rigsdag	75	NJU	238
Tjenestemændene og rigsdagens ombudsmand	51	Norge	2, 14, 74, 226, 299
Ændringer til signalreglementet	96	Sverige	62, 154, 178, 202, 266, 273
Fra medlemskredsen.			
Organisationsformen	9, 21, 39, 57, 70, 99, 113	Notitser.	
Brev fra landet	57	Amatørteatret arbejder	304
S-maskiner, forbedring af disse o. a.	100	Bogen om lokomotivmandens arbejdsplads	304
		Danske Jernbaners Idræts Forbund	104
		Den frie faglige Internationale	187
		Detailpristallet januar 1953	48
		Detailpristallet april 1953	138

	Side
DSB driftsregnskab finansåret 1952—53	174
DSB driftsindtægter og udgifter, september 1953	280
Dronning Ingrid's fond til bekæmpelse af polio	275
Dødsfald	101, 138
En jernbaneteknisk historie	150
En kunstner og håndværker	70
En sag der har bud til alle	247
En succes følges op	223
Faglige rettigheder krænkes af Columbia	26
Faneindvielse ved Av	40
Faneindvielse i Nyborg	71
Faneindvielse i Odense	163
Feriehjemmet »Knudshoved«	93
Feriesagen	168
FN nyt	148, 166, 190, 209, 214, 306
FN's studierejser	144
Foreningens love og medlemskort	280
Færrest analfabeter i de nordiske lande	144
Håndbogen Danske Statsbaners tjenestemænd	286, 292
Hobby	36
ITF's generalrådsmøde i København	187
Jernbanemanden, der blev præsidentkandidat	59
Jernbaneorkesterstævne 1953	187
Jernbaneskolens plan	28, 175
Jernbaneskolens 50 års jubilæum	38
Julehilsen fra land til land	16
Kanadiske jernbanemænds pensionsplan revideres	40
Københavns jernbaneorkester af 1921	45
Lokomotivinstruktøernes organisationsforhold	91
Mange danske i ICAO's tekniske bistandsprogram	144
Mødrehjælpen	101
Nordisk juletræsfest	16
Nye FFB-bøger	263
Nyt fra Norge	91, 102
Ny færge Gedser—Grossenbrode	151
Nye satser for emolument og funktionsvederlag	92, 252
Odin og Roeskilde i hård valuta	26
Om at få mere ud af sommerferien	113
Retssag i 2 år om 6 kr. 19 øre	252
Rich. Lillie lægger op som materialforvalter	262
Runde tal i Jernbaneforbundet	292
Spil selv — vær aktiv musikdyrker	286
»Skandinavien Ekspressen«	48
Statsbanernes driftsindtægter og udgifter april kvartal 1953	211
Statsbanernes nye udflugtsvogn	180
Statsbanernes nytårshilsen	4
Statsbanernes tjenestetidsnavn	211
Tog på gummihjul	249
Værktøjsordningen	254
21 elektroførerers overgang til lokomotivførerstillingen	263
3000 ulykker årlig ved jernbaneoverskæringer	106

Nye adresser.

Side	24, 35, 48, 60, 71, 91, 103, 139, 152, 176
	188, 211, 224, 236, 264, 176, 288, 304, 322

Side

Oplysningsarbejdet o. l.

Arte	10, 47, 102, 235, 264
Bag Det kgl. Teaters kulisser	60
Bag Malmö Statsteaters kulisser	275
Besøg på Dalum Papirfabrik	23
Folkepensionering	36
Fællesrejsen til Østrig	89, 104, 250
Hilsen fra Næstved	89
Landsoplysningsudvalget	151, 174, 185
Nytårsbetragtninger	15
Rejsen til Frankrig og Tyskland	22
Tillidsmandskursus 1953	211, 257, 279
Turistsektionen	47, 212

Personalia.

Side	12, 36, 48, 60, 71, 92, 203, 115, 138, 152, 164
	176, 188, 200, 211, 224, 236, 249, 264, 276, 288, 304

Samarbejdsudvalg.

Samarbejdsudvalgsrådsmøde i 1. Distrikt	102, 199, 291
Samarbejdsudvalgsrådsmøde i 2. Distrikt	114, 210, 291

Tegneserie.

Olsen og Jensen	24, 48, 71, 104, 140, 164, 188,
	212, 236, 264, 288, 322

Tekniske artikler.

De højest beliggende jernbaner	(1) 5
Alweg-toget	(2) 6
Nytårssensationen	(4) 8
Kan en jernbanerejse mellem København og Hamburg ad Fugleflugtlinjen tilbagelægges på 5 timer	(5) 17
Europæiske 1D2- og 2C2-lokomotiver	(9) 29
Et Fugleflugtlinie-lokomotiv	(13) 41
Fugleflugtlinie-togene	(17) 65
Den sjette omformerstation i S-togsdriften ..	(20) 68
Fugleflugtlinjen	88
Fremtidens jernbaner	(21) 109
Fritidspræstation	(24) 112
2D2-koblede damplokomotiver	(25) 157
Duplex-lokomotiverne	(29, 33) 169, 181
Alweg-banen	(37) 191
Ardelt-traktoren	(45) 281
Tysk motorhurtigtog	(47) 283
Transport af automobiler med jernbane	(48) 284
Statsbanernes sandforsyningsanlæg for lokomotiver	301
En jernbane gennem det vestlige Stor-København	(49, 57) 293, 311

Under DLF.

Side	12, 23, 35, 48, 60, 71, 91, 103, 138, 152, 164
	175, 188, 200, 224, 236, 249, 264, 276, 288, 304, 322

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselsolier

Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten).

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Reisende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrusslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

*1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg*

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L P EDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

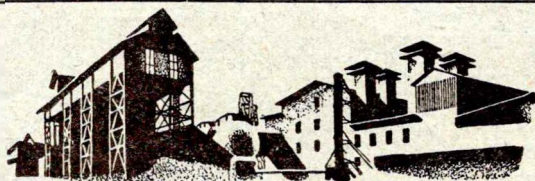
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Nyborg

N. Urban Sørensen

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/S

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspøttefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

Fremstillet af



Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

En historisk beskrivelse af trækraften
indenfor Danske Statsbaners nuværende
område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.