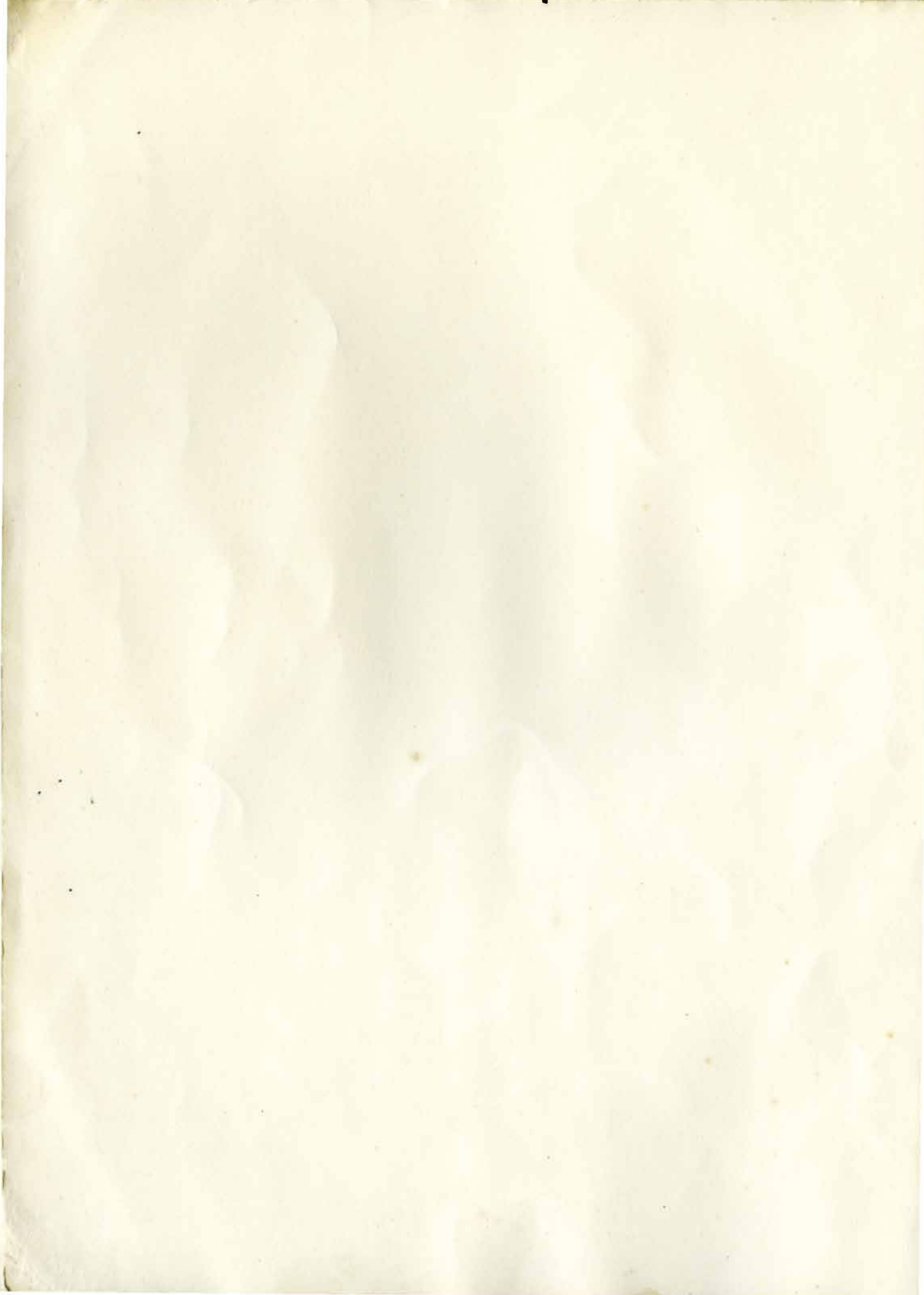


DANSKE STATSBANER 1948





DANSKE  
STATSBANER  
1948



*Generaldirektoratet for Statsbanerne*

DANSKE  
STATSBANKER

1948

Fotos:  
Københavns Foto-Service m. fl.

Tryk:  
S. L. Møllers Bogtrykkeri,  
København.



Forlaget for Danmarks

Ved årsskiftet 1948—49 ønsker Danske Statsbaner at sende sine forbindelser i forskellig henseende en hilsen med tak for samarbejde og udvist velvilje i det forløbne år.

Dette har for Danske Statsbaners vedkommende vel ikke været uden »dramatiske« begivenheder, men kan dog karakteriseres som et roligt, udpræget arbejdsår på alle vore områder. Vor personbefordring har været større end nogensinde tidligere. En del af fremgangen her kan sikkert tilskrives den fortsatte udbygning af køreplanen, herunder også etablering af nye internationale forbindelser. Derimod har der af forskellige årsager været nogen tilbagegang i godsbefordringen.

Arbejdet med vedligeholdelse og udbygning af vore anlæg og vedligeholdelsen af vort materiel har været påvirket på den ene side af nødvendigheden af så snart som muligt at få udbedret slid og skader fra besættelsesårenes hårde trafik og særlige vilkår, på den anden side af fortsatte vanskeligheder ved fremskaffelse af materialer (eller af fornøden fremmed valuta til disse), nu og da også af arbejdskraft til de ønskelige arbejder. Levering af nyt jernbanemateriel, navnlig personvogne, og nye ruteautomobiler er sket med store forsinkelser på grund af vanskeligheder af samme karakter.

Den økonomiske udvikling gik for Statsbanernes vedkommende i 1948 desværre i negativ retning. Driftsindtægterne steg ganske vist, men stigningen holdt langt fra trit med den voldsomme stigning i driftsudgifterne. For det kommende år tegner udsigterne i økonomisk henseende sig endnu væsentlig ringere.

Uden dermed at ville forsøge på at formindske alvoren heri er det dog nærliggende at søge nogen trøst i, at det beredskab, vi kan byde publikum, er i fortsat fremgang: Flere tog og — om end sparsomt — nyt materiel og dermed bedre rejsemuligheder, samt en godsvognspark af stadig større kapacitet.

Vi bygger nu yderligere en ny stor færge og forbedrer de ældre. Vi udbygger efter evne vore baneanlæg og får efterhånden de under besættelsen ødelagte sikringsanlæg erstattet. Endelig søger vi gennem rationalisering at opnå på een gang billiggørelse og samtidig en mere hensigtsmæssig afvikling af arbejdet.

Vi har prøvet på i dette hefte at samle nogle billeder fra vore forskellige arbejdsområder, også fra sådanne som næppe er almindelig kendt af publikum. Der skulle være den ide deri glimtvis at vise, hvor vidt vi spænder.

Vor omsætning vil i 1949 antagelig ligge nær ved 1 million kr. daglig, og vort personel tæller ved årsskiftet tæt op mod 30.000 mand.

Vi har opfattelsen af at være en betydningsfuld faktor i landets produktion og erhverv, ja, i hele det moderne samfundsliv — og vi har troen på uanset skiftende vilkår for både samfundet og os, at vi fortsat vil være det.

*G. Torkelson*

*Danske Statsbaner befordrer alle,  
gamle og unge, store og små:*



Københavnske skolebørn på ferietur.

Vi giver plads for de spædes privatvogne, så  
at næst-næste slægtled i tide kan vænnes til at  
bruge banerne og lære, at det er deres baner.



Europas ældste konge.



Efter krigsårenes afspærring får  
langvejsrejserne deres særlige skær:

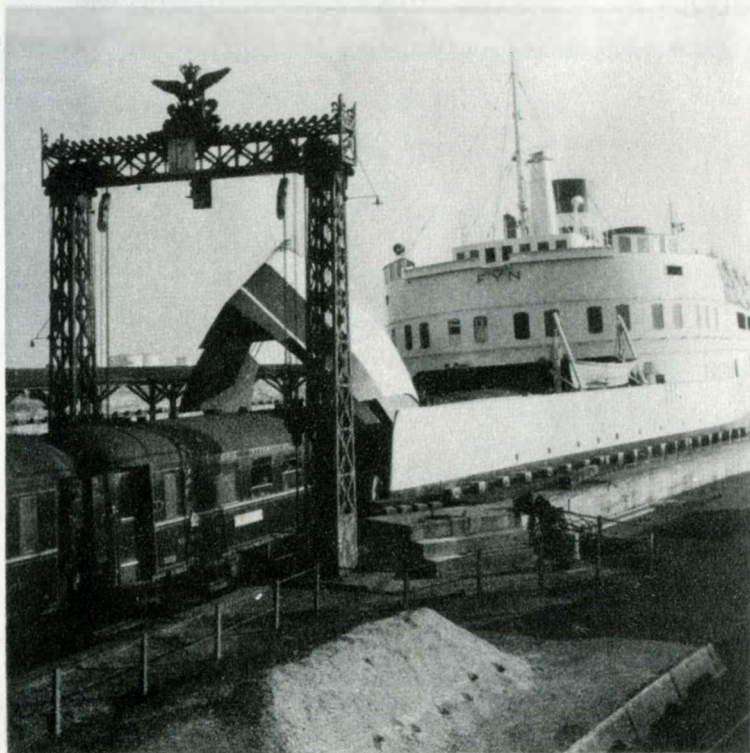
- 1) Først *forhåbningen* ved  
synet af plakaten's stjerner —



- 3) og så *opfyldelsen*:  
Undervejs mod fjerne egne.

- 2) så *forventningen* ved mødet  
med skiltets virkelighed

I fire forårs- og sommermåneder  
1948 befordrede vore internatio-  
nale tog over Padborg næsten  
70 000 rejsende i retningen mod  
syd og vest og lige så mange i  
modsat retning.





For nogle blev rejsen en fart  
ud mod det fremmede:  
Den danske brigade på vej til  
tjeneste i Tyskland.

