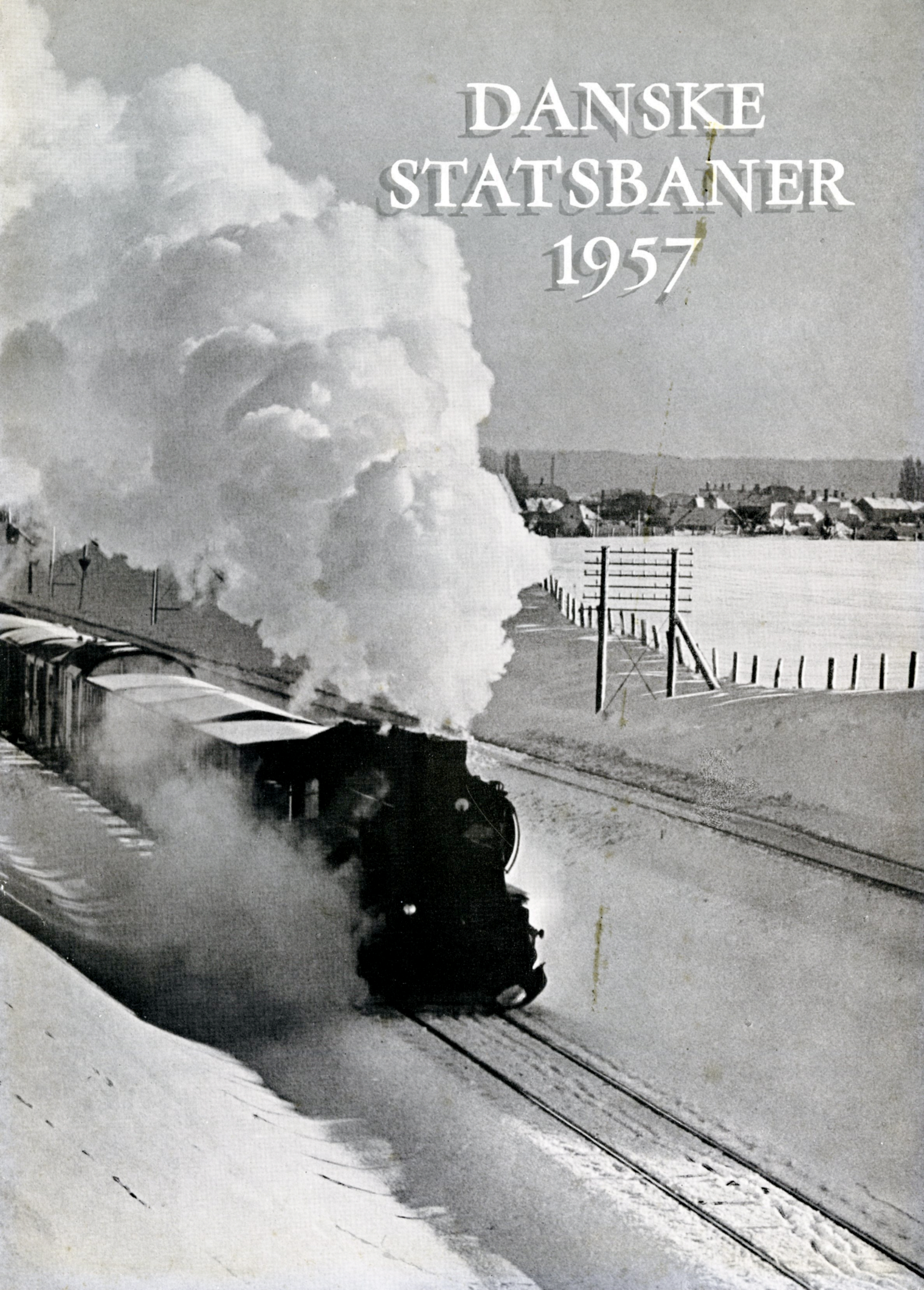
