DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

Forhellige danske Jernbaner I.

FREDERIK OPFFER:

KJØGE–RINGSTED BANEN

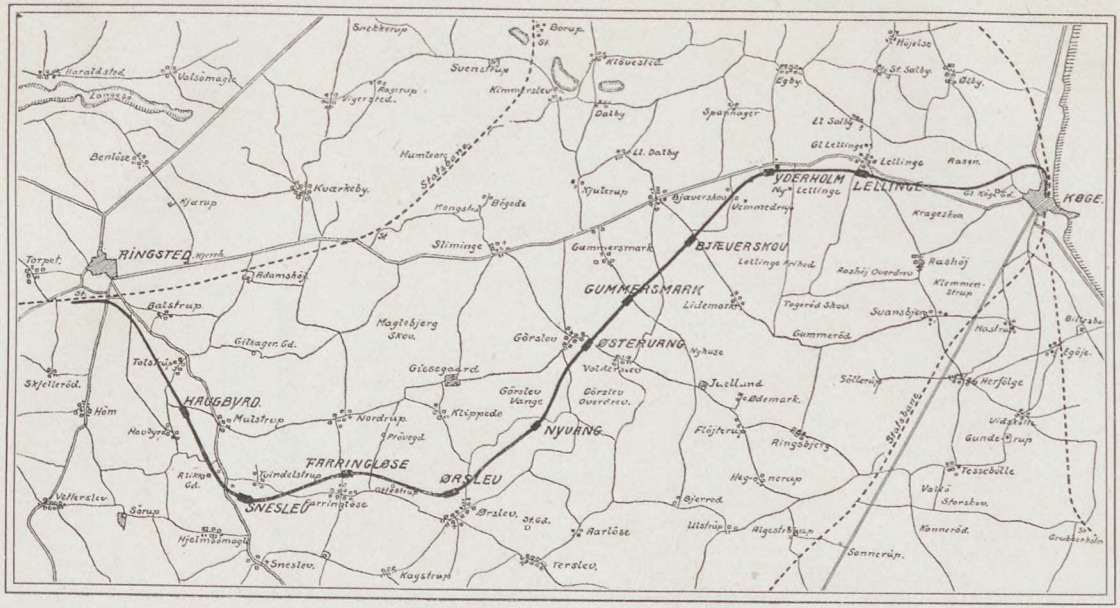
ÅBNET DEN 3. AUGUST 1917

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

625.11 Fotsch
Damm. (Privatbaner m.m.)
(Ø.)

DEN TEKNISKE FORENING

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole


Haraldsted
Valsømagle
Lomme Å
Snekkerup
Borup
St
Svenstrup
Kimmerslev
Kleveskov
Vigerslev
Ragrup
Dalby
Spurhøger
Egby
Højelse
St. Salby
Elby
Ll. Salby
Gl. Lellinge
Lellinge
Rasen
Benløse
Humleen
Statsbane
Ll. Dalby
Kværkeby
Njærup
Kongshø
Bøgede
Hjulerup
Bjæverskov
Vimmedrup
YDERHOLM
Ny Lellinge
LELLINGE
Gl. Køge Bane
KØGE
Krageskov
RINGSTED
Nyrup
Torpet
Adamshøj
Sliminge
Gummersmark
BJÆVERSKOV
Lellinge Ny Ved.
Rashøj
Rashøj Overdrev
Klemmestrup
GUMMERSMARK
Lidemark
Tegneröd Skov
Svanshøjerup
Gummeröd
Hostrup
Bikrabe
Egøje
Batstrup
Magleblerg Skov
Gilsagen Gd.
Görslev
ØSTERVANG
Nyhuse
Valdemarsvej
Totstrup
Skjelleröd
Glosegaard
Juellund
Söllerup
Herfølge
HAUGBYRD
Hom
Mulstrup
Nordrup
Klippede
Görslev Vange
Görslev Overdrev
Ødemark
Havbyrød
Prøvegd
NYVANG
Flejterup
Ringsbjerg
Vidgesø
Gundetrup
Statsbane
FARRINGLØSE
Ringe Gd.
Gindelstrup
Gillestrup
ØRSLEV
Hegnerup
Tessebølle
Vallerslev
Söruø
SNESLEV
Farringløse
Ørslev
Stæd.
Bjerred
Valkø
Storskov
Hjelmsømagle
Aarløse
Ullstrup
Algestrup
Konnerød
Snesleu
Kaystrup
Terslev
Sønnerup
Grubberholm