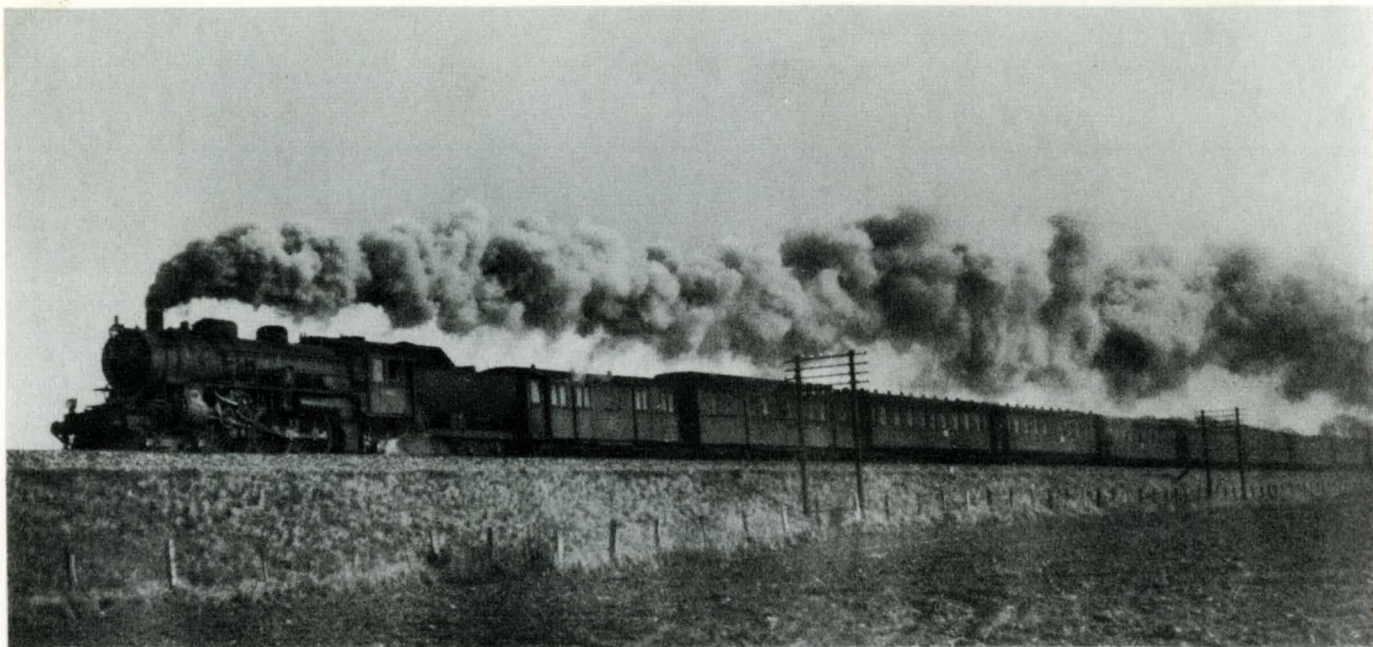


For andre blev det rejsen hjem:  
Tyske flygtninge i Kolding på  
vej hjem til riget.

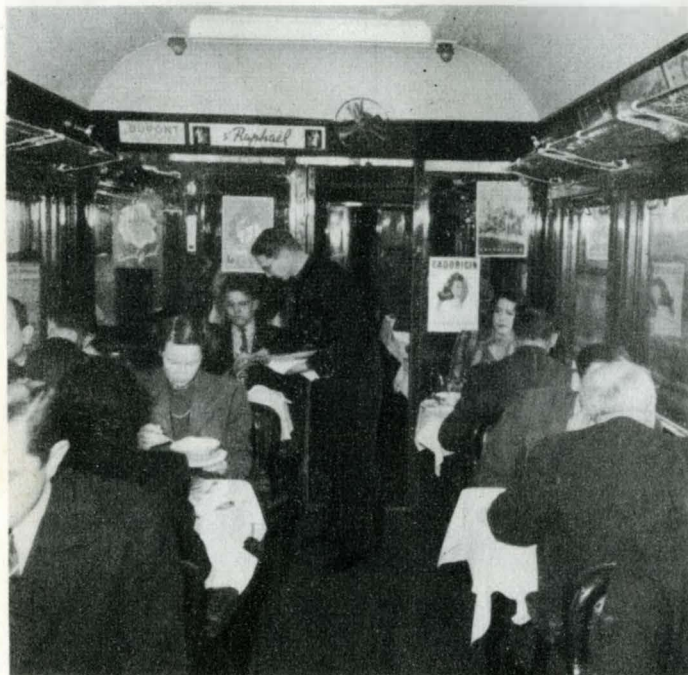


Men for titusinder gled rej-  
sen ind som et led i hver-  
dagens liv:  
På S-banerne i Københavns  
nærtrafik befordrede Stats-  
banerne i 1947—48 ca. 45  
millioner rejsende.



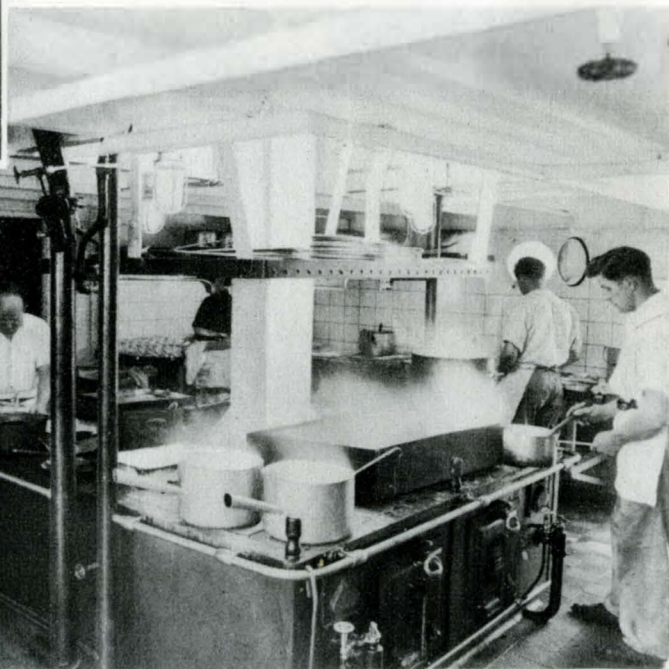


Vore landsdelstog er med 11—12 person-, post- og rejsegodsvogne så tunge, som vore største lokomotiver kan trække dem ( $\frac{1}{2}$  million kg), og har 550—600 siddepladser. Nu og da har også ståpladserne måttet tages i brug.



Derfor har vi endnu ikke kunnet genindsætte spisevognene i vore store landsdelstog, men kun i vore internationale tog på strækningen Nyborg—Padborg.

Men i restauranterne på stationer, færger og skibe er der mulighed for forplejning og forfriskning, og motorfærgernes køkken har store gryder.



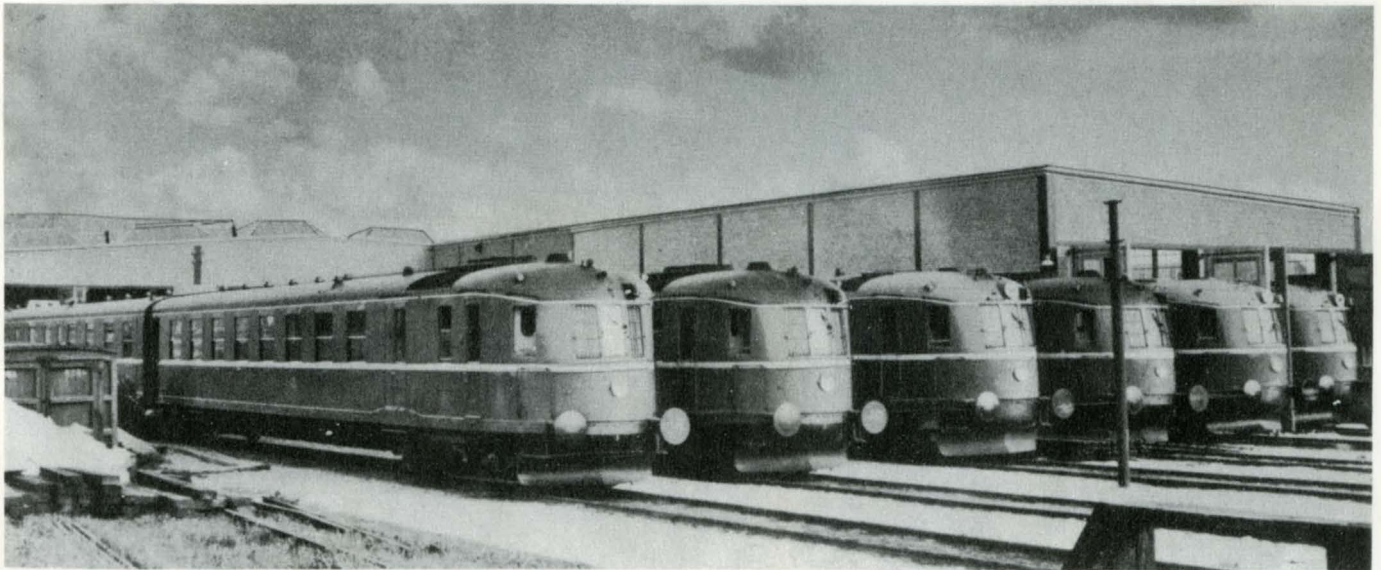
I restauranterne på vore stationer og færger var omsætningen ifjor ca. 16 millioner kroner.



Lyntogene er med deres store hastighed og sikrede siddepladser stadig den store publikumssucces. Vi måtte for at skaffe tilstrækkeligt antal pladser oprangere »Englænderen« med alm. motortogsmateriel i stedet for lyntogsmateriel.