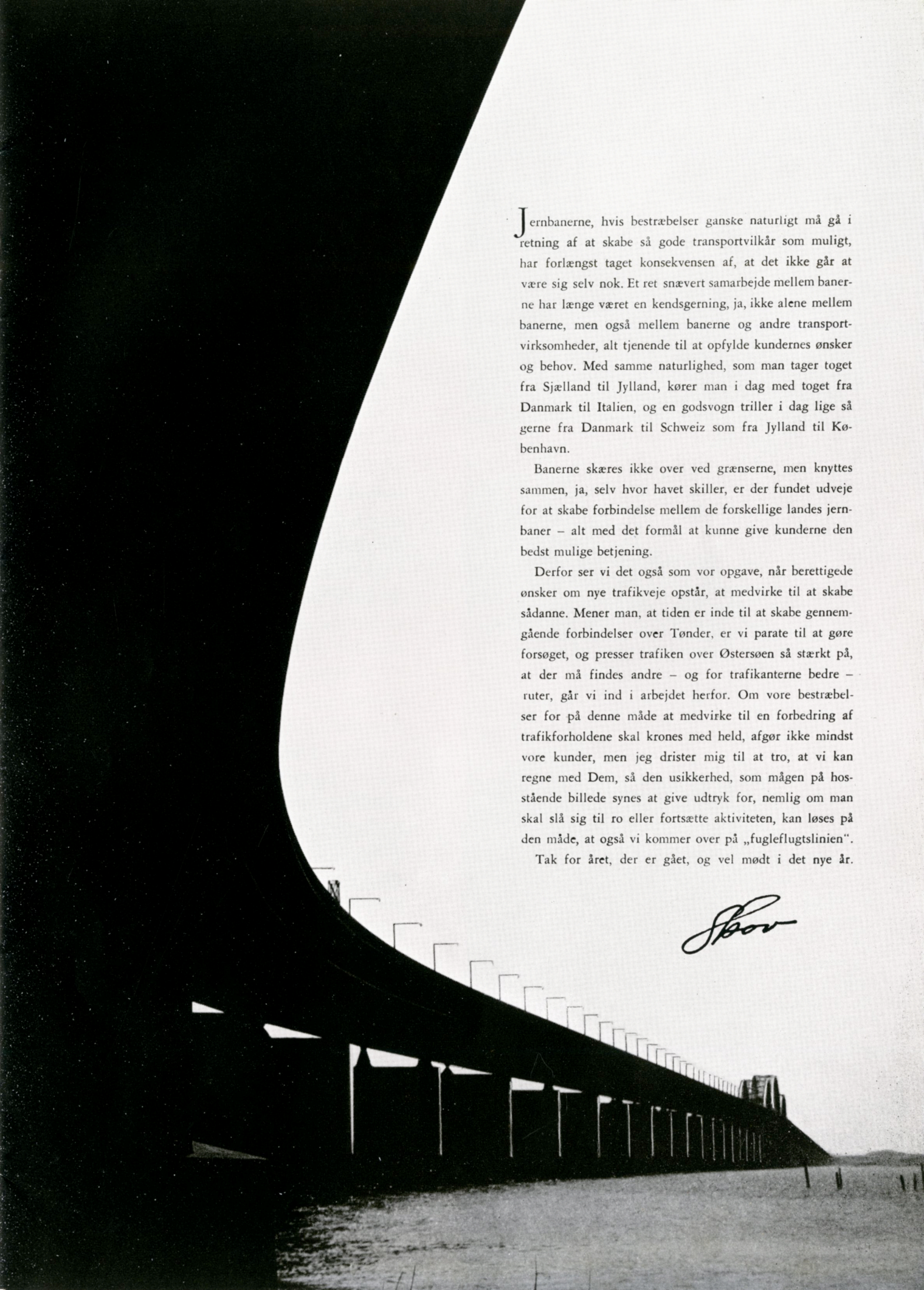