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

FREDERIK OPFFER:

KJØGE–RINGSTED BANEN

ÅBNET DEN 3. AUGUST 1917

KØBENHAVN
TRYKT HOS NIELSEN & LYDICHE (AXEL SIMMELKLÆR)
1917

BANENS FORHISTORIE

Den første Banestrækning i Danmark, Kjøbenhavn—Roskilde, åbnedes d. 25. Maj 1844. Derefter fulgte i 1852 Strækningen Roskilde—Korsør. En Del af den Trafik, som tidligere ad Landevejen fra Midtsjælland gik over Kjøge, foregik nu pr. Jernbane udenom Kjøge. Ganske naturligt vågnede da her Ønsket om at komme i Forbindelse med Vestbanen. Allerede i 1859 fremsattes i det lokale Kjøgeblad Forslaget om en Jernbane mellem Kjøge og Borup. I Årenes Løb foresloges af og til i den lokale Presse en Linie Kjøge—Ringsted. Nægtes kan det ikke, at den spidse Vinkel, Rejsen slår over Roskilde, er en betydelig Omvej fra Østsjælland til Midtsjælland.

Nogle Artikler i daværende »Kjøge Avis« omkring Midten af 80erne, foranledigede Agent F. A. Hansen til at træde i Forbindelse med Dampmøller Frandsen og andre ledende Mænd i Ringsted for at drøfte Spørgsmålet om en Kjøge—Ringsted Bane. Denne

Bevægelse førte til, at Folketingsmand Alberti optog Spørgsmålet, men da en Jernbaneforbindelse med Kjøge stødte på absolut Modstand i Ringsted, forelagdes Forslag om en Kjøge—Borup Bane, og dette Forslag ophøjedes til Lov i 1894.

Kjøge Byråd vedtog d. 31. Marts 1896 paa Indstilling af Bankdirektør Leisner at bevilge 500 Kr. til Planer og Overslag til den projekterede Bane samt nedsatte i den Anledning et Udvalg, bestående af Borgmester Bræstrup og Leisner. Udvalget supplerede sig med Byrådsmedlem, Agent F. A. Hansen og Redaktør F. Opffer, der valgtes til Sekretær.

Der blev nu afholdt en Række Møder i de interesserede Sogne, men Stemningen var gennemgående lunken, og i Borup modarbejdede Handelsstanden Sagen.

Derefter hvilede Spørgsmålet til Foråret 1903, da Redaktør F. Opffer i en Skrivelse til Kjøge Byråd mindede om, 1) at Koncessionsfristen udløb 4. Maj 1904, og 2) at Byrådet havde nedsat et Udvalg til Fremme af nævnte Banes Anlæg.

Sagen kom for i Byrådets Møde d. 7. Maj 1903 og blev varmt anbefalet af Sagfører Alfred Sørensen. Da Borgmester Olrik var fraværende, gik Sagen til 2. Behandling. Her anbefaledes den af Cancelliraad E. Clausen, medens Garvermester J. Christensen foretrak en Ringstedforbindelse.

Af det gamle Udvalg var imidlertid Borgmester Bræstrup forflyttet, Agent F. A. Hansen død og Bankdirektør Leisner udtrådt af Rådet. Der nedsattes da et nyt Udvalg, bestående af Materialist A. Nielsen og Direktør Oluf I. Jensen samt af Bankdirektør A. Leisner og Redaktør F. Opffer udenfor Rådet. Det overdroges til Udvalget, der havde valgt Nielsen til Formand og Opffer til Sekretær, at sætte sig i Forbindelse med de interesserede Kommuner og ansøge Regering og Rigsdag om Koncessionsfristens Forlængelse.