Det viste sig muligt at benytte »Englænderen«s materiel til lyntogsløb mellem Sønderjylland og hovedstaden på visse ugedage og derved skabe en stærkt ønskelig forbedring af køreplanen.



Vore »rigtige« lyntog er her fotograferet uden for remisen ved Helgoland (mellem Østerport og Hellerup), hvor lyntogene får et hurtigt, men grundigt eftersyn mellem de hidsige langvejsløb.

Cyklerne som rejsegods er et kapitel for sig, nu og da et lidt besværligt. Sidste år befordrede vi næsten halvanden million cykler. På Københavns Hovedbanegård må vi under toptrafik tage banegraven i brug til opbevaring.

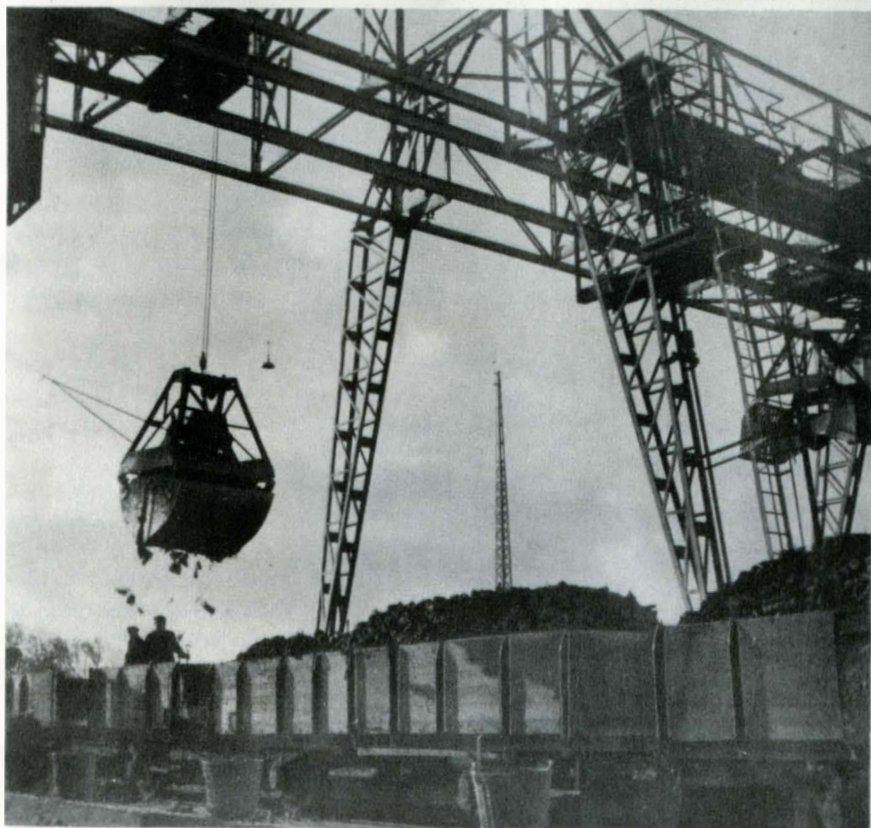
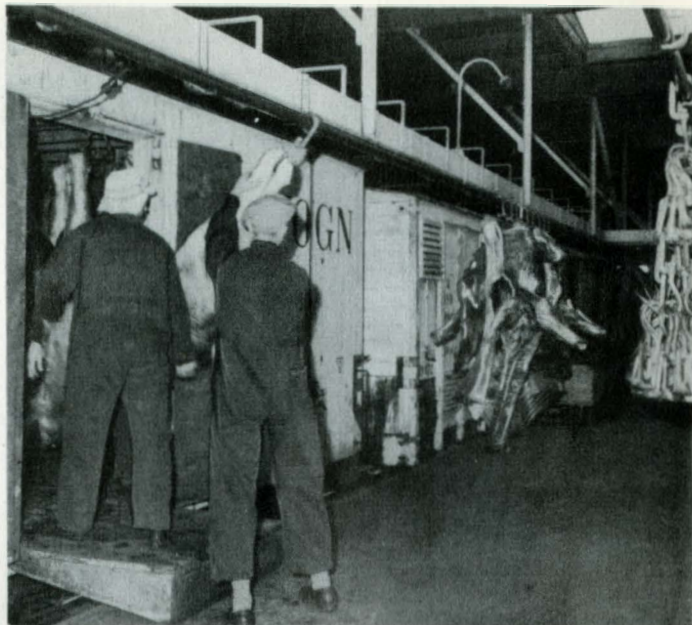


Vore stykgods-pakhuse skal helst fyldes og tømmes to gange i døgnet: Een gang med ankommet gods og een gang med gods til afsendelse. Svigtende godstransport giver minus i vore regnskaber og plus på skattebilletterne.

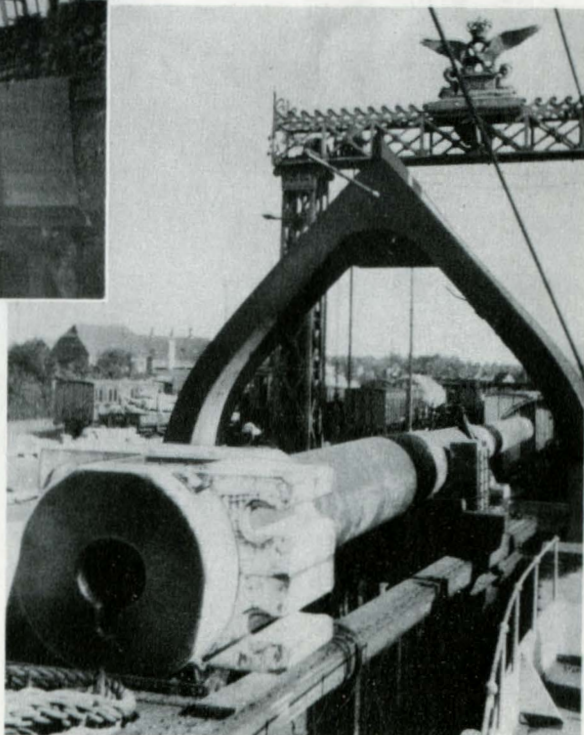
For at lette og billiggøre arbejdet og give godset bedst mulig behandling har vi i 1948 begyndt rationalisering af læsarbejdet på pakhuserne, bl. a. med anvendelse af gaffeltrucks.



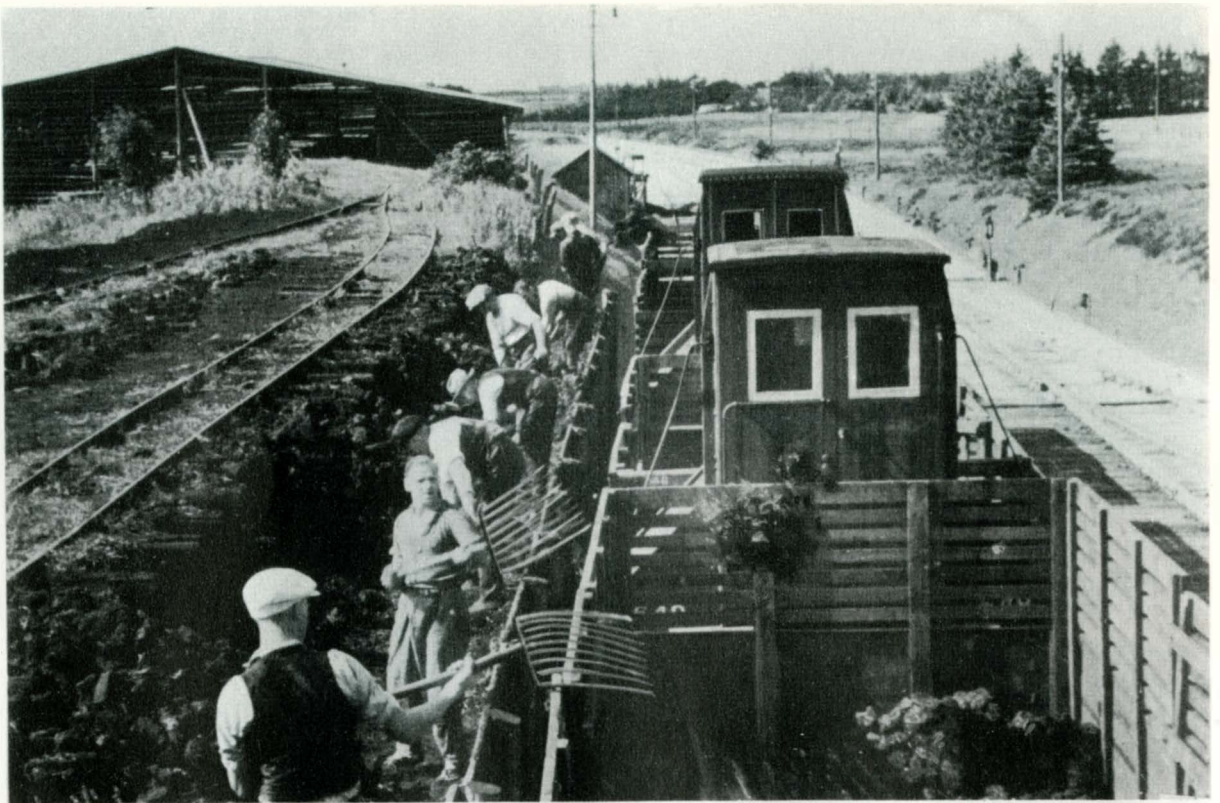
Kødet ankommer i kølevogn direkte fra provins-slagteriet til kødbyen i København — for tiden desværre ikke i de mængder, husmødrene ønsker.



I de seneste efterårsmåneder hvert år har vi på øerne store transporter af roer til sukkerfabrikerne og af roemassen tilbage, efter at saften er udpresset.