DANSKE STATSBANER 1957







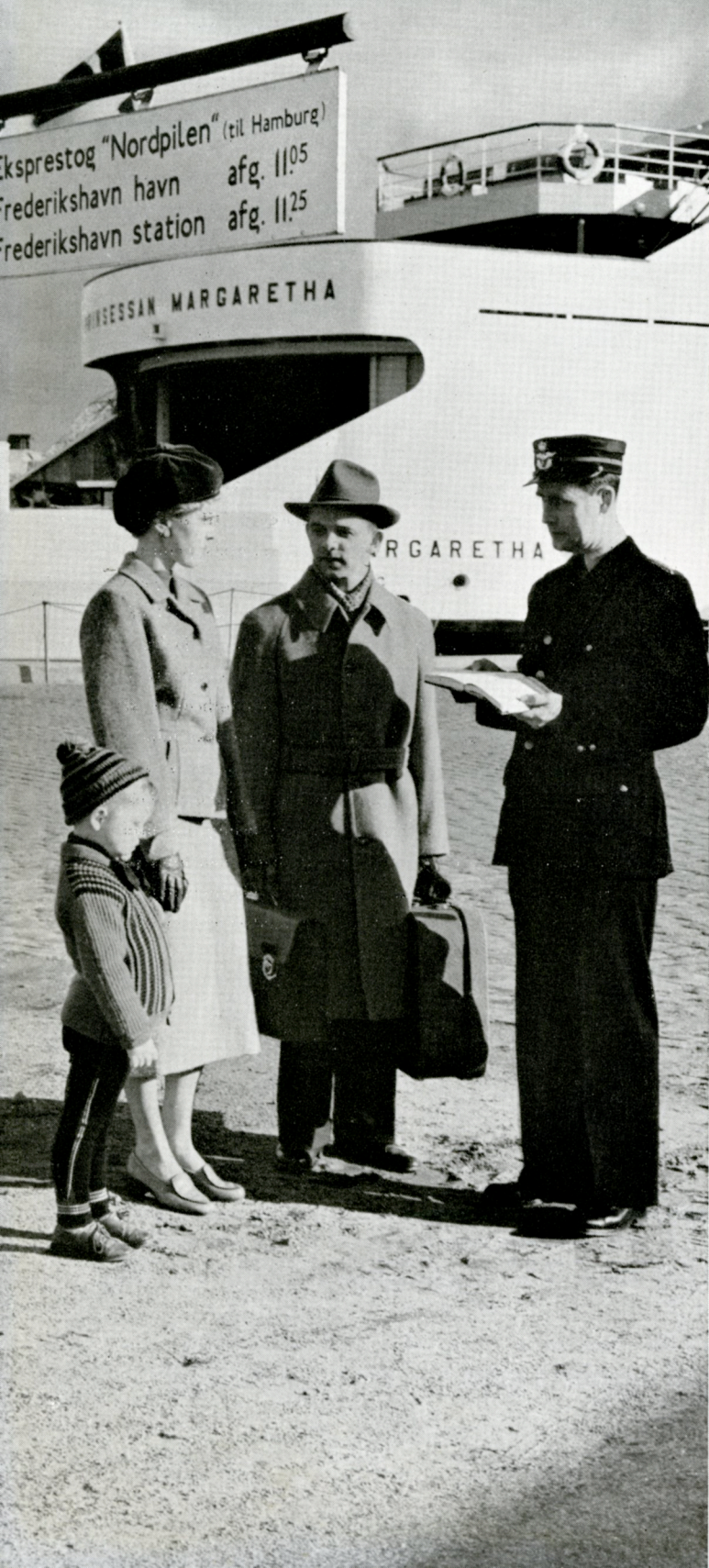
Jernbanerne, hvis bestræbelser ganske naturligt må gå i retning af at skabe så gode transportvilkår som muligt, har forlængst taget konsekvensen af, at det ikke går at være sig selv nok. Et ret snævert samarbejde mellem banerne har længe været en kendsgerning, ja, ikke alene mellem banerne, men også mellem banerne og andre transportvirksomheder, alt tjenende til at opfylde kundernes ønsker og behov. Med samme naturlighed, som man tager toget fra Sjælland til Jylland, kører man i dag med toget fra Danmark til Italien, og en godsvogn triller i dag lige så gerne fra Danmark til Schweiz som fra Jylland til København.

Banerne skæres ikke over ved grænserne, men knyttes sammen, ja, selv hvor havet skiller, er der fundet udveje for at skabe forbindelse mellem de forskellige landes jernbaner – alt med det formål at kunne give kunderne den bedst mulige betjening.

Derfor ser vi det også som vor opgave, når berettigede ønsker om nye trafikveje opstår, at medvirke til at skabe sådanne. Mener man, at tiden er inde til at skabe gennemgående forbindelser over Tønder, er vi parate til at gøre forsøget, og presser trafikken over Østersøen så stærkt på, at der må findes andre – og for trafikanterne bedre – ruter, går vi ind i arbejdet herfor. Om vore bestræbelser for på denne måde at medvirke til en forbedring af trafikforholdene skal krones med held, afgør ikke mindst vore kunder, men jeg drister mig til at tro, at vi kan regne med Dem, så den usikkerhed, som mågen på hostående billede synes at give udtryk for, nemlig om man skal slå sig til ro eller fortsætte aktiviteten, kan løses på den måde, at også vi kommer over på „fugleflugtslinien“.

Tak for året, der er gået, og vel mødt i det nye år.

Skov



Med oprakt finger peger Grenen mod nord og fortæller, at her ligger Jylland og indbyder folk sydfra ikke alene til besøg, men også til at tage denne vej, når rejsen gælder Norge eller Sverige. Men også nordfra fandt man vejen til Jylland kortest over Skagerrak og Kattegat. Vi kender vel alle Henrik Ibsens Terje Vigen og husker linierne:

Den mindste skægte, der var at få,
blev valgt til hans Skagensfart . . .
til Fladstrand kom han i god behold
og hentet sin dyre last.