Der var imidlertid bleven nedsat en Jernbanekommission med Generaldirektør Ambt som Formand. Da Tilslutningen til den projekterede Kjøge—Borup Bane fremdeles ikke var lovende, bemyndigede Udvalget, efter Anvisning af Kredsens Folketingsmand, Sekretæren (Opffer) til at forhandle med Generaldirektøren om en anden Linie. Som en tidligere Indvending imod en Kjøge—Ringsted Linie gjordes gældende, at Afsnittet fra Kværkebysvinget til Ringsted vilde være en ganske uproduktiv Strækning. Da der i Mellemtiden var anlagt en Station ved Kværkeby, faldt altså denne Indvending bort, og Forhandlingen med Generaldirektøren resulterede i, at Udvalget fik frie Hænder til at andrage om en Kjøge—Kværkeby Linie i Stedet for en Kjøge—Borup Linie.

Med Byrådets Bemyndigelse indbød Udvalget de interesserede Kommuner til et Møde i Kjøge d. 9. Juni 1904. Tanken om en Kværkebybane havde imidlertid gjort Ringsted betænkelig ved Udsigten til en opblomstrende Stationsby ved Kværkeby. På et Borgermøde i Ringsted d. 7. Juni besluttede man at lade Ringsted repræsentere ved Kjøgemødet af Byrådsmedlem, Købmand A. C. Nielsen. Hr. A. C. Nielsens Udtalelser på Mødet gav Anledning til, at man enedes om at indgå til de respektive Kommuner om Tilslutning til et Andragende til Regering og Rigsdag om Anlæg af en Kjøge—Ringsted Bane gennem Kommunerne Lellinge, Bjeverskov, Vollerslev, Nordrup-Farringløse og Ringsted Landsogn.

Ringsted Byråd holdt nu et Par Møder, hvor man vedtog Nedsættelsen af et Fællesudvalg af de i Sagen interesserede Kommuner. På Grund af det fremrykkede Tidspunkt turde Kjøge kommunale Jernbaneudvalg dog ikke yderligere forhale Sagen og indsendte d. 15. Juli 1904 på egen Hånd Andragende til Regering og Rigsdag om Optagelse af en Kjøge—Ringsted Bane på Kommissionens Forslag.

I Efteråret 1906 afsluttede Jernbanekommissionen sit Arbejde, og da Kjøge—Ringsted Banen ikke var optaget på Kommissionens Forslag, besluttede Kjøge kommunale Jernbaneudvalg med Byrådets Sam-

tykke at henvende sig til Regering og Rigsdag om Optagelse af en Kjøge—Kværkeby Linie som Statsbane på Regeringsforslaget.

Det vidunderlige skete, at Kjøge—Kværkeby Banen virkelig blev optaget på Regeringsforslaget som Statsbane.

Under 8. Februar 1907 henvendte Ringsted Byråd sig til Kjøge Byråd med Forespørgsel, om det vilde være villig til at forhandle med Ringsted Byråd om at få den projekterede Kjøge—Kværkeby Linie forandret til en Kjøge—Ringsted Linie på Regeringsforslaget. Herpå vilde dog Kjøge Byråd ikke indlade sig.

Da Rigsdagen fik Jernbaneforslagene under Behandling, skete der adskillige Ændringer, bl. a. den, at Kjøge—Kværkeby Banen, der på Regeringsforslaget var opført som Statsbane, i Foråret 1908 blev vedtaget som Privatbane, men med halvt Statstilskud.

Denne Afgørelse foranledigede Formanden for Kjøge kommunale Jernbaneudvalg, Materialist A. Nielsen, til at fratræde Formandsposten, da han nu havde tabt Troen på Sagens Gennemførelse. Direktør Oluf I. Jensen afløste ham som Formand. Endvidere var Bankdirektør A. Leisner udtrådt af Udvalget og erstattet af Direktør Ankjær.

Udvalget ansøgte nu Byrådet om 1500 Kr. til Planer og Overslag samt Situationskort over Banen, og Ansøgningen behandledes

i Septembermødet 1908, men henvistes til Budgetbehandlingen, og her nægtedes Bevillingen.

Ved Byrådsvalget i Januar 1909 udtrådte Oluf I. Jensen og A. Nielsen af Byrådet og erstattedes i Udvalget af Byrådsmedlemmerne Trafikassistent C. C. Møller og Redaktør J. P. Hansen. Det nye Udvalg valgte Redaktør F. Opffer til Formand.

