

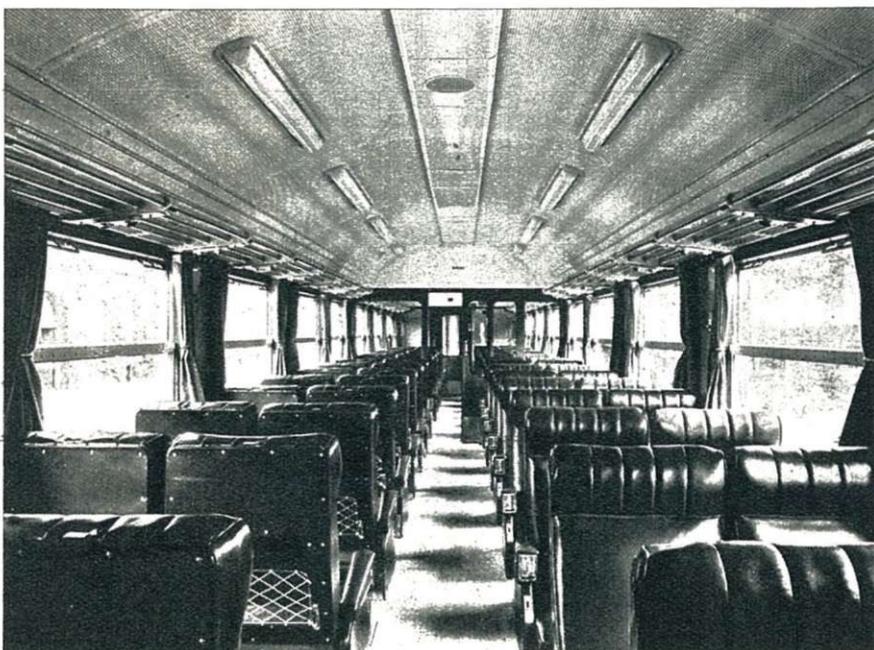


Poste de commande  
tout relais d'Odense.

# LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT DANOIS



Intérieur d'une gare de province nouvellement construite (la gare de Snekkersten, sur la ligne de Kobenhavn à Helsingør). Salle d'attente et guichets.



Intérieur d'une voiture moderne de 2<sup>e</sup> classe à sièges inclinables.



La halle de la remise des colis de détail (Kobenhavn).

### Matériel roulant

Les locomotives de ligne à vapeur tiennent toujours le pavillon haut ; elles sont au nombre de 243 pour 102 locomotives électriques et 43 diesels. On compte en outre 175 autorails.

Le parc des voitures compte 1.427 unités ; celui des wagons à marchandises : 7.262 couverts et 5.276 ouverts.

### Electrification

Les lignes sont électrifiées sur 221 km. Ce sont surtout les lignes urbaines et quelques lignes suburbaines ayant Copenhague comme point central.

### Ponts et ferry-boats

Le Danemark est coupé de nombreux détroits.

Là où c'était possible, on a construit des ponts pour les franchir ; citons les deux plus longs : celui de Storstroem (3 km. 200) et celui du Petit Belt (1 km. 200). Ceux-ci et beaucoup d'autres sont des ouvrages combinés « rail et route ».

Ailleurs, on a recours aux

ferry-boats. Le premier service fut ouvert, en 1872, entre Fredericia et Strib. Le service le plus important du pays reliant Korsoer à Nyborg (26 km.), créé en 1883, est assuré actuellement par les ferry-boats pouvant transporter dix véhicules ferroviaires à quatre essieux ou treize à deux essieux. Les ferry-boats rendent aussi d'énormes services dans le transport des voitures automobiles.

### Un peu d'histoire

Le premier chemin de fer danois remonte à 1847 ; c'est en cette année que fut inaugurée la ligne de Copenhague à Roskilde, longue de 30 km. Toutefois, le Jutland, le continent danois proprement dit, n'a connu les facilités du chemin de fer qu'en 1862, et l'île de Fionie, seulement trois ans plus tard.