Ingen ufred hindrer idag den frie fart mellem broderlandene. Men nu som dengang er Fladstrand, eller som det nu hedder Frederikshavn, som oftest målet. Dog er det ikke en skægte, men store moderne både, som dampskibsselskaberne har indsat på ruterne mellem Frederikshavn og Larvik, Oslo, Göteborg. Terje Vigens fart tog fire dage og nætter. Nu tager turen over Skagerrak eller Kattegat kun nogle få timer. Frederikshavn er idag det egentlige kontinents vigtigste gennemgangshavn til Skandinavien. Her på havnepladsen i Frederikshavn rører der sig sommerdage et internationalt rejseliv. Her mødes strømmen af turister, der fra syd søger mod nord, med den, der med stadig stigende vækst glider mod syd. De dage er ikke sjældne, hvor Nordpilen bringer næsten 700 rejsende til Frederikshavn, og hvor toget afgår sydpå mod Hamburg med lige så mange rejsende, der er ankommet med skibene fra Larvik, Oslo og Göteborg.

Vesterhavet kan være stridbart. Ingen ved det bedre end vesterhavsfiskerne, der i slidsomt og farefuldt arbejde skal fra-riste havet den fangst, der skal give det daglige brød og helst lidt til.

Der skal mod og optimisme til hos dem, der giver sig i kast med Vesterhavet. Men den, der intet vover, intet vinder.

En februar dag i 1929, hvor isen bandt Kattegat, anløb den norske rutebåd Harald Haarfager Hirtshals havn, der var isfri.

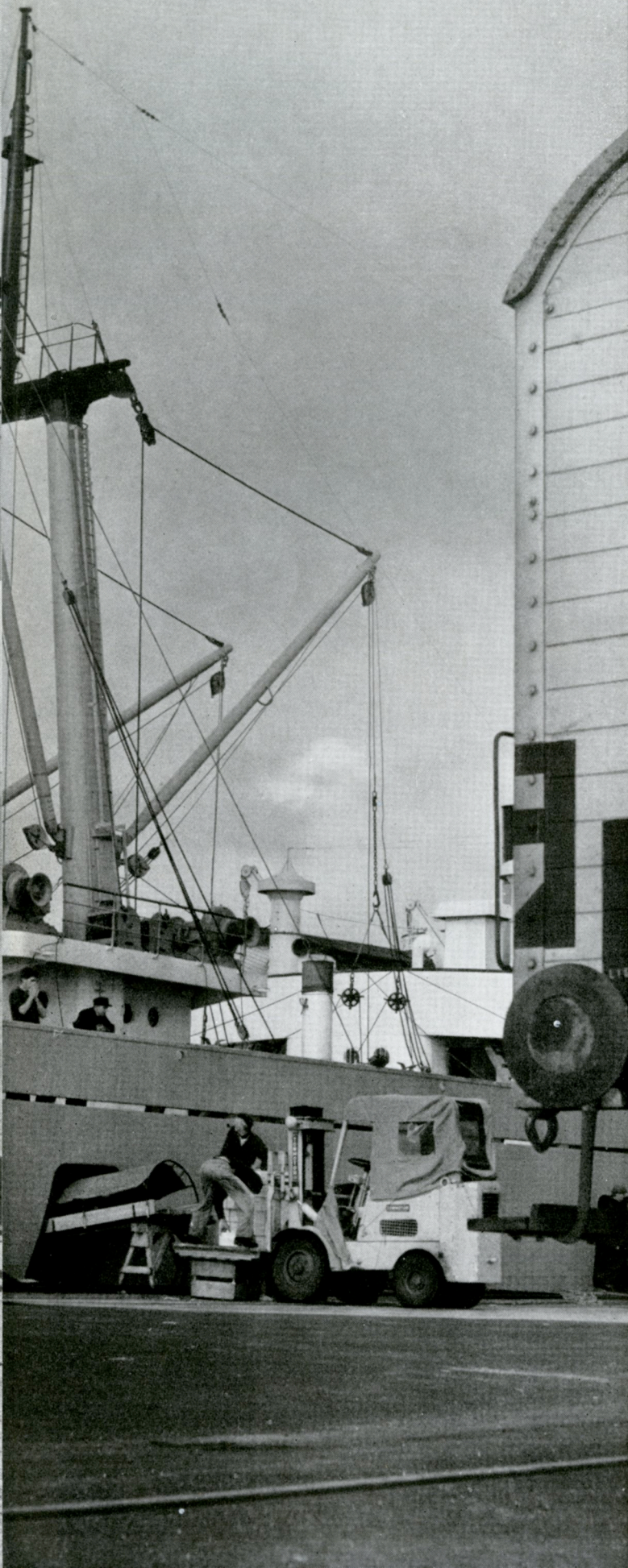
Planerne om en rute mellem Hirtshals og Kristiansand fik nyt liv. Begyndelsen var gjort. I 1937 blev Hirtshals overfartshavn for ruten over Skagerrak mellem Danmark og Norge.