I August 1909 fornyede Udvalget med Tilslutning fra Bestyrelserne for Handelsforeningen, Landboforeningen, Borger- og Håndværkerforeningen og Håndværkerklubben samt Formanden for Andelsslagteriet sit Andragende til Byrådet om Afholdelse af Udgifterne til Situationsplan m. m. over Banen.

Andragendet faldt i Byrådets Oktobermøde med 6 Stemmer mod 6. Udvalget fornyede atter sit Andragende, men i Byrådets Novembermøde blev Sagen udsat til Decembermødet, da der imidlertid var indkommet et Tilbud om gratis Levering af Kort, Planer og Overslag fra et kapitalstærkt tysk Konsortium, som ønskede at drive Kjøge—Kværkeby Banen ved elektrisk Drivkraft, og som var repræsenteret ved Docent i Jernbanebygning ved Polyteknisk Læreanstalt, Premierløjtnant A. R. Christensen. Efterat Premierløjtnant Christensen havde fremstillet sig for Udvalget og Byrådets Formand, Borgmester Fersley, deltog han den

20. December sammen med Jernbaneudvalget i et kombineret Byrådsmøde. Her demonstrerede Premierløjtnant CHRISTENSEN sin Plan, og Redaktør OPFFER besvarede på Udvalgets Vegne de fra Byrådet stillede Spørgsmål.

Efter Byrådsmødet samledes Jernbaneudvalget og vedtog på Formandens Forslag at supplere sig med Sagfører ALFRED SØRENSEN, der erklærede sig villig til at indtræde. I Mødet d. 10. Januar vedtog Byrådet Udvalgets Indstilling om at bevilge 100,000 Kr. til Kjøge—Kværkeby Banen. Indstillingen anbefaledes varmt af Trafikassistent C. C. MØLLER.

I et Udvalgsmøde samme Aften meddelte Premierløjtnant CHRISTENSEN, at Konsortiet på Grund af en Udtalelse i Byrådet trak sig tilbage. Man enedes dog om at benytte Premierløjtnantens Overslag, Planer og Kort som Grundlag for Anlægget.

Efter Indbydelse af det kommunale Jernbaneudvalg samledes d. 8. Juni 1910 på Hotel »Alliance« i Kjøge Repræsentanter for de interesserede Kommuner. Man dannede nu en samlet Jernbanekomitee med Sagfører ALFRED SØRENSEN som Formand, Amtsrådsmedlem J. PEDERSEN, Bjeverskov, som Næstformand og Overretssagfører ZANGENBERG som Sekretær.

Kjøge kommunale Jernbaneudvalg, som herefter virker rent lokalt, valgte d. 3. Fe-

bruar 1911 Trafikassistent C. C. Møller til Formand, efterat Redaktør Opffer var flyttet fra Kjøge. —

Jernbanekomiteen udfoldede nu en livlig Virksomhed under den energiske Formands, Etatsråd, Sagfører Alfred Sørensens Ledelse. Der afholdtes nu en Række Møder i Kommunerne, og d. 29. Juli 1911 var foruden de påregnede Amtsbidrag tegnet 475,000 Kr. af den Million Kroner, som Banens Anlæg var beregnet til at koste, og da Staten var forpligtet til at tilskyde den anden halve Million, var altså Foretagendet sikret.

D. 13. Marts 1912 antoges Cand. polyt. Jens Brinch som Banens ledende Ingeniør og Hr. C. Sylow som Arkitekt.

Ligeledes d. 13. Marts 1912 indsendte Jernbanekomiteen Andragende om Koncession på Banens Anlæg.

