



*Danske
Statsbaner*

1954



Skandinavien-Holland-Express
København
Gedser-Grossenbrode Kai - Lübeck -
Hamburg H - Bremen - Osnabrück -
Benheim - Amersfoort -
Amsterdam

g-Express
København
Gedser-Grossenbrode Kai
Hamburg

Frederikshavn

KØBENHAVN H
Hälsingborg F - Göteborg
OSLO Ø

Fra Frederikshavn
over Esbjerg
Struer
København - Gedser-Großenbr
Hamburg-Altona

NORD EXPRESS
EWP 631
KØBENHAVN
NYBORG - FREDERICIA - PADBORG - FLENSBURG
HAMBURG - BREMEN - MUNSTER W - ESSEN
DUSSELDORF - KÖLN - AACHEN - LIÈGE - BRUXELLES
OOSTENDE (LONDON)

Aarhus H

Til
Aalborg

Til
Randers

Holland - Skandinavien
mn H - Hälsingborg F
Stockholm

Kopenhagen-Express
København - Gedser -
Grossenbrode Kai - Lübeck -
Hamburg-Altona

NORDPILEN
Fredericia -
Padborg - Flensburg -
Hamburg-Altona

Vogn
85

Til
Odense

København H - Kai -
Gedser - Grossenbrode Kai -
Lübeck - Hamburg Hbf -
Osnabrück - Benheim - Oldenzaal -
Amersfoort - Utrecht -
Hoek v. Holland
(London)

KØBENHAVN
Nyborg - Fredericia - Padborg
Flensburg - Hamburg - Altona
Münster (W) - Essen - Dusseldorf
Köln - Aachen - Liège (G)
PARIS (NORD)

Til
Nyborg

Fredericia
over Tinglev
til **Tønder H**

Til
Holbæk

Til
Næstved

Til
Roskilde

KØBENHAVN
GEDSER - GROSSENBRU
HANNOVER - BEBRA - FH
HEIDELBERG - KARLSRUHE - BASEL
LÜZERN - GOTTHARD - CHIASSO
MILANO - BOLOGNA - FIRENZE
ROMA

Nordexpressen
Italien - Skandinavienexpressen
København H - Malmö C/F - Stockholm C

København
Gedser - Grossenbro
Lübeck - Hannover - W
Nürnberg - Passau -
Wien West

Skandinavien-Italien-Express
København - Gedser - Grossenbrode Kai
Lübeck - Hannover - Bebra - Frankfurt M
Heidelberg - Basel SBB - Zürich Enge - Sargans
Chur

SCANDINAVIEN
KØBENHAVN
FRANKFURT(M)

ITALIEN EXPRESS
GROSSENBRUDE KAI
BASEL SBB

Til
Nykøbing F.

Til
Padborg



Vi indleder i år nytårshilsenen til vort publikum med et udvalg af skiltene på vore gennemgående personvogne. De må gerne opfattes som en art menu med blot nogle eksempler på, hvad vi tilbyder, og det vil ses, at vi skønsomt har blandet nær og fjern, mål for hverdagsrejser og langvejsture, navne, der hos nogle kan vække erindringer om forhåbentlig lykkelige rejser og hos andre vække lyst til at følge med — til Roma eller til Ringkøbing (og begge steder er værd at gæste!), til de fjerne blå bjerge eller rundt i vort eget land, som vort hjerte knyttes mere og mere til, jo mere intimt vi lærer det at kende.

Inde i hæftet bringer vi i år billeder fra treklangen af rejser: Hverdagen, hvor rejsen glider ind i tilværelsen for titusinder, søndagen eller fridagen, hvor rejsen er en forfriskende tur mellem hverdagene, og ferien, hvor allerede planlægningen har sin charme, og hvor tusind nye indtryk samles ind.

Ind imellem har vi anbragt billeder fra forskellige af vore anlæg, navnlig nye. På titelsiden kører vort nye store diesel-lokomotiv gennem et dansk sommerlandskab, og på bagsiden har vi et billede fra »nybygning 320«: Vor nyeste færge, der som Statsbanernes flagskib på hovedruten fra hele Norden til det øvrige Europa næste forår sejler mellem Gedser og Grossenbrode, og som forhåbentlig med ære kan bære sit kongelige navn.