A l'origine, certaines lignes appartenaient à l'Etat ; d'autres étaient la propriété de sociétés privées. Toutes sont exploitées actuellement par un seul organisme, les Chemins de fer de l'Etat danois.

### Longueur du réseau

Elle atteint 2.555 km., dont 712 km. à double voie. Comme chez nous, l'écartement est de 1,435 m. Les lignes des services d'autobus dépendant des chemins de fer sont deux fois plus étendues.



Chargeurs au travail.

## Projets d'avenir

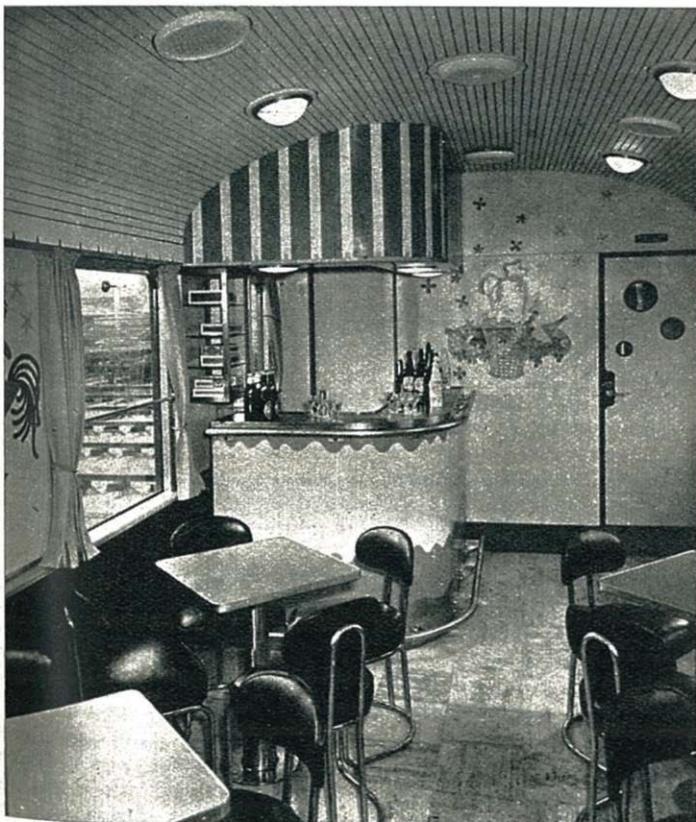
Malgré la concurrence des autres moyens de transport, les cheminots danois restent optimistes. Non seulement ils accroissent de plus en plus le confort et la sécurité des voyageurs, mais ils font des essais sur certaines grandes lignes pour porter la vitesse des trains à 160 km/h.

En outre, de grands travaux sont en cours pour la réalisation de la ligne dite « Vol d'oiseau », qui reliera directement Hambourg à Copenhague. Elle passera par Lübeck et les îles de Fehmarn, Lolland, Falster et Seeland.

Du côté allemand, ce projet géant engendrera la construction d'un pont de 900 m. sur le Fehmarnsund, d'une nouvelle ligne ferroviaire à voie unique de Puttgarden à Grossenbrode et du prolongement de la route nationale Hambourg-Lübeck-Grossenbrode-Puttgarden (à travers le Fehmarnsund).

Du côté danois, les travaux comporteront la construction d'un chemin de fer de Nykoebing Falster à Roedbyhavn et d'un port pour ferry-boats à Roedbyhavn même. Un service de ferry-boats sera instauré entre cette dernière ville et Puttgarden, sur l'île de Fehmarn.

L'achèvement de cette grandiose réalisation est prévu pour 1963. La ligne « Vol d'oiseau » facilitera considérablement le trafic à travers la mer Baltique entre les pays scandinaves et l'Allemagne de l'Ouest : alors qu'il faut actuellement 2 h. 30 pour franchir en bateau la distance entre Gedser et Grossenbrode (60 km.), il ne faudra plus que 50 minutes pour relier les deux villes par la nouvelle voie, longue de 19 km. seulement.



Intérieur du bar d'une voiture d'excursion.

Agents au travail.

