



Al-relais blokpost te Odense.

DE DEENSE STAATSSPOORWEGEN



Binnenaanzicht van een nieuw gebouwd provinciestation (het station Snekkersten op de lijn van Kobenhavn naar Helsingør). Wachtzaal en loketten.



Binnenaanzicht van een modern 2^e klasrijtuig voorzien van zitbanken met regelbare rugleuning.



De hal van de stukgoederenloods (Kopenhagen).

Rollend materieel

De stoomlocomotieven voor brandstoffen hebben nog steeds de overhand : zij zijn 243 in aantal, tegenover 102 elektrische en 43 diesellocomotieven. Er zijn bovendien 175 motorwagens.

Het rijtuigenpark telt 1.427 eenheden : dat van de goederenwagens : 7.262 overdekte en 5.276 open wagens.

Elektrificatie

221 km lijnen werden geëlektrificeerd. Het zijn vooral de stadslijnen en sommige lijnen in de buitenwijken rond Kopenhagen.

Bruggen en ferryboten

Talrijke zeeëngten doorsnijden Denemarken.

Waar dit mogelijk was, heeft men bruggen gebouwd om ze over te steken ; de twee langste zijn die over de Storstroem (3.200 km) en die over de Kleine Belt (1.200 km). Deze en talrijke andere zijn gecombineerde « spoor-en-weg » kunstwerken.

Elders, neemt men zijn toevlucht tot de ferryboten. De eerste dienst werd, in 1872, tussen Fredericia en Strib geopend. De belangrijkste dienst van het land die Korsoer met Nyborg (26 km) verbindt, werd in 1883 opgericht en wordt thans ver-

Een brokje geschiedenis

De eerste Deense spoorweg dateert van het jaar 1847 toen de lijn van Kopenhagen naar Roskilde, met een lengte van 30 km, ingehuldigd werd. Jutland, het eigenlijke Deense vasteland, maakte evenwel slechts in 1862 kennis met de spoorwegfaciliteiten en het eiland Funen eerst drie jaar later.

In het begin behoorden sommige lijnen toe aan de Staat ; andere waren de eigendom van private maatschappijen. Thans worden zij alle geëxploiteerd door een enkel organisme : de Deense Staatsspoorwegen.

Lengte van het net

Zij bedraagt 2.555 km, waarvan 712 km dubbelspoor. De spoorwijdte is, evenals bij ons, 1.435 m. De autobuslijnen die van de spoorwegen afhangen, zijn tweemaal meer uitgebreid.



Laders aan het werk.

zekerd met ferryboten die tien spoorwegvoertuigen met vier assen of dertien met twee assen kunnen vervoeren. De ferryboten bewijzen eveneens enorme diensten bij het vervoer van de autovoertuigen.

Toekomstplannen

Ondanks de mededinging van de andere transportmiddelen, blijven de Deense spoormannen toch optimistisch. Zij verhogen niet alleen, hoe langer hoe meer, het comfort en de veiligheid der reizigers, maar zij doen ook, op sommige grote lijnen, proeven om de snelheid van de treinen tot 160 km/h op te voeren.

Grote werken zijn, bovendien, aan de gang voor de verwezenlijking van de zgn. « Vogelvluchtlijn » die Hamburg rechtstreeks met Kopenhagen zal verbinden. Zij zal lopen langs Lübeck en de Fehmarneilanden, Lolland, Falster en Seeland.

Langs Duitse zijde noopt dit reusachtige ontwerp tot de bouw van een brug van 900 m over de Fehmarnsund, van een lijn met enkel spoor lopend van Puttgarden naar Grossenbrode, en van een verlenging van de nationale weg Hamburg-Lübeck, Grossenbrode - Puttgarden (over de Fehmarnsund).

Langs Deense zijde omvatten de werken : de bouw van een spoorlijn van Nykøbing Falster naar Roedbyhavn en van een haven voor ferryboten te Roedbyhavn zelf. Een dienst van ferryboten zal georganiseerd worden tussen deze laatste stad en Puttgarden op het Fehmarneiland.

De voltooiing van dit grootse werk is voorzien voor 1963. De « Vogelvluchtlijn » zal de trafiek over de Baltische Zee tussen de Scandinavische landen en West-Duitsland aanzienlijk vergemakkelijken : terwijl thans de afstand tussen Gedser en Grossenbrode (60 km) in 2 h 30 wordt afgelegd, zal de nieuwe weg, die maar 19 km lang is, de twee steden in slechts 50 minuten verbinden.



Bedienden aan het werk.



Binnenaanzicht van de bar in een excursierijtuig.