Vi har i år haft ca. 110 millioner rejser. Det er vor opgave i det kommende år at sætte dette tal — det højeste hidtil — yderligere i vejret.

Derfor opfordrer vi Dem alle til at hjælpe os dermed. Det, vi tjener derved, vender tilbage til vort samlede publikum: Det danske samfund.

Til denne opfordring føjer vi vor tak for al forståelse og velvilje i 1954 og til alle sider vore bedste ønsker for det nye år.

December 1954.

Le Tuckersø



Brøndbyøster er et slående eksempel på et forhåbentlig lykkeligt fornuftætgeskab mellem bebyggelse og bane. Den elektrificerede drift (til Glostrup) giver den hyppige, hurtige og bekvemme forbindelse dagen igennem mellem hjem og arbejdsplads, mellem boplads og »der, hvor det foregår«, enten det så er indkøb eller andre ærinder, forlystelser, skolegang eller mødedeltagelse, der kalder.

Landet over søger ungdommen sin skolegang i nærliggende byer, og togrejsen *kan* bruges til lektielæsning — måske dog mest i retningen mod skolen. De særlig billige kort til skolerejser er en håndsækning fra samfundet til de unge. De er vel ikke noget særligt økonomisk aktiv for D.S.B. — men D.S.B. har også videregående opgaver end den at tilstræbe balance på regnskabet.





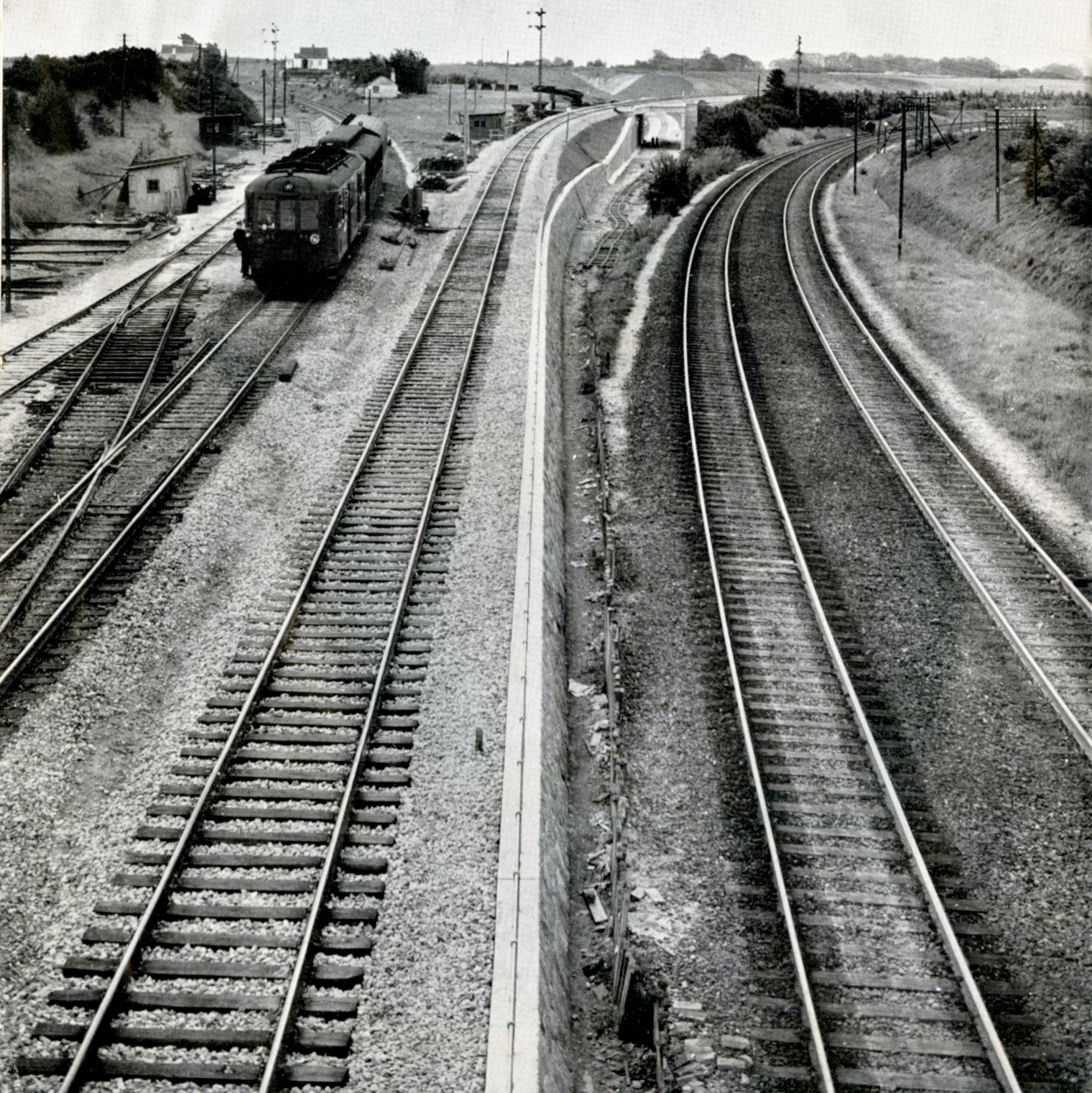
Cykleparkering på Herlev station. Billedet viser, hvorledes Stogsstationerne i det nærmere opland bliver »omstigningsstationer« mellem S-toget og egen befordring. Antallet af abonnementskort i Københavns nærtrafik svarer til et gennemsnitligt antal faste daglige rejsende året rundt på hen imod 73.000.

