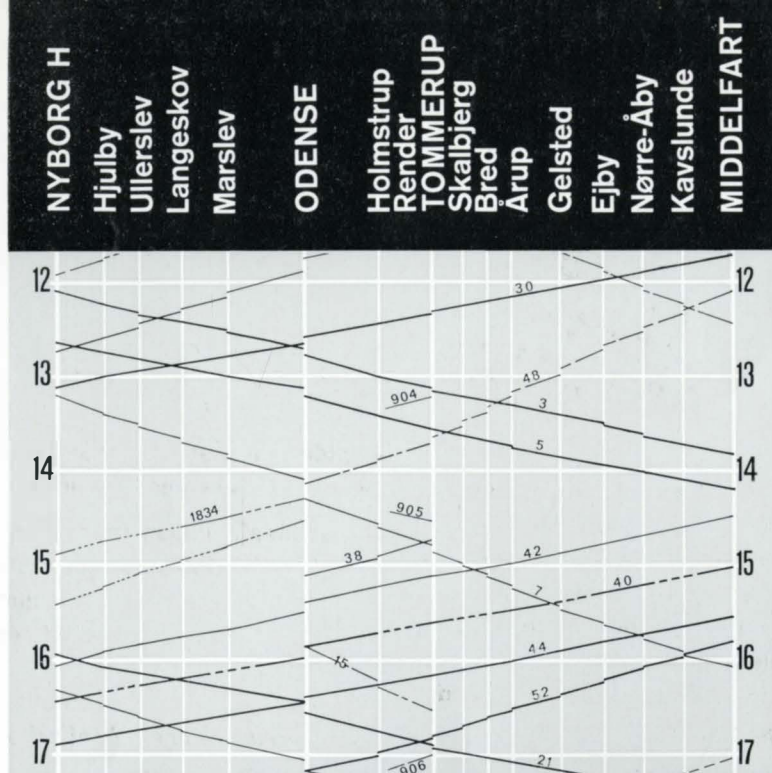


DANSKE STATSBANER 1964

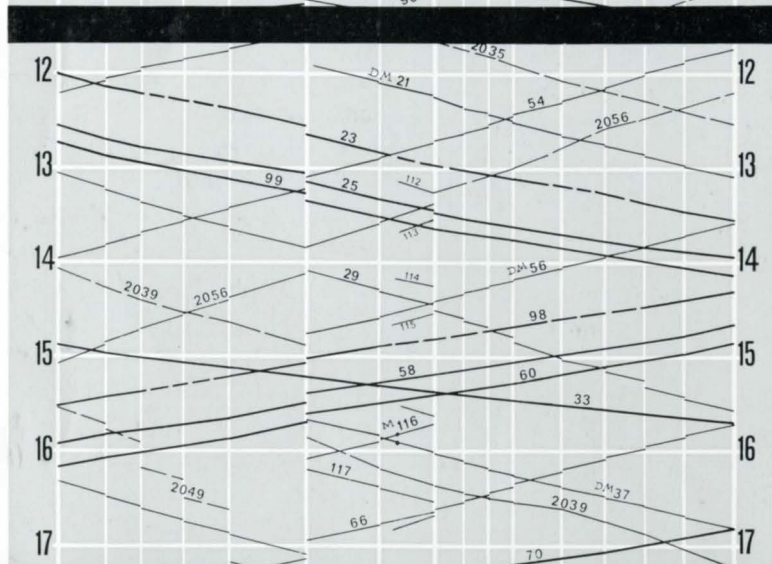


1914



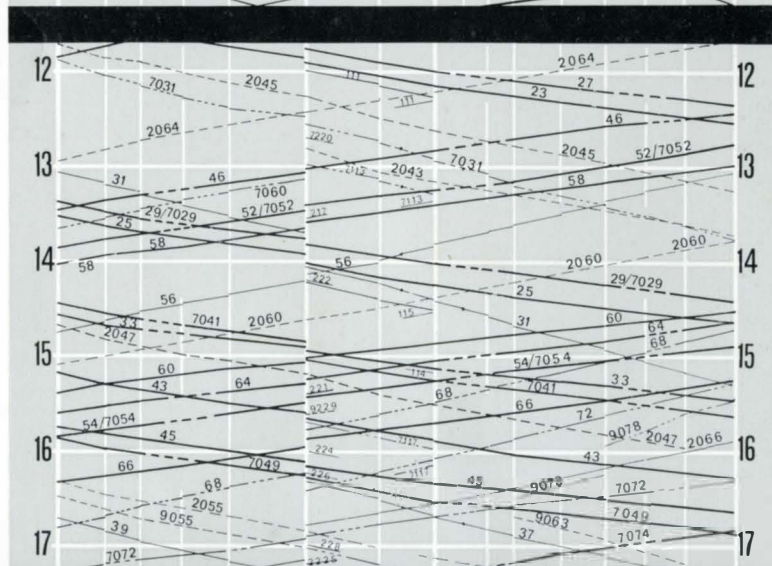
Den 8. september 1965 er det hundrede år siden, at togene begyndte at rulle over Fyn. Hvilken enorm udvikling der også her har fundet sted fortæller disse grafiske køreplaner lidt om.

1939



Hver streg repræsenterer et eftermiddags-tog på strækningen Nyborg-Middelfart. Vi har valgt at vise perioder med 25 års mellemrum, de to første umiddelbart inden de to verdenskrige.

1964



Hvilken udvikling der vil ske i togintensiteten den dag en Storebæltsbro står færdig, er det vanskeligt at spå om, men allerede nu trafikeres Lillebæltsbroen af mere end 100 tog i døgnet.



P. E. N. SKOV

*Generaldirektør for
Danske Statsbaner*

Danske Statsbaner ejes helt og fuldt af staten. Banerne er altså Deres. Gennem folketinget er De bestemmende for, hvilke baner der skal anlægges, eller hvilke af de bestående