Efter 5 års tvangskørsler med militær-materiel var det morsomt at præstere en militærtransport i musæumsøjemed: Et kanonrør på 20 meters længde og 110 tons vægt, oprindeligt skabt til slagskibet »von Tirpitz«, senere tænkt som led i en befæstningskæde ved Esbjerg, blev sendt fra Guldager til Tøjhusmuseet i København.



Brunkullene og tørvene har domineret inden for vore vognladningsvise forsendelser. Tidligere fredelige stationer på sidebaner blev centre for intensiv virksomhed. Fragten for tørv beregnes efter vor laveste vognladningstakst, og det økonomiske udbytte af transporterne for Statsbanerne var derfor næppe stort, men jernbanen løste en samfundsopgave af væsentlig betydning for både industrien og hjemmene.

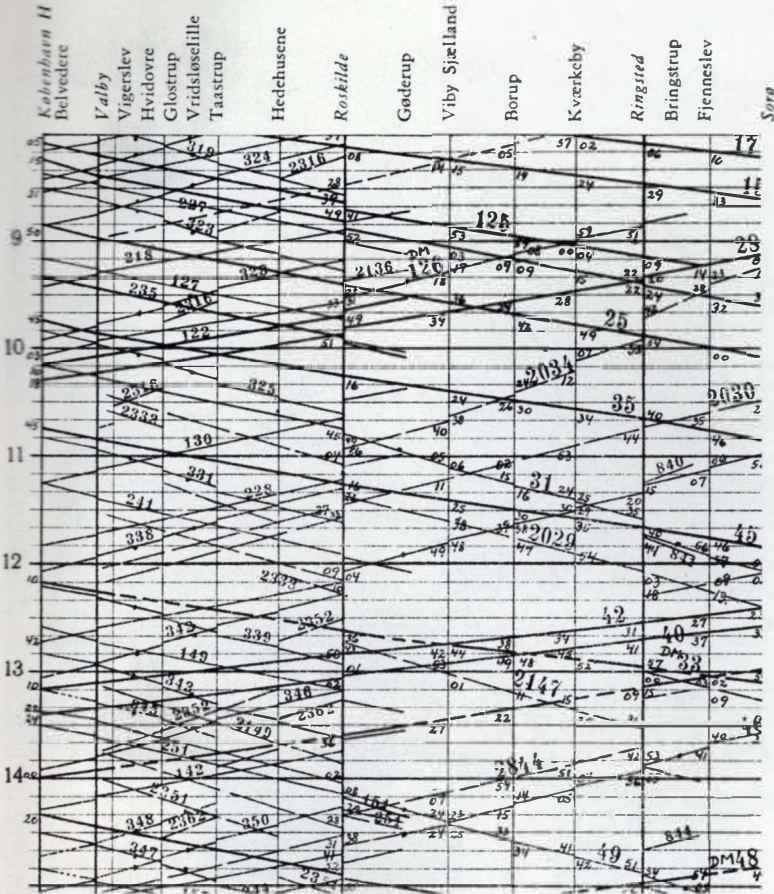


Gedser-Warnemünde overfarten blev åbnet for betydelige transporter af træ fra den sovjetiske zone i Tyskland til Danmark.



Et tidens tegn: Tyske rigsbaners gods-vogne, hjemmehørende i den russiske zone, har fået påmalet Sovjets mærke: USSR-Zone.

Plan 7 a. København H—Fredericia.



Et udsnit af Statsbanernes »indendørs« køreplan ser således ud. Jo hurtigere togene kører fra udgangs- til endestationen, des mere vandrette bliver stregerne for dem, idet timetallene står lodret. Tallene på stregerne er togets num-  
mer.

I spøgefuld form har vi søgt at resumere nogle af publikums ønsker, således som de finder udtryk i pressen, i korporative og enkeltmandshenvendelser og på anden måde. Inden for det muliges grænse søger vi at være imødekommende. Interesserne er nu og da modstridende — i så fald vælger vi den løsning, der er bedst for befordringerne som helhed.

*Publikums ønskeseddel.*

*Lyntog (til alle de egne, der endnu ikke har dem.)*

*Elektriske tog (på Ballerup- og Roskilde-strækningen.)*

*Skoletog*

*Teater- og biograf-tog*  
*Sygehusbesøgtog*  
*Bank- og retsmødetog*

*der passer  
nøje til de  
lokale forhold*

*Førre standsninger undervejs  
(de langvejsrejsende)*

*Flere standsninger undervejs  
(mellemlinierne på stræk-  
ningerne)*



Publikums-køreplaner indeholder kun de personførende tog, ikke godstogene. I talmæssig henseende andrager disse ca. 40 pct. af persontogene, men i samlet befordret vægt ligger de to grupper nær hinanden (4.700 hhv. 4.100 millioner bruttotonkm).



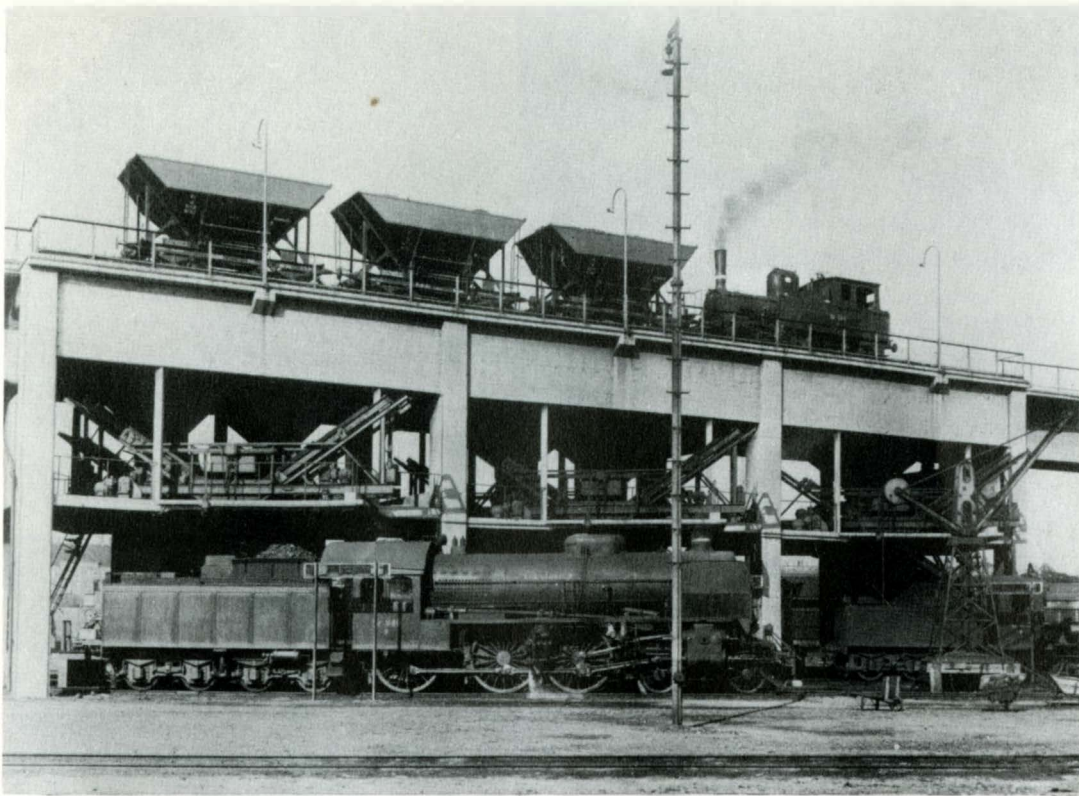
Statsbanernes færger sejler normalt ca. 25 dobbeltture over Storebælt hvert døgn. Der blev sidste regnskabsår overført næsten  $3\frac{1}{2}$  million rejsende, næsten 700 000 jernbanevognaksler og næsten 200 000 automobiler (tallet påvirket af restriktionerne).

Vi har i november 1948 bestilt en 6te tresporet motorfærge til Storebælt. Desværre kræver den en byggetid på næsten  $2\frac{1}{2}$  år. Med priserne idag vil den komme til at koste næsten  $12\frac{1}{2}$  million kroner.