Også D.S.B.rutebilerne spiller nogle steder en betydelig rolle i de faste daglige transporter. Vi har valgt i år at vise et billede ikke fra vor kørsel i Københavns omegn mod syd eller vest (hvor disse transporter er meget store), men fra Als, hvor transporterne til og fra »Danfoss«-fabrikken er et virkeligt problem for os og kræver en relativt meget betydelig indsats af rutebiler ved arbejdstidens begyndelse og ophør.



Den meget stærke toggang på den østjyske hovedlinie Fredericia-Padborg (-Flensborg) har krævet videreførelse af 2det spor fra Lunderskov til Vamdrup og som led heri en »sporudfletning« syd for Lunderskov station, dikteret af ønsket om at skaffe størst mulig sikkerhed for og afvikling uden tidstab af trafikken til/fra Padborg og Esbjerg.

Sådanne arbejder giver ikke direkte merindtægter, men de er nødvendige som led i udbygning med det dobbelte formål: Sikkerhed og hurtighed.





Odense station har fået et nyt, moderne relais-sikringsanlæg, hvorved sporskiftning og signalgivning sker ad elektrisk vej fra et enkelt »kommandobord«, på hvilket alle togbevægelser kan følges.

Sådanne sikringsanlæg (der i år også er bygget i Esbjerg og Kolding) er vel kostbare i anlæg, men stærkt personalebesparende i drift, hvorfor da også adskillige nye anlæg står på vor ønskeseddel for de kommende år. Det giver samtidig den største mulige sikkerhed for hurtig afvikling af trafikken.



Nej! Det er ikke en nyindrettet restaurant et eller andet sted i en eller anden by. Det er en af D.S.B.'s dansevogne, der benyttes på samlede udflugtsrejser, og som muliggør, at man kan nyde både dansens og andre glæder undervejs og søge at danse i takt med både grammofonpladens og togets melodi, mens der køres.

Tal med Deres station, hvis en samlet tur skal planlægges. Den er Dem gerne behjælpelig dermed — som i øvrigt også med alle enkeltrejser eller rejser, hvor De og den eneste skal rejse sammen.

Afgangshallen på Københavns Hovedbanegaard en lørdag eftermiddag. Den stadige vækst i week end-ordningen sætter sine spor i rejsetallene, og Statsbanernes billige week end-billetter støtter rejseysten. Det kan være tvivlsomt, om man overhovedet har råd til at blive hjemme, når man kan rejse ud og hjem for enkeltbillets pris med et ringe tillæg.





Søndag formiddag på Klampenborg station. Turen går til skov eller strand (og i bakketiden til »Bakken«) — og skovturen kræver ikke ubetinget sol og sommer, men kan foregå hele året rundt: Ved løvspring og løvfald, til sne- og skøjtesport eller alene med det formål at slentre gennem den skønne natur, der så nådigt er anbragt lige uden for storbyens grænse.