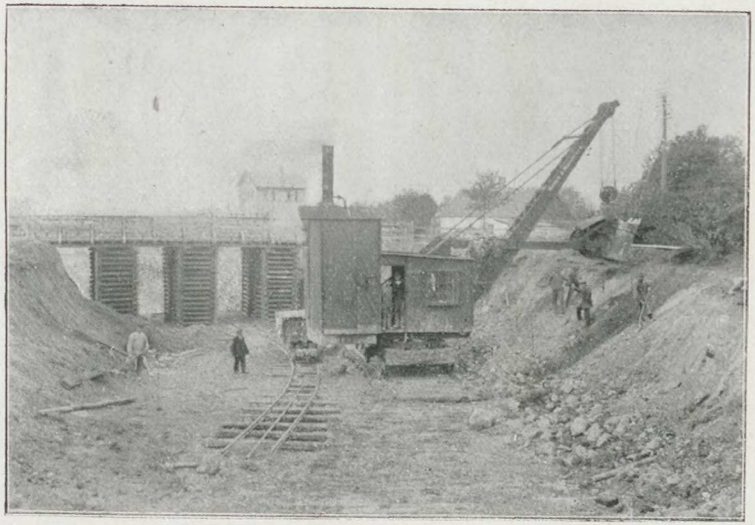
På dette Tidspunkt fremkom der fra Ringstedegnen Henvendelse til Komiteen om et Samarbejde, der skulde gå ud på at ændre Banens Retning til en Kjøge—Ringsted Bane. Da Henvendelsen var ledsaget af Oplysninger om, at de pågældende Kommuner var villige til at yde betydelige Bidrag, dannedes en ny Komitee for Kjøge—Ringsted Banen. Efterat Bidragene til Anlægssummen, der ansloges til 1,600,000 Kr., var sikret, indgav den nye Komitee Andragende om Koncession på Anlæg af en Kjøge—Ring-

sted Bane i Henhold til et af Folketingsmænd af forskellige Partigrupper indbragt Forslag om denne Ændring af det tidligere Forslag til en Kjøge—Kværkeby Bane. Lovgivningsmagten gik ind på denne Ændring, og en medvirkende Årsag hertil kan antages at være, at Kværkeby Sogneråd, der åbenbart ikke kendte sin Besøgelsestid, hverken vilde yde Bidrag til en Kjøge—Kværkeby Bane eller ønskede sig repræsenteret i Komiteen.

Bevilling til Anlæg og Drift af Kjøge—Ringsted Banen blev udfærdiget under 5. Marts 1914 og fremlagdes til Protokollen d. 11. s. M.

Dermed var Kjøge—Kværkeby Banens Saga ude!

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole



Gravemaskinen arbejder.

KJØGE—RINGSTED BANEN

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT

Den 21. Marts 1914 afholdtes i Kjøge Teater- og Forsamlingsbygning det første Møde af den projekterede Banes Bevillingshavere, som bestaar af følgende:

1. Etatsråd, Sagfører Alfred Sørensen, Kjøge,
2. Amtsrådsmedlem, Sognerådsformand, Gårdejer Jens Pedersen, Bjeverskov,
3. Sognefoged, Gårdejer Søren Jensen, Hyldegården,
4. Amtsrådsmedlem, Gårdejer Hans Chr. Pedersen, Nordgård,
5. Amtsrådsmedlem, fhv. Proprietær Chr. M. Bartholin Jensenius, Haslev,
6. Ejendomskommissionær H. P. Hansen Lerbæk, Gjørslev,
7. Sognerådsformand J. Fr. Jensen Tvedegård, Lidemark,
8. Sognerådsformand, Slagtermester Chr. Joh. Fr. Böttcher, Lellinge,
9. dav. Byrådsmedlem, Trafikassistent C. C. Møller, Kjøge,

10. Borgmester, Overretssagfører Graves Graversen, Ringsted,
11. Boghandler Joh. Ahrent Flensborg, Ringsted,
12. Sognerådsformand, Mejeribestyrer Jac. Jacobsen, Ørslev,
13. Sognerådsmedlem, Gårdejer P. Chr. Liebst, Hjelmsømagle,
14. Gårdejer Christen Ulrik Hansen, Haugbyrd, og
15. Sognerådsformand, Gårdejer H. P. Jørgensen, Sleppehøj.

Som Forretningsudvalg fungerede Etatsråd Alfred Sørensen, der var Formand, Amtsrådsmedlem Jens Pedersen, Bjeverskov, og Sognefoged Søren Jensen, Hyldegården, der var Næstformænd henholdsvis for Kjøge og Ringsted Egnen, samt Trafikassistent C. C. Møller, Kjøge, Overretssagfører G. Graversen, Ringsted, og Boghandler Flensborg, Ringsted.