Knapt nok fem timer skiller havet her de to broderlande, ikke ret meget mere end overfarten mellem Kalundborg og Århus.

Planerne om en færgeoverfart begyndte at tage form. Statsbanerne støttede bestræbelserne og lod på et tidligt tidspunkt en del af det kontinentale tog Nordpilen trafikere Hirtshals.

Krigen gav et afbræk i arbejdet for den nye overfart. Men nu synes en tilfredsstillende løsning at være indenfor rækkevidde. Fra sommeren 1958 ventes indsat en færge, der kan overføre godsvogne, og til og fra Hirtshals vil gennemgående vognløb give de rejsende gode muligheder i den indenlandske og den internationale trafik.





Godsvognen er den første egentlige europæer — og vel at mærke en europæer i arbejdstøj. Den bærer sit gods uden besvær gennem lande og over grænser. Takket være jernbanernes internationale samarbejde og standardisering kan godsvognene sammenkobles til tog, enten det foregår i Italien, Frankrig, Tyskland eller Danmark. Puffer, koblinger, bremselædninger — alt passer på en prik.

Intet kan som et godstog fortælle om fredeligt samarbejde landene imellem.

Herhjemme har statsbanerne 13.000 godsvogne. Af denne vognpark er de 7000 lukkede godsvogne, og af de lukkede godsvogne findes 500 af de kendte kølevogne, der fortrinsvis er indrettet til befording af vore landbrugsprodukter.

En betydelig del af statsbanernes vognpark befinder sig uden for landets grænser på vej mod syd eller nord i eksportens tjeneste, ligesom vi herhjemme har hyppige besøg af fremmede baners godsvogne, der ankommer med en stor del af vor import. Og dog tjener statsbanernes godsvogne i første række de hjemlige transporter, og her ikke mindst de transporter, der fører til og fra vore eksporthavne.

Statsbanerne har gennem årene ydet en ikke uvæsentlig indsats, hvor det har drejet sig om at bringe vore fiskeri- og landbrugsprodukter frem så hurtigt som muligt og naturligvis i sober og frisk stand. Der ligger således en god del sandhed i ordene „Fra nord til syd . . . fra øst til vest . . . transport med DSB er bedst“.

Englænderne har for alvor opdaget Danmark, og danskerne har forlængst erobret England, Skotland, ja Irland med. Når Danmark er blevet et så yndet rejsemål for englænderne, skyldes det ikke mindst, at de danske skibe, der bestrider trafikken mellem England og Danmark, giver udtryk for den forpligtelse, der følger med at bære navne som „Kronprins Frederik“ og „Kronprinsesse Ingrid“.

En betydelig trafikudvikling ligger mellem disse skibe og det kun 611 tons store hjuldampskib Riberhuus, der en juni-dag i 1880 åbnede ruten Esbjerg—Harwich. Kun enkelte rejsende tog dengang over Nordsøen, medens næsten 70.000 rejsende benyttede ruten sidste år. Danmark begynder så at sige i Harwich. Fra det øjeblik man går ombord i et af Det forenede Dampskibs-Selskabs skibe, føler man sig omgivet af dansk hygge. Rejsen mellem London og København er efterhånden blevet så behagelig, at det punkt måske er nået, hvor rejsetiden vanskeligt kan nedsættes, uden at det går ud over selve rejsens oplevelse. Når britiske jernbaner venligt har kaldt bådtoget mellem London og Harwich The Scandinavian er det naturligt, at vi har givet vort bådtoget mellem København og Esbjerg havn navnet Englænderen. Det er ikke alene et meget hurtigt tog, der på kun fem timer bringer den rejsende fra Københavns hovedbanegård til Esbjerg eller omvendt, men det er også et hyggeligt tog, hvor de rejsende føler sig veltilpas, omgivet af statsbanernes og „forenede“s hjælpsomme service.