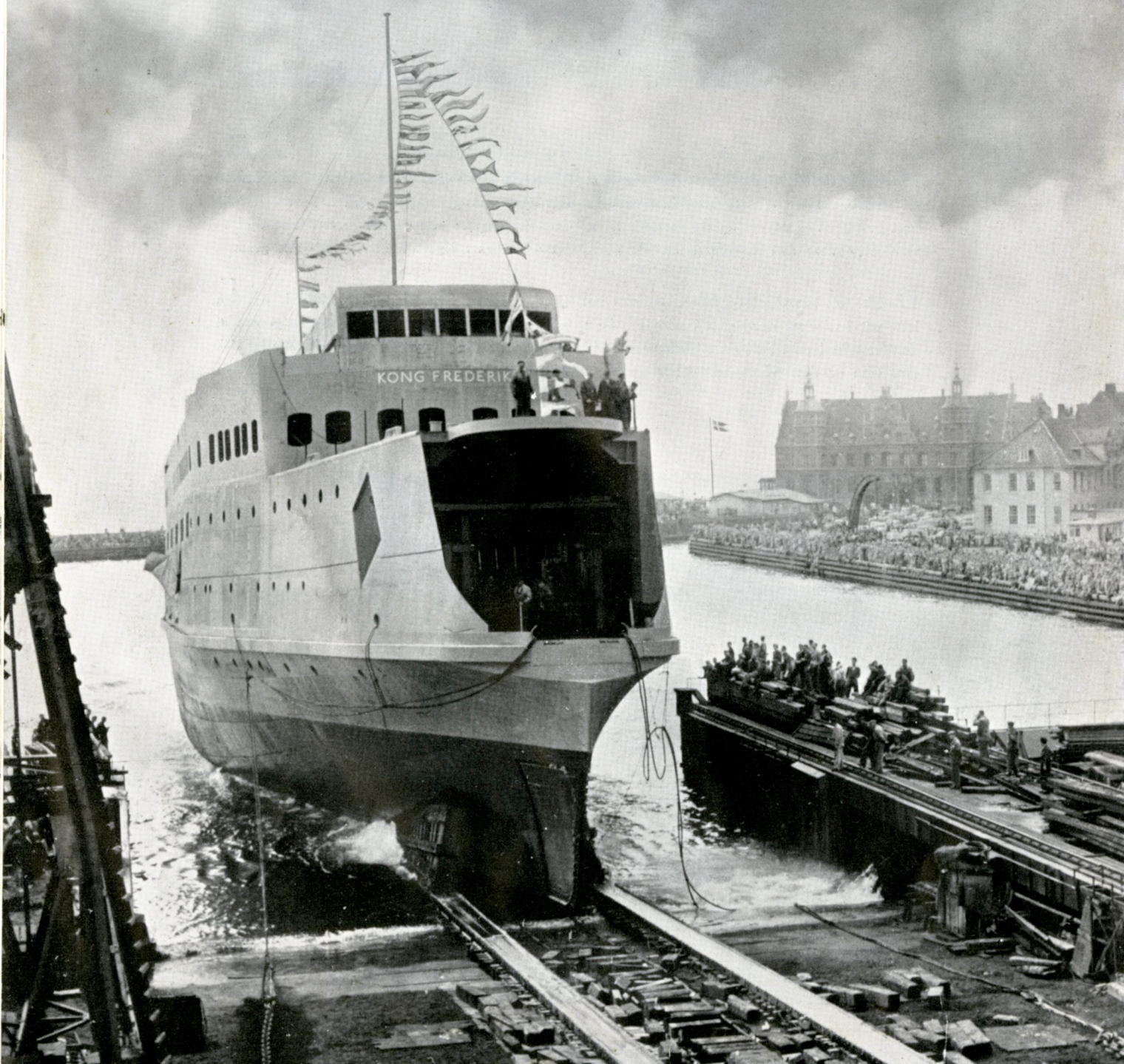
Danske og svenske Statsbaner sejler i fællesskab mellem København og Malmø, og den lette tur byder på eengang på udbytte af og under sejladsen undervejs og fornøjelsen ved at komme udenlands. Skibsforbindelsen er et vigtigt led i arbejdet på udbygning af skandinavisk samkvem og dermed større indbyrdes forståelse.