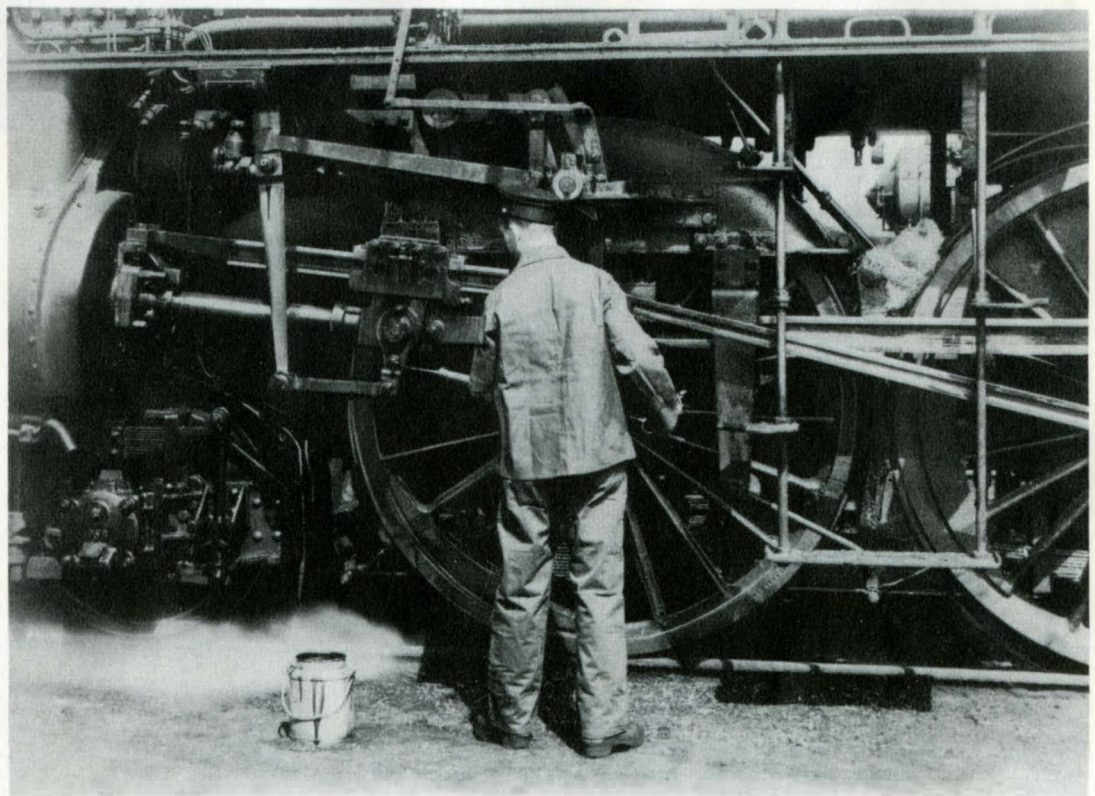


Det var ikke danske alene, der på vej til Sveriges butikker brugte Øresunds-skibene. Billedet viser en kø i Malmö med svenske på vej til sommerbesøg i København. Øresund blev en »gyngende landevej«, heldigvis dog sjældent mere gyngende, end at man kunne nyde restaurantens opdækning undervejs.

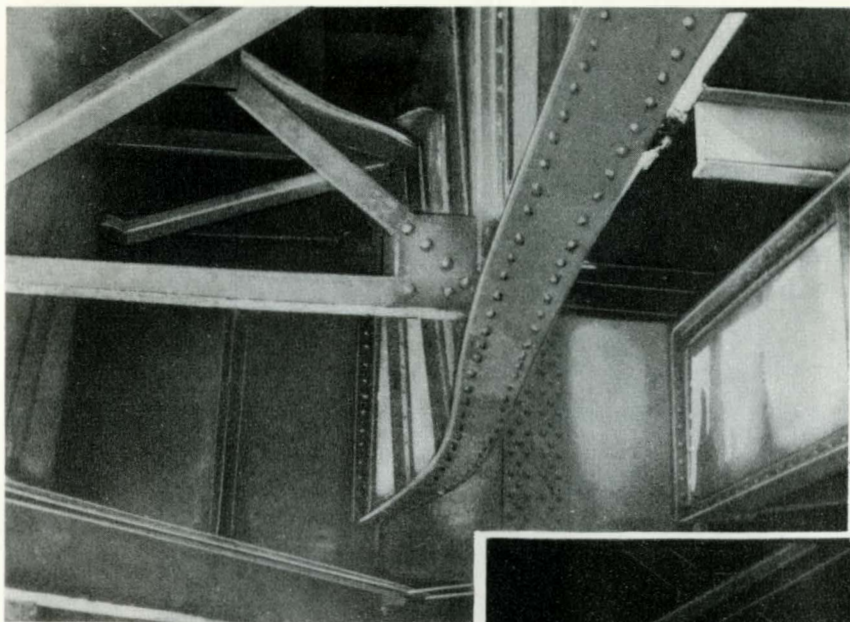




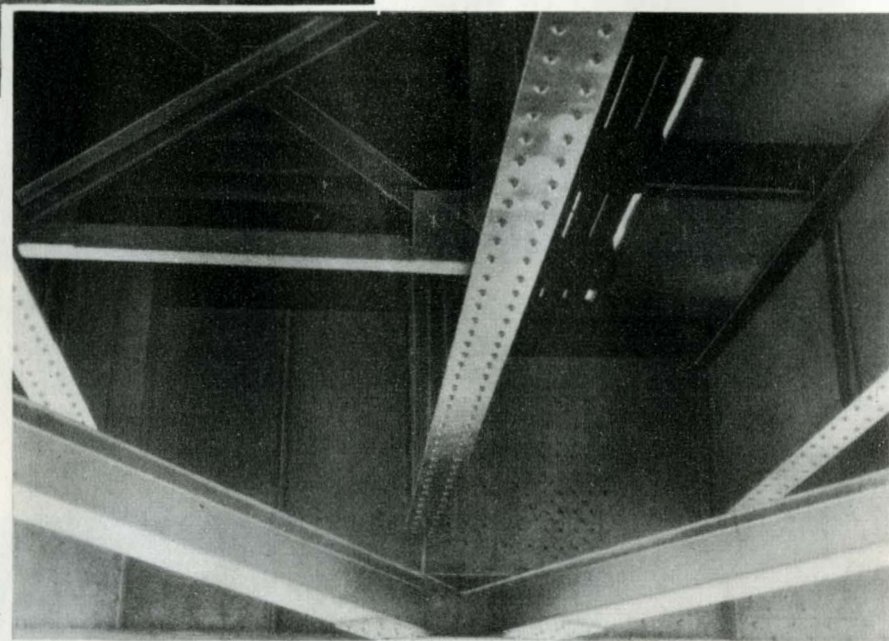
Kulforsynings-anlægget på Københavns godsbanegård forsyner damp-lokomotiverne med brændsel. Sidste driftsår brugte Statsbanerne ialt ca. 400 000 tons kul, altså over 1000 tons daglig. Den abnormt høje kulpris (ca. 110 kr. pr. ton mod f. eks. knap 30 kr. i 1938—39) tynger derfor meget stærkt på vort regnskab.



God kørsel kræver omhyggelig forberedelse og god pasning af både anlæg og materiel. Af en tilsyneladende beskedne artikel som smørelie bruger vi op mod 1½ million kg årlig.



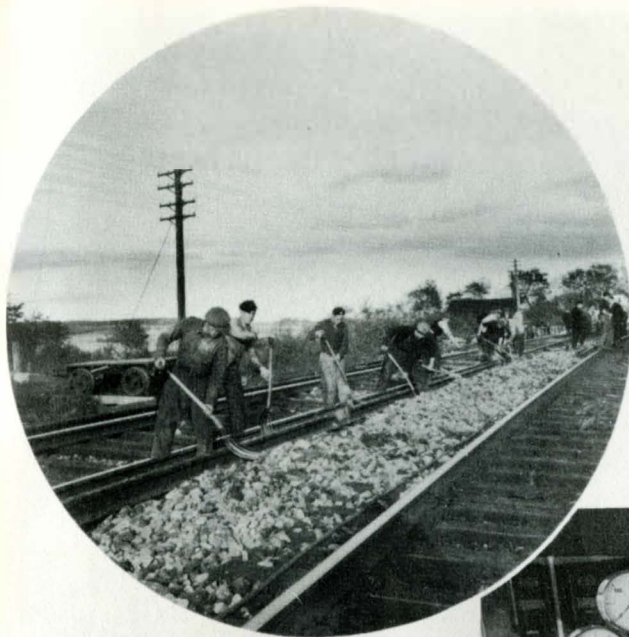
Branden i Lillebæltsbroens dæk, der uden for sporene er af planker, udviklede i den friske blæst så megen varme, at de under dækket liggende ca. 1,6 m høje ståldragere, som bærer sporet, foldede sig. 10 skinnedragere m. m. måtte udveksles.



En af de 10 nye skinnedragere. Også spor og plankedæk måtte fornyes på en lang strækning. Når de bestilte materialer kan leveres, vil plankerne i dækket blive erstattet med stålplader.

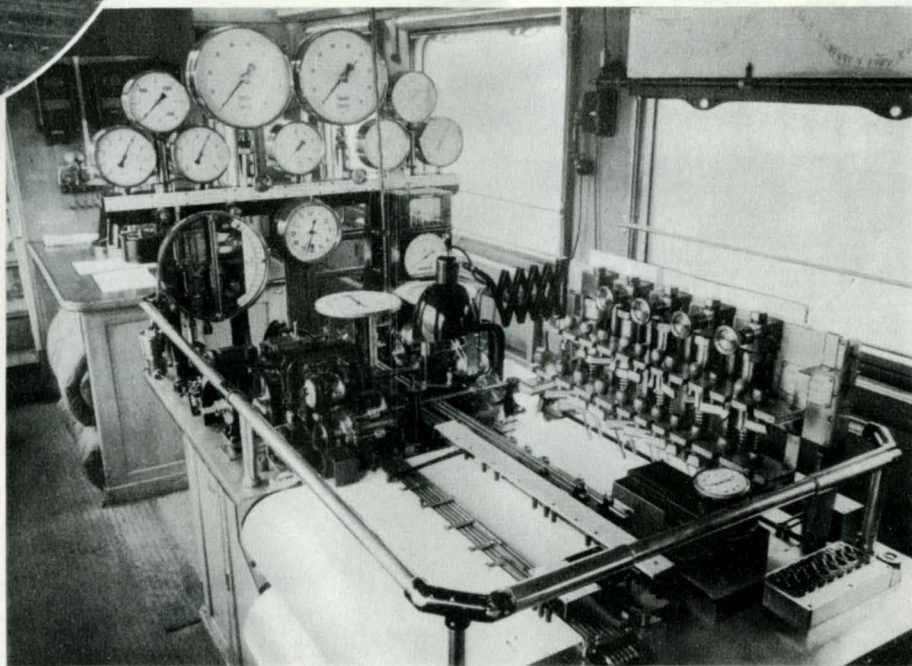


Besættelsesmagten krævede Lillebæltsbroen camouflagemålet. Først nu har de gode materialer atter kunnet fås, hvorefter broens gitterdragere i sommerens løb er rensat, to gange »plettet« og sprøjtemålet med 1 gang grå oliemaling og 1 gang »allumit«. Dermed er også dette spor af de onde år forsvundet.