De mange rigt udstyrede patricierhuse i Tønder fortæller, at der igennem denne by er passeret store værdier på handelens vej mellem syd og nord; og dog bærer Tønder ikke præg af at være en grænseby. Tønder station er ikke en grænsestation med de store internationale ekspres-tog; stationen præges i første række af den hyggelige familietrafik over grænsen. Her tales vel ikke de mange sprog, men her mødes og blandes dansk og tysk i gemytlig marsktale. Langsomt begynder de vestlige egne af Holsten og Slesvig at skabe sig en plads i turistsamkvemmet mellem Tyskland og Danmark. Dette gælder i første række befolkningen i Hamburg, der søger op mod vestkystens badesteder; ikke alene badestederne på de frisiske øer, men også Rømø, Fanø og den jyske vestkysts hvide strande. Mange søger videre og lægger vejen til England over Esbjerg. I sommertiden er der indlagt et motortog, der med dansk personale og materiel besørger den hurtiggående trafik mellem Hamburg og Esbjerg over Tønder.

Og dog er det ikke de mange turister, der i år gav Tønder de travleste tider. Det var derimod de meget store transporter af sukkerroer og kartofler, der i efteråret dagligt krævede adskillige særtog. Over Tønder fandt en betydelig del af den danske sukkerroeeksport vej til sukkerfabrikkerne langt nede i Tyskland og var med til at hente valuta hjem til Danmark.

I gamle dage, en tid, der forøvrigt ikke ligger så mange år tilbage, var en grænsepassage en omstændelig historie. Den tid, jernbanerne med store økonomiske ofre havde vundet ind, blev ved de fleste grænser igen mistet ved langsommelige grænseformaliteter.

Denne tid er forlængst forbi ved vore grænser. Jernbanen har et så udmærket samarbejde med toldvæsen og paspoliti, at man så at sige slet ikke mærker, at man passerer en grænse.

Flinke folk fra toldvæsen og paspoliti foretager toldeftersynet og paskontrollen i togene på vej til og fra grænsen, således at opholdet på selve grænsestationen kun varer den ganske korte tid, hvor det danske lokomotiv udveksles med et tysk lokomotiv, hvis man da ikke kører videre over grænsen med samme lokomotiv eller motorvogn.

I Padborg er vi således nede på kun 3 minutters holdetid ved Nordpilens passage og for Nord-Express' vedkommende varer det kun ca. 8 minutter at udveksle det danske diesel-elektriske MY-lokomotiv med det store tyske damplokomotiv. At Danmark er på vej til — trafikmæssigt set — at blive Nordens Schweiz, herom fortæller antallet af de godsvogne, der passerer Nordens sydgrænse ved Padborg. Næsten 200.000 godsvogne passerede Padborg sidste år. Et betydeligt antal af de sydgående vogne var glædeligvis fyldt med danske fiskeri-, industri- og landbrugsprodukter.





For blot seks år siden var navnet Grossenbrode så godt som ukendt, ikke alene herhjemme, men også i udlandet. Kun befolkningen i Holsten og på Fehmarn kendte Grossenbrode, en lille landstation et eller andet sted ved Holstens kyst.

Idag derimod er Grossenbrode sammen med Gedser kendt over det ganske Europa. Højtalerne på stationerne fortæller om tog mod København, mod Norden, mod ferie og oplevelser ... over Grossenbrode—Gedser. Og på vognsiderne i de store eksprestog med de lokkende navne Skandinavien—Italien-Express, Alpen-Express, Hamburg-Express, Skandinavien—Paris-Express, Skandinavien—Holland-Express osv fortæller rute-skiltene om togenes europavej mellem nord og syd, vejen over Østersøen mellem Gedser og Grossenbrode.

En trafikudvikling uden lige har her fundet sted siden den julidag i 1951, hvor dampfærger Danmark åbnede overfarten. I dag trafikeres Gedser—Grossenbrode overfarten af fire færger, de to danske „Kong Frederik IX“ og „Danmark“ og de to tyske, dobbeltdækkeren „Theodor Heuss“ og „Deutschland“.

I sommeren 1957 kom vi på denne overfart på de store rejsedage op på godt 8000 rejsende og mere end 600 biler og busser.