Den nye færge til Gedser-Grossenbrode overfarten, der løb af stabelen den 19. august d. å., er Statsbanernes største (114,3 m lang mod »Dronning Ingrid« 107,8 m). Den har 18 knops maksimalfart og er beregnet til 1200 rejsende foruden fuld last af automobiler og jernbanevogne.

Byggesum omkring 20 mill. kr.

Færgen vil på vor førende udlandsrute give tusinder udlændinge et første indtryk af Danmark på vejen hertil.



Legende let har diesel-lokomotivet med sine 1500 hestkræfter ført et hurtigtog på 600-650 tons med op til 1 000 rejsende gennem Jylland og over Fyn, og i Nyborg ligger diesel-færgen med sine ca. 5400 hestkræfter klar til at føre dem videre.

Når de nu i bestilling værende 20 store diesel-lokomotiver i løbet af ca. 1½ år er leveret, vil gennemgribende forbedringer af køreplanen med betydelige fremskyndelser af hovedtogene kunne ske.





Så snart nytårsregningerne er afviklet, er det på tide at begynde planlægningen af ferierejsen. Der er så mange muligheder, at der skal rigelig tid til at vælge, og der bør indhentes gode råd og sagkyndig bistand.

Begge dele yder Statsbanernes rejsebureauer, både i hovedstaden og de større provinsbyer, og i øvrigt statsbanestationerne landet over — og naturligvis gratis. Det gælder ikke alene togtider og billetpriser, men også oplysninger om hotelarrangement, udflugter o. s. v.

Billedet skulle have heddet »Færgekavalkade på Storebælt« og givet et indtryk af trængselen af D.S.B.-færger på overfarten dør. Desværre fortoner de bageste skibe sig i disen, men et par tal kan måske også give et indtryk: Vi sejlede i 1953—54 ialt 14 321 dobbeltture over bæltet og har i sommer sejlet ca. 50 dobbeltture daglig.

Overførselen af motorkøretøjer når i år op over den halve million. 4,4 millioner rejsende blev overført. En meget betydelig, men uopgjort del af disse rejsende fodrede måger undervejs, og færgerestaurationsens omsætning løb op til ca. 8¾ mill. kr.





Efter krigen har banerne i stærkt stigende omfang kørt gennemgående vogne i de internationale tog mellem landene. Vi er nu begyndt med at føre hele toget, også den motoriserede trækraft, over grænserne. »Nordpilen« kører Frederikshavn-Hamburg og retur og »København-Express« Hamburg-København og retur med hele toget. Billedet viser den danske »Nordpilen« på Hamburg-Altona station.

Det er fristende at kalde billedet »Et hjørne af »Danmark« i et hjørne af Danmark«, fordi det gengiver d/f »Danmark« på vej fra Gedser mod sydvest. Meget er sket, siden færgen i 1945 blev sænket i Gedser havn. Den er ganske vist nu over 30 år gammel, men der er megen hygge om bord, og færgen kan gøre god gavn i mange år endnu, også på ruten til Warnemünde, hvor vi til sommer forsøgsvis opretter planmæssig sejlads for rejsende.



Enkelte steder giver jernbanen op, fordi trafikken der kan afvikles bedre og billigere på landevej. I foråret blev banestrækningen Farum-Slangerup nedlagt, og Statsbanerne etablerede til gengæld rutebilsdrift Slangerup-Farum og Slangerup-Allerød.

Også banestrækningerne Faaborg-Svendborg og Faaborg-Nørre Broby-Odense blev nedlagt i foråret 1954 og automobildrift etableret af Statsbanerne — såvel rutebiler for personbefordring som lastbiler for befordring af stykgods.



Ved Knudshoved på Fynsiden og ved Halsskov på Sjællandssiden er Statsbanerne i gang med de første arbejder med anlæg af havne for den nye færgerute for motorkøretøjer over Storebælt. Her ses begyndelsen til en mole ved Knudshoved. De to færgehavne vil antagelig koste ca. 35 mill. kr. På ruten skal bl. a. sejle en i de seneste dage bestilt diesel-motorfærge med plads til ca. 200 automobiler på 2 dæk.

Ruten ventes åbnet foråret 1957.





Nybg. 320

Mask. 465
466

KONG FREDERIK IX