Efterat Bevillingen blev givet, har Forretningsudvalget med Hr. Jens Brinch som ledende Ingeniør, Hr. A. W. West som Baneingeniør og Hr. C. Sylow som Arkitekt ihærdigt arbejdet på Opgavens Løsning.

Midlerne blev tilvejebragt ved følgende Tilskud:

Staten	800,000 Kr.
Sorø Amt	60,000 —
Præstø Amt	50,000 —
Ringsted By	125,000 —
Kjøge By og Havn	120,000 —
Ringsted Landsogn	11,000 —
Sneslev Kommune	45,000 —
Nordrup-Farringløse Kommune	50,000 —
Ørslev Kommune	65,000 —
Terslev Kommune	6,000 —
Terslev Mejeri	2,000 —
Lellinge Kommune	20,000 —
Bjeverskov Kommune	66,000 —
Lidemark Kommune	31,000 —
Vollerslev-Gjørslev Kommune	85,000 —
Private Bidrag	64,000 —
	1,600,000 Kr.

Der opnåedes Enighed om en Linie, som fra Kjøge Station følger Statsbanerne til Kjøge Fattiggård, i hvis Nærhed den svinger mod Vest ud over Kjøge Landevej ved den nye Kirkegård, løber sønden om Lellinge By og Yderholms Kro og i vest-sydvestlig Retning omtrent midt imellem Bjeverskov og Lidemark og tæt østen om Gjørslev By. Herfra går Linien i sydlig Retning gennem Gjørslev Vænge til Nyvang, hvor den i en Bue drejer mod Vest, nord om Ørslev By og forbi Hovedgården Ottestrup samt Farringløse By. Den fortsætter i vest-sydvestlig Retning og følger derpå Sogneskellet mellem Sneslev og Farringløse Sogne syd om Tindelstrup By. Herfra svinger Linien i nordlig Retning mod Ringsted og

går tæt øst om Stakhavegård, hvorefter den drejer imod Vest til Ringsted Statsbanestation.

Det bestemtes, at Banens Hovedkontor skulde være i Kjøge, og at der skulde anlægges Station ved Lellinge, Trinbrædt ved

Etatsråd Alfred Sørensen.

Yderholm, Stationer ved Bjeverskov, Gummersmark og Østervang (mellem Gjørslev og Vollerslev), Trinbrædt ved Nyvang, Stationer ved Farringløse og Sneslev og Trinbrædt ved Haugbyrd. Ved Endepunkterne skulde ikke være nogen selvstændig Station, men kun en Udvidelse af den pågældende Statsbanestation. Hele Linien fra Ringsted til Kjøge blev 33,2 Kilometer lang, og Afstanden med Kjøge som Udgangspunkt

blev til Lellinge 6 Km., Yderholm $8^1/_4$, Bjeverskov 11, Gummersmark $13^1/_2$, Vollerslev 15, Nyvang $17^1/_2$, Ørslev $20^1/_2$, Farringløse 24, Sneslev $27^1/_2$ og Haugbyrd 30 Km.

Da Banen var udstukket, forestod der

Søren Jensen Hyldegård.

Forretningsudvalget et stort Arbejde med Ordning af Ekspropriationsarbejdet, Forhandling om Køb af Skinner og Materiel, Vedtagelse af Byggeplaner, Udbydelse af Arbejde osv. osv.

Jordarbejdet ved Banen blev overdraget Entreprenørfirmaet Rasmussen & Schiøtz, Kjøbenhavn, for 423,500 Kr. i Henhold til Firmaets Tilbud. Byggearbejdet på den vestlige Del overdroges til Brødrene Olsen, Sla-

gelse, og på den østlige Del til Murermester C. Kindberg og Tømrermester O. Nielsen, Kjøge. Efter Konditionerne skulde Jord- og Byggearbejderne være fuldført d. 1. November 1916.

Med Firmaet Nydquist & Holm, Troll-

Amtsraadsmedlem Jens Pedersen.

hättan, sluttedes Kontrakt om Levering af 2 Lokomotiver og med »Scandia«, Randers, om 3 Personvogne, 1 Post- og Bagagevogn samt 5 lukkede og 19 åbne Godsvogne.