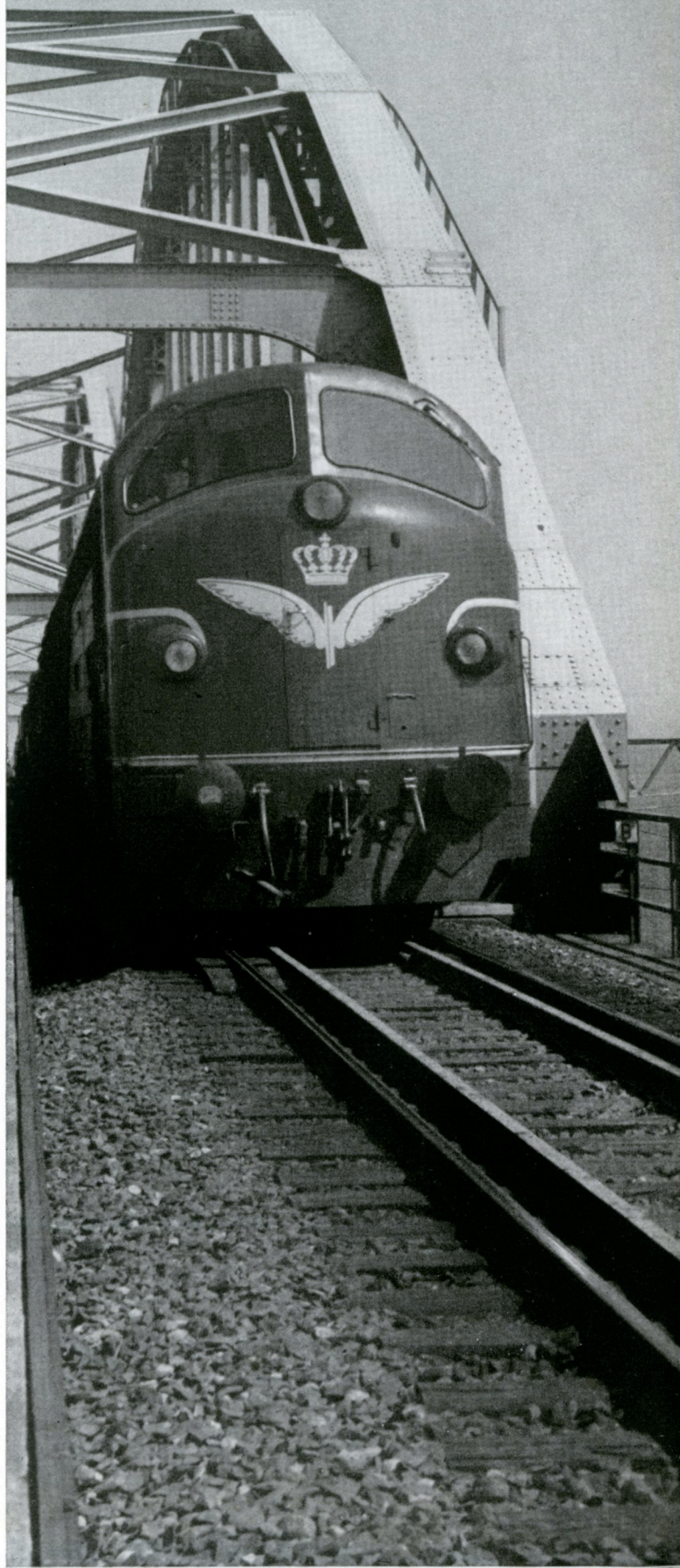
I den kommende sommer vil der hver dag blive sejlet 10 dobbeltture. Vi vil — foruden at overføre 80 gennemgående vogne dagligt — være i stand til at kunne overføre over 1600 biler i døgnet eller næsten tre gange så mange biler som i sommeren 1957.

Da man delte Europa i øst og vest, blev jernbanerne stillet overfor helt nye opgaver. Men trods politiske eller ideologiske grænser rullede togene og fandt vej over det, der skilte.

Gedser-Warnemünde overfarten mellem Falster i Danmark og Mecklenburg i Tyskland var i de gode gamle dage den klassiske rejserute over Østersøen. Denne vej søgte man fra nord, når rejsen gik mod Berlins muntre verden, til Leipzigs livlige messegader eller Dresdens museumsskatte. Denne vej søgte man fra syd, når færden gik mod Danmarks ferierige, Norges blånende fjorde og Sveriges midnatssol. Idag er Danmark endnu ene om at bestride sejladsen mellem Gedser og Warnemünde, men de første gennemgående vogne mellem København og Berlin har dog fundet deres faste plads i trafikbilledet; i den kommende sommer vil der desuden blive indsat sovevogn mellem Gedser og Berlin, og der er på overfarten en jævn stigning i antallet af automobiler og godsvogne.

Efterhånden har de østlige lande lempet rejserestriktionerne så meget, at man nu langsomt nærmer sig normale forhold. Fra nord mod syd kan rejsende, der benytter toget, i rejsebureauerne fra den ene dag til den anden få udstedt visum til rejse gennem østzonen for kun en snes kroner.

Automobilister kan tage med den danske færge fra Gedser til Warnemünde og her uden formaliteter få gennemkørselsvisum til samme pris.





Københavns Frihavn indtager blandt Nordens frihavne den absolutte førerstilling. Over 5000 skibe ekspederes årligt ved frihavnens kajer.