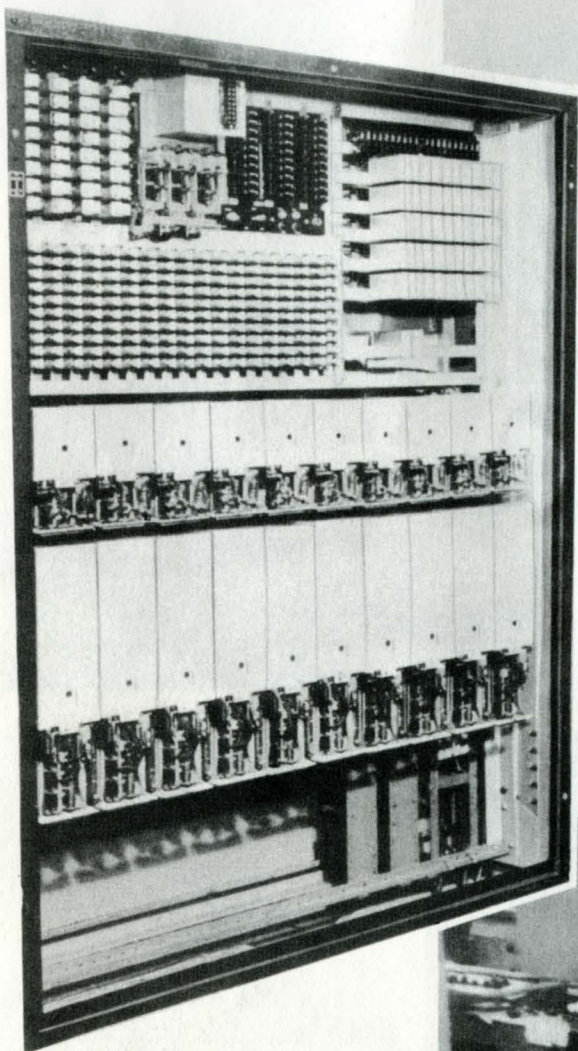
Skinner med vægt 45 kg pr. meter udskiftes med 60 kg skinner. Samtidig fornyes alle svellerne, og stenballasten renses og suppleres. Skinnerne ligger normalt 20—30 år på en 1. kl. hovedbane, hvorefter de bedste, efter at være repareret på vor svejseanstalt, genindlægges samlet på en 2. kl. hovedbane eller en sidebane.

De store hastigheder — 100 à 120 km i timen — kræver et spor med nøjagtig højdeleje, sporvidde, kurveforhold m. v. Oplysninger om disse forhold optegnes under målevognens kørsel grafisk på en papirrulle, der løber i vognens meget komplicerede maskine. Målevognen er lånt hos svejtsiske forbundsbaner.

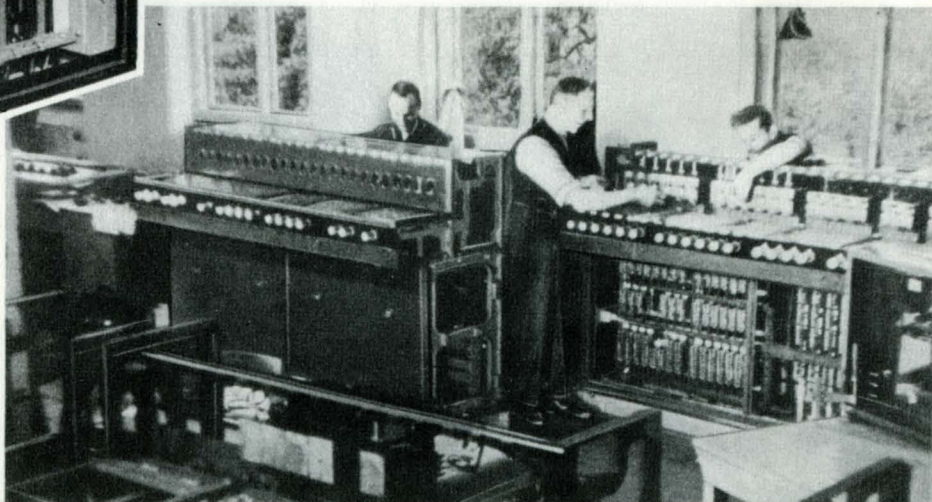


I forbindelse med en gennemgribende istandsættelse af jernbetonkonstruktionen under forpladsen og adgangsgaderne har DSB i samråd med Københavns stadsingeniør og politiet forbedret tilkørselsforholdene til Københavns Hovedbanegård. Vognene kører i 3 rækker frem foran indgangen med højre side mod banegården.

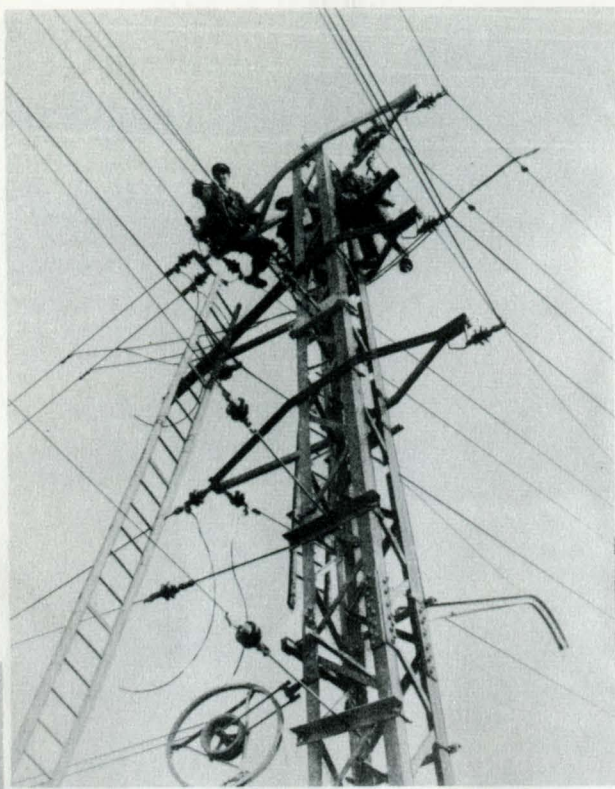
Centralapparatet og signalhuset på Bramminge station var et af de mange anlæg, der blev saboteret under krigen. Her er halvdelen af det nye centralapparat på vej ind i det ligeledes nye signalhus.



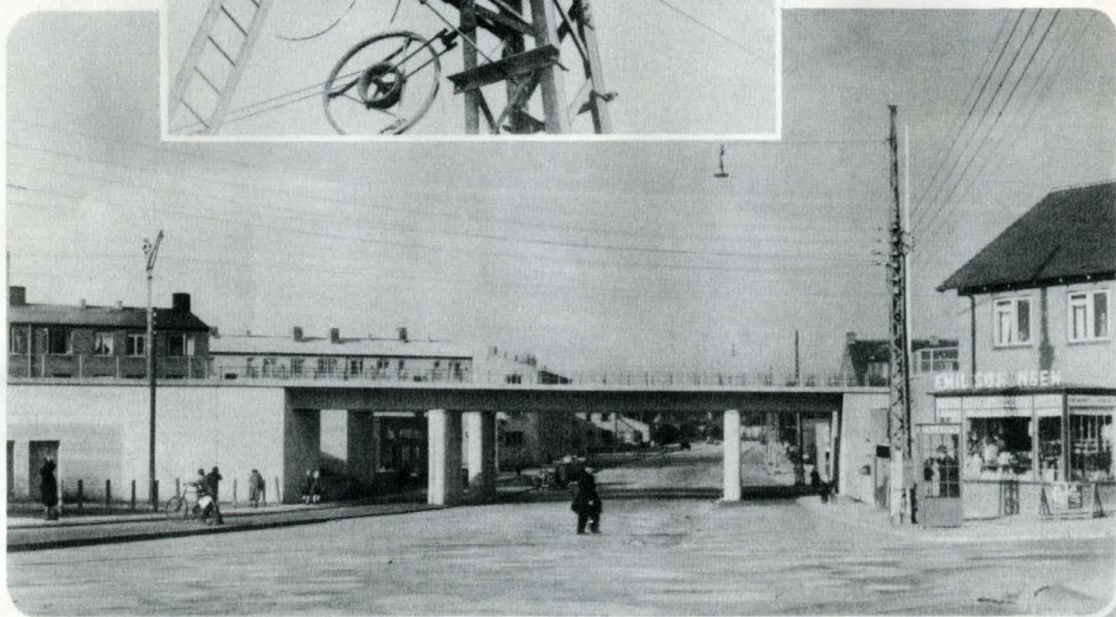
Billedet viser en  $2 \times 100$  liniers automatisk telefoncentral på Aarhus H station. Statsbanerne har under anlæg et fuldautomatisk fjerntelefonnet til betjening af hele statsbanenet, med hovedcentraler i København, Fredericia og Aarhus og med 18 knudepunktscentraler.



Den samtidige anskaffelse af mange ny elektriske sikringsanlæg som erstatning for saboterede gav det endelige stød til, at Statsbanerne udarbejdede egne konstruktioner af el. centralapparater og i samarbejde med Dansk Signal Industri bygger og monterer disse.



Elektrificeringen af strækningen Vanløse—Ballerup er blevet forsinket adskillige år af krigen og af efterkrigstidens materialevanskeligheder. Men nu lysner det: 15. maj 1949 kører vi elektrisk i 20 minutters drift til og fra Ballerup.