D. 19. November 1913 indviede Etatsråd Alfred Sørensen Jordarbejdet ved at foretage det første Spadestik; men først i Foraaret 1915 kom dog Arbejdet rigtig i Gang.

Banens Længde udgør, som omtalt, 33,2 Km. Den er bygget med enkelt Spor og

normal Sporvidde. Maksimalstigningen er 1:100, Minimumsradius for Kurver i Hovedspor er 410 M., og Jordarbejdet omfatter 204,600 M^3. Ved Lellinge, Vemmedrup og Ringsted har der måttet foretages større Udgravninger. Ved Ringsted har Ud-

Borgmester G. Graversen.

gravningerne været så store, at man har måttet føre en Bro ind over Udskæringen for Færdselen på Ringsted-Næstved Landevej. I denne Udgravning anvendte man en Mench & Hambrack Gravemaskine. Ved Anlægget har været beskæftiget en Arbejdsstyrke på indtil 200 Mand. Arbejdet skred nu godt fremad, men færdig til den berammede Tid blev Banen ikke. — —

I Bevillingshavernes Møde d. 6. Juni 1916

vedtoges Selskabets Love. I Henhold hertil vælges et Repræsentantskab på 22 Medlemmer, der senere vælger Banens Direktion og Funktionærer.

I Repræsentantskabet råder Staten over de 11 Stemmer, Sorø og Præstø Amter, Ring-

Boghandler Ahrent Flensborg.

sted og Kjøge Byråd samt Kjøge Havn indvælger hver 1 Medlem, de interesserede Kommuner i Præstø og Sorø Amter henholdsvis 2 Medlemmer og de private Aktionærer i Kjøge og Ringsted Egnen hver 1 Medlem.

Fra d. 1. September 1916 antoges Ingeniør A. W. West med Trafikministeriets Approbation til Driftsbestyrer på Banen.

D. 18. December 1916 foretog Forretningsudvalget bl. a. følgende Ansættelser:

Til Revisionsassistent: Revisionsassistent Poul Kjellerup, Præstø.

Til 1. Stationsforstander (i Ørslev): Hr. Chr. Jensen, Ørnhøj. Til Stationsforstandere i Østervang, Bjeverskov og Sneslev henholdsvis Assistent W. Dollerup, Slan-

Trafikassistent C. C. Møller.

gerupbanen, Portør Arnold E. Petersen, Præstø, og Sergent J. Elmfeldt, Ringsted. (På de andre Stationer ansættes Ekspeditricer.) Til Togfører: Hr. A. P. R. Petersen, Kallehavebanen, til 1. og 2. Lokomotivfører d'Hr. C. Petersen, Kallehavebanen, og V. Hoffmann, som arbejder ved Anlægget. Til Overbaneformand: Chr. Dynes Christensen, Muldbjerg Station.

På Repræsentantskabets Møde d. 18. De-

cember 1916 valgtes til midlertidig Direktion:

Etatsråd ALFRED SØRENSEN,
Sognefoged S. JENSEN HYLDEGÅRD,
Amtsrådsmedlem J. PEDERSEN, Bjeverskov,

Driftsbestyrer A. W. West.

Borgmester G. GRAVERSEN, Ringsted, og
Bankdirektør, Garvermester JUL. CHRISTENSEN, Kjøge.

Endvidere indstilledes Trafikassistent C. C. MØLLER til at være Banens Revisor. Da samtlige Medlemmer af den midlertidige Direktion var Medlemmer af Repræsentantskabet, erstattedes de ved Suppleanter. Repræsentantskabet i sin nuværende Sammensætning består af følgende Medlemmer:

Statens Repræsentanter: Gårdejer J. P. Kristensen, Tolstrup, og Redaktør Erik Svarre, Kjøge, der henholdsvis repræsenterer 6 og 5 Stemmer.

Amtsrådsmedlem Niels Nielsen, Farringløse (Formand), Sognerådsformand Lars

Ingeniør J. Brinch.