Det skib, der hyppigst anløber Københavns Frihavn, er utvivlsomt den svenske togfærge „Malmöhus“, der besørger jernbanetrafikken mellem København og Malmö. Ligesom det på overfarten mellem Helsingør og Hålsingborg er danske færger, der ene bestrider forbindelsen, så har svenske statsbaner ansvaret for trafikken mellem Københavns Frihavn og Malmö.

„Malmöhus“ har en travl arbejdsdag. Om morgenen ankommer færgen til frihavnen med sovevogne fra Stockholm til København og desuden sovevogne til Roma og Paris, der skal videre med Skandinavien—Italien-Express og Nord-Express. Så går færgen atter tilbage over Øresund med godsvogne og biler, og igen tilbage til København med biler og godsvogne. Lidt over middag ankommer det tyske lyntog København-Express til frihavnsstationen fra Hamburg, og umiddelbart efter afgår færgen med forbindelse i Malmö til det svenske lyntog Skåningen.

Endnu et par gange anløber færgen frihavnen for at bringe og hente godsvogne, inden den om aftenen gør klar til at tage imod sovevogne til Stockholm fra København, Roma og Paris.

„Malmöhus“ er kun tosporet, og dog finder over 30.000 godsvogne og 3500 sovevogne årligt denne vej over Øresund. Disse tal dækker nogenlunde denne overfarts fulde kapacitet. En ny stor færge på overfarten vil næppe komme til at savne arbejde.

”Riv en dag ud af kalenderen og tag til Malmö“, hed det i en af de annoncer, der i efteråret skulle animere københavnere til at tage et smut over Øresund. Men ikke alene storbyens befolkning søgte mod Øresundsselskabets populære både; også byens gæster fra provins og udland benyttede opholdet i København til at besøge Malmö. Øresundsbådene er blevet en del af det københavnske trafikbillede. „Absalon“, „Gripen“, „Sverige“, „Malmö“ og „Örnen“ kendes af så at sige hvert barn i København. Ombord på en af disse Øresundsbåde går den første færd til det spændende besøg på den anden side Øresund, til byen, hvor man kører i den „forkerte side“ og hvor folk, der på en prik ligner alle os andre, taler et helt andet sprog.

Og ombord på „Sankt Ibb“ har en måneskinstur på Øresund sikkert haft mangen en forlovelse på samvittigheden. For den københavnske familie betyder Øresundsbådene muligheden for en udflugt til en billig penge, en feriedag midt i den almindelige trummerum.

Og for vore venner „från hinsidan“ er Øresundsbådene noget, der slet ikke kan undværes. Her går vejen til „Köpenhamn . . den strålande staden“ og mindst en gang og helst flere skal ikke alene Malmö, men det meste af Skåne besøge denne side af Øresund.

Over 2.000.000 rejsende passerede sidste år Øresund ombord på Øresundsbådene. Der var dage, hvor over 7500 danske tog til Malmö, og dage, hvor et lignende antal svenske gik i land i Havnegade.





Kronborg har gennem tiderne været vidne til mangt og meget. Ufred og fred, gode tider og dårlige tider, skiftende billeder. Alligevel har der altid været et fast træk, nemlig den ubrudte trafik mellem Helsingør og Hålsingborg.

Året har været præget af en stadig stigende trafik, der mellem Syden og Norden passerer Danmark. På de største dage har færgerne overført 2500 automobiler, og i løbet af året har ca. 110.000 godsvogne og ca. 13.000 gennemgående plads- og sovevogne passeret overfarten. Det er naturligt, at en sådan trafikmængde har givet diskussionen om øresundsbroen ny næring. Men medens disse planer idag kun er nået ingeniørernes tegneborde og udvalgs indgående drøftelser, da sørger vore flittige færges for en stadig og ubrudt forbindelse mellem de to sundbyer.

Der er et gammelt ord, der siger at „fremmed mad smager bedst“. Meget kunne tyde på, at der må være noget om snakken. I alt fald var der dage, hvor mere end 15.000 af vore svenske venner besøgte Helsingør, og hverken Hålsingborg eller Mölle savnede nogen dag besøg af danske.

Færgerne mellem Helsingør og Hålsingborg er således ikke blot en del af den europavej, der forbinder syd og nord, men overfarten har været en gade mellem to byer, ikke alene et levende eksempel på, hvad jernbanen betyder for forbindelsen mellem to byer, men også i det daglige liv mellem to folk.

Fotos: side 6: Dansk Rekl. Foto, side 5, 8, 9 og 13: Kbhvns. Foto Service og resten Ro. de Vang.

Klicheer: Bernh. Middelboes Reproduktionsanstalt.

Tryk: Louws bogtrykkeri, Glostrup.

Tekst og lay-out: DSB.