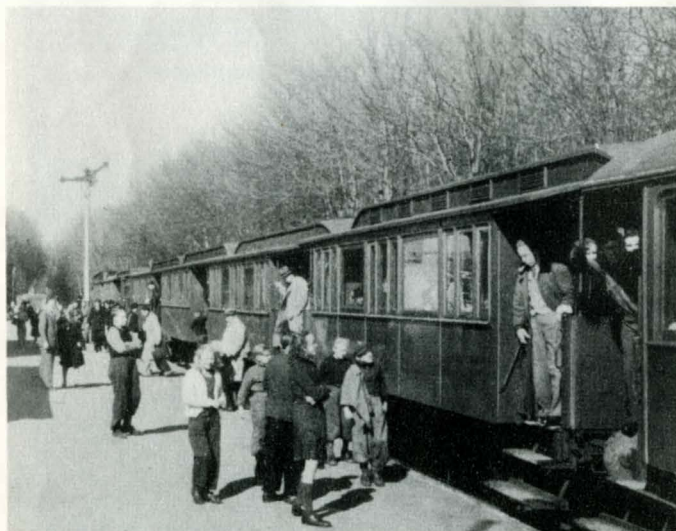
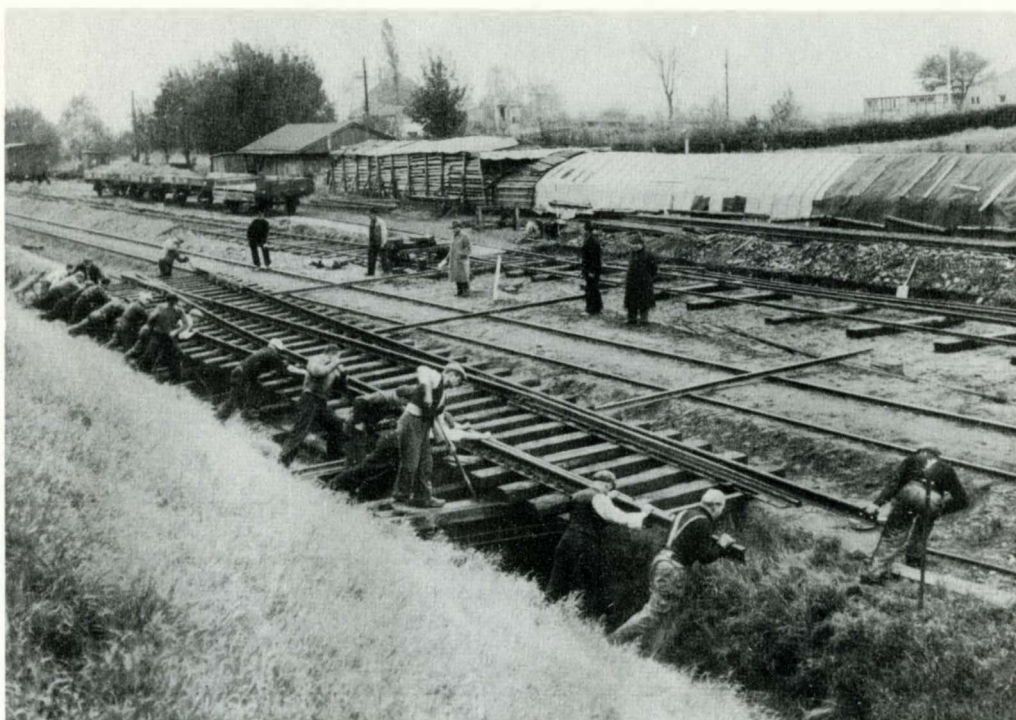


Videreførslen af elektrisk drift fra Vanløse til Ballerup kræver betydelige anlægsarbejder, bl. a. dobbeltspor på en del af strækningen. Billedet viser broen over Slotsherrensvej.

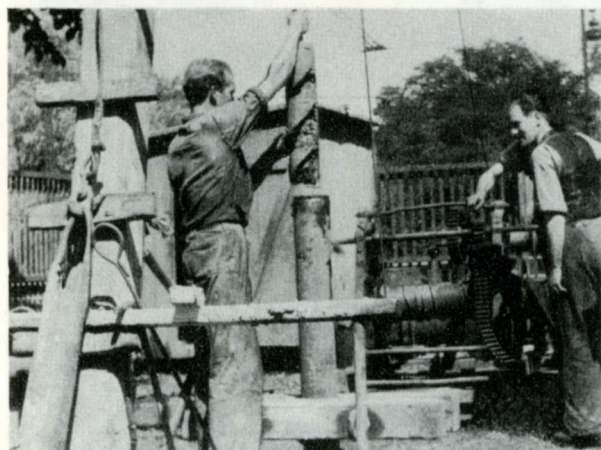


Den nye, af 3 jernbetonhvelvinger bestående bro over Gudenå syd for Langå skal erstatte 2 stålgerbroer fra 1907 (med strækningens hovedspor) og 1 smedjernsbro fra 1862 (med et rangerspor). Den nye bro muliggør bl. a. en påkrævet forbedring af sporforholdene på Langå station.

1. april 1948 overtog Statsbanerne privatbanen København L—Slangerup. I sommerens løb er sporet grundigt istandsat og 16 km spor med svage skinner samt de fleste sporskifter udvekslet med sværere.

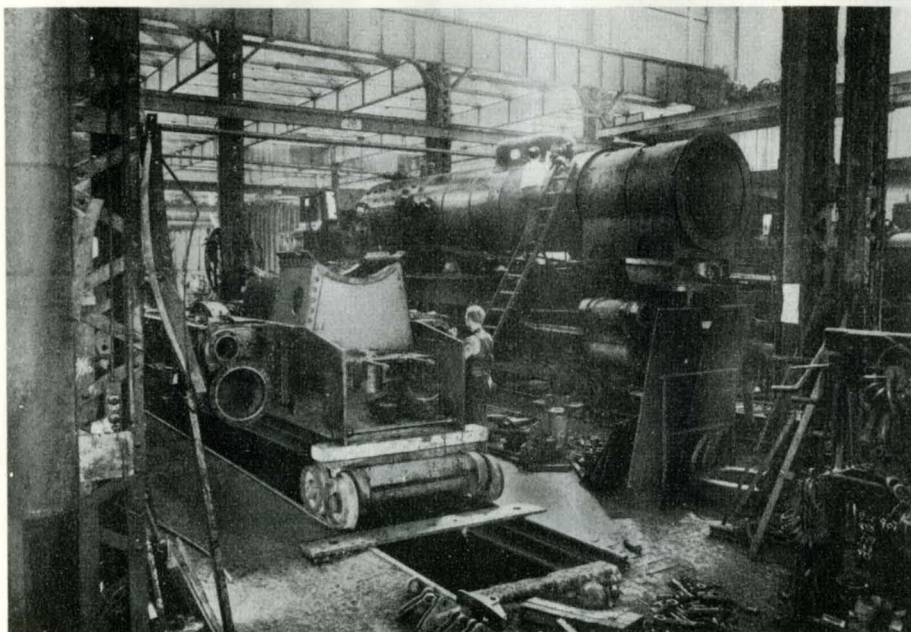
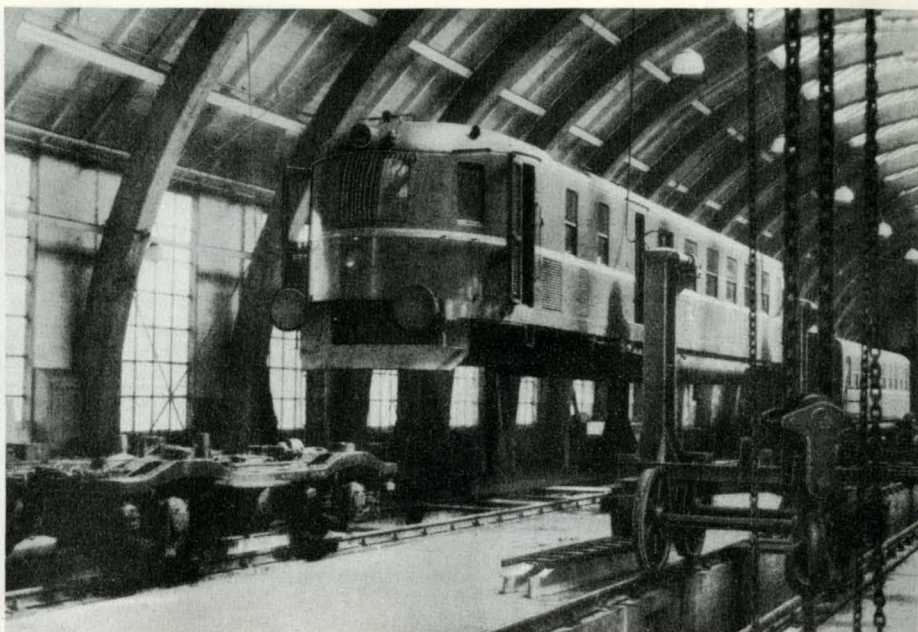


Statsbanernes overtagelse af Slangerup-banen var straks ensbetydende med stærk køreplansudvidelse og indsættelse af nyere materiel, hvorved der dog foreløbig måtte tages hensyn til banens svage spor ved overtagelsen.



Statsbanerne anser det for nødvendigt, når fremtidens vilkår tillader det, at videreføre Slangerup-banen (sammen med en bane fra Brønshøj og Husum) ind til Københavns centrum, for en meget væsentlig dels vedkommende i tunnel. Også en direkte indføring af Ballerup-linien fra Vanløse over Frederiksberg, Gl. Kongevej, Hovedbanegården til Rådhuspladsen er påkrævet. De grundundersøgelser, som må gå forud for projekteringen af disse tunnelbaner, er i sommerens løb udført ved Statsbanernes foranstaltning.

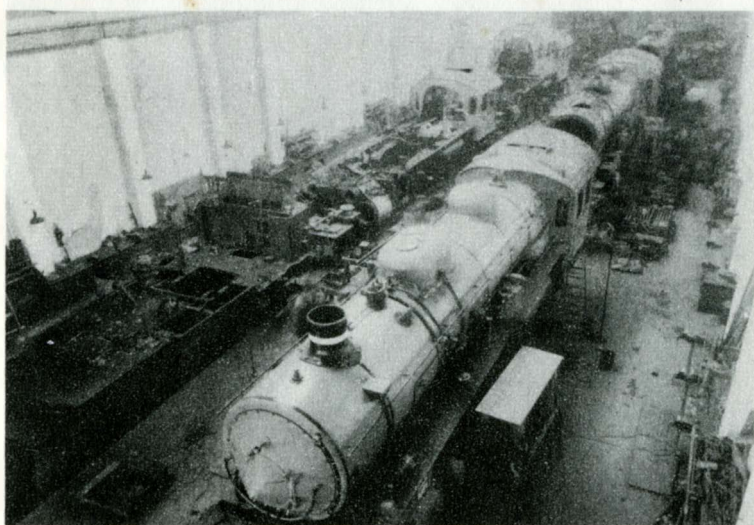
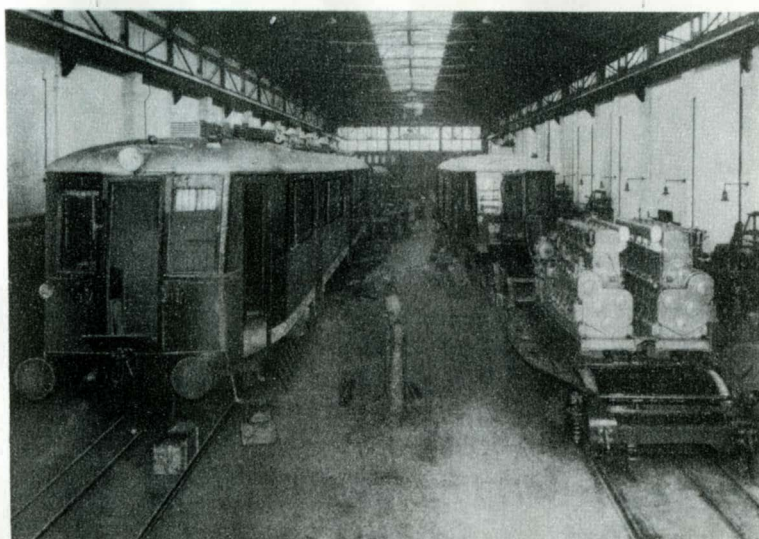
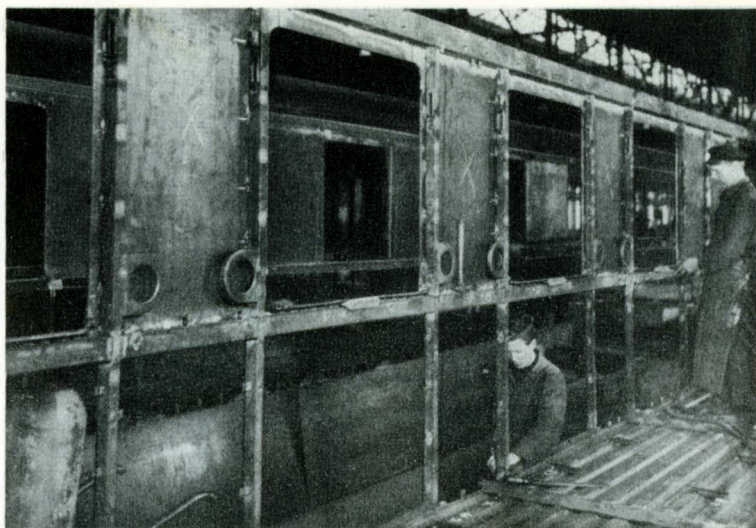
Statsbanernes centralværksteder i København og Aarhus er — selv om de ganske overvejende kun beskæftiges med vedligeholdelses- og reparationsarbejder — betydelige industrielle virksomheder, hvor det rullende materiel holdes i god og driftssikker stand.



Værkstedernes »kunder« er bl. a. 600 damplokomotiver, ca. 170 motorvogne, 2100 person-, post- og rejsegodsvogne og ca. 14 000 godsvogne. Værkstedsudgifterne beløb sig i 1947—48 til ca. 41 millioner kroner.

Vi beskæftiger normalt ca. 1300 håndværkere og arbejdsmænd i centralværkstedet i København og har for få år siden indrettet et stort moderne marketenderi, der drives af arbejderne selv.

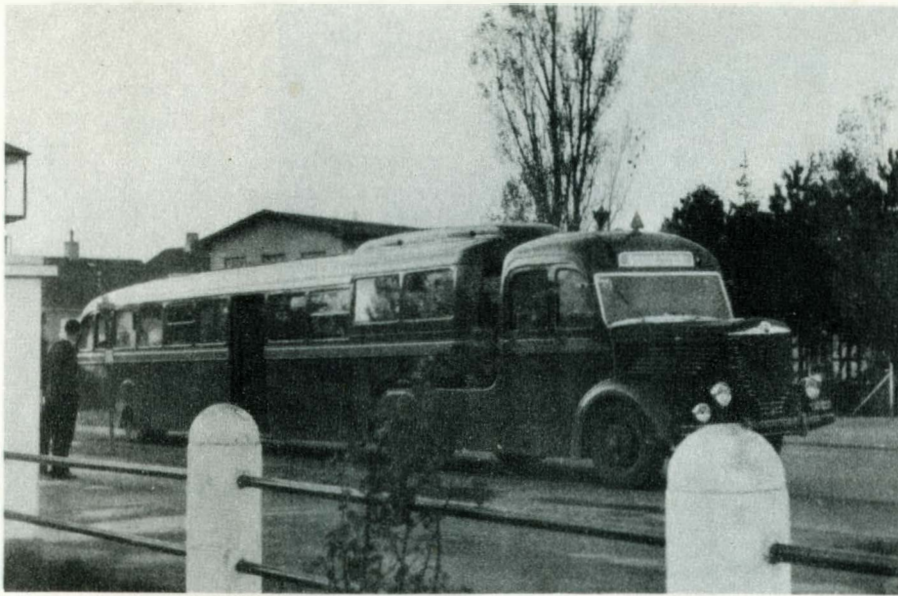




»Frichs« i Aarhus og »Scandia« i Randers leverer Statsbanernes nye lokomotiv- og vognmateriel. Der har under og efter besættelsen været store forsinkelser i disse leveringer, grundet på mangel på materialer og arbejdskraft.

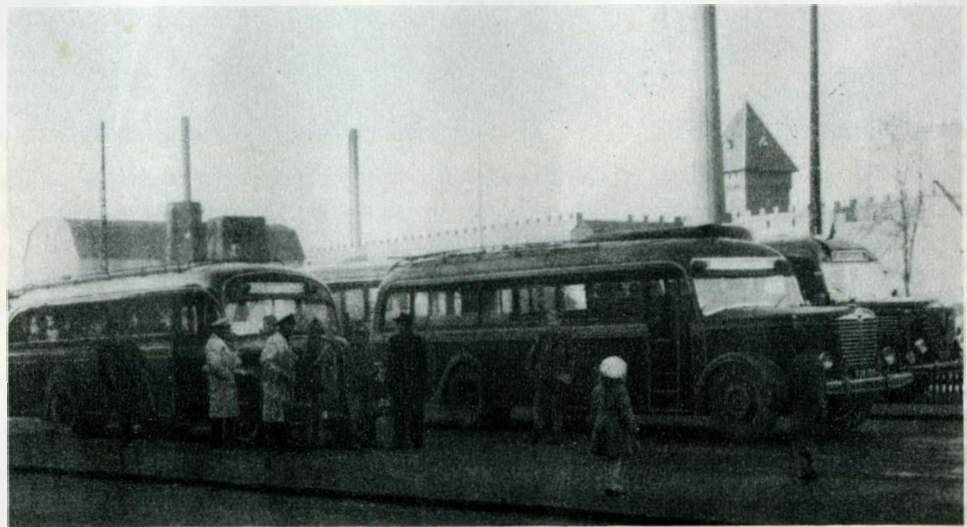
For det kommende finansår (1949—50) har vi søgt en bevilling på 26½ million kroner. Anskaffelsesprogrammet omfatter både lokomotiver, elektrisk materiel, personvogne, post- og rejsegodsvogne og godsvogne samt rutebiler.





Den stærke stigning i automobiltrafikken mellem København og Sydstrandvejen førte til forsøg med nye typer af ruteautomobiler med stor kapacitet. Den her viste type fik hurtigt kæle-navnet »Røde orm« med allusion til farven og evnen til at sno sig.

Søndag morgen og formiddag ved udgangsstedet i Valby (og søndag aften ude fra linien) er der toptrafik. Statsbanerne lider endnu under tabene af rutebiler under krigen og manglende erstatningsmuligheder. Næste sommer vil de første »dobbeltdekkere« vise sig på København—Køge ruten.



I november 1948 har Statsbanerne i forbindelse med Skagensbanen begyndt på transport af fersk fisk fra Skagen til København, læsset i særlige automobiler, der ved befordring via Grenå—Hundested kan nå rettidigt på fisketorvet. På hjemrejsen benyttes fiskebilerne til transport af de tomme fiskekasser og andet gods.



For en stor del af publikum er »jernbanemanden« vist i første række mændene på lokomotiverne og i togene, ved stationspladsernes rangering og på færger og skibe. Men vi har mange andre arbejdspladser. Her blot et par af dem:

Ved billettrykkemaskinerne på Københavns Hovedbanegård. (Anskaffelse af billettrykkemaskiner til andre store stationer er stærkt forsinket af krigen, men regnes nu at kunne ske i nær fremtid).



Betjening af sikringsanlæg på Hellerup station. Kommandoposten er centret i sikringstjenestens gnidningsfri afvikling på vore store stationer.



F  
s  
t  
v  
l  
2  
3  
4)