Larsen, Gjørslev (Næstformand), Byrådsmedlemmerne Lærer Koefoed og Typograf Frederik Nielsen, Kjøge, og Apoteker Wengel, Ringsted, Boghandler A. Flensborg, Ringsted, og Købmand Oluf I. Jensen, Kjøge, Sognerådsformand Jacobsen, Ørslev, Sognerådsformand Chr. Hansen, Hjelmsømagle, Sognefoged F. Tvedegård, Lidemark, og Amtsrådsmedlem H. Chr. Pedersen, Nordgården.

En af de vanskeligste Opgaver, Selskabet har været stillet overfor, er Fastsættelsen af Køreplanen. Her fremsættes berettigede Krav både fra de to Handelsbyer, som danner Banens Endepunkter, og fra Publikum i Almindelighed; men da Banen foreløbig

Arkitekt Chr. Sylow.

kun råder over én Togstamme, og Selskabet er nødt til at tage Hensyn til Postvæsenets Fordringer, er det umuligt at imødekomme alle Ønsker. Man må håbe, at Byernes og Egnens Forretningsliv efterhånden vil assimilere sig med Køreplanen, så at den må virke tilfredsstillende til alle Sider.

Hovedsagen er dog, at Banen trods de Forhindringer, de vanskelige Tider og den lange Vinter lagde i Vejen, alligevel nu

kommer i Gang. Når først Trafiken efter den 3. August 1917 kommer i god Gænge, kan det have sin Interesse at mindes, at der i indeværende Forår var et Tidspunkt, hvor det alvorligt overvejedes, om ikke man skulde udleje Banens Materiel, sælge Kulbeholdningerne og foreløbig stille Banens Drift i Bero. —

En Bane som Kjøge—Ringsted Banen er i Følge sin geografiske Beliggenhed og sit frugtbare, godt befolkede Opland et naturligt Led i den lokale Forbindelse. Den vil virke til at hæve Værdierne, styrke Egnens Opkomst, oparbejde Forretningslivet og i det hele taget bidrage til at fremme den almindelige Udvikling på Ringsted- og Kjøge-Egnen. Også som Turistbane vil den kunne få Betydning. Sådanne Punkter som Nyvang og Lellinge er i langt højere Grad end tidligere gjort tilgængelige for Turiststrømmen, og som passende Udgangs- eller Endepunkter har man Kjøge med sin seværdige Kirke, sine interessante Bindingsværksbygninger og sine friske Strandbade og Ringsted med sin navnkundige gamle Kirke og sine mærkelige Tingstene. Kupeerne vil iøvrigt blive forsynede med Prospekter af de smukkeste Partier fra Banens Område.

En Omstændighed, som vil bidrage til at forhøje det rejsende Publikums Velvære under Farten på den solidt anlagte Bane, er dens smukke og godt indrettede Person-

vogne. Meget tiltalende er også Banens smukke og stilfulde Stationsbygninger, som falder godt sammen med det typiske sjællandske Landskab. Endvidere har Banen i Hr. Driftsbestyrer A. W. West sikret sig en dygtig og sympatetisk Embedsmand, hvis forekommende Optræden overfor Publikum giver gode Løfter for Fremtiden.

Bevillingshaverne og dets Forretningsudvalg har udrettet et stort Arbejde og har virket både energisk og i god Forståelse.

Uden at træde Sandheden for nær tør man påstå, at det gode Resultat i første Række skyldes Etatsråd Alfred Sørensens ihærdige Virksomhed. Etatsråden er i Besiddelse af en ualmindelig stor Aktionsradius. Han kan overkomme alt, uden at man mærker, at han har travlt. Hans store Indflydelse og ualmindelige Evne til at omgås Folk har været et mægtigt Plus for Sagen; men det må ikke overses, at Etatsråden har haft så dygtige og indsigtsfulde Medhjælpere som Amtsrådsmedlem J. Pedersen, Sognefoged S. Jensen Hyldegård, Trafikassistent C. C. Møller, Borgmester Graversen, Boghandler A. Flensborg, Ingeniør J. Brinch, Arkitekt Sylow og Driftsbestyrer West.

Efter alle Solemærker at dømme vil Kjøge—Ringsted Banen blive af stor Betydning for Egnen, og de Mænd, som har løst denne Opgave, fortjener Befolkningens Tak.

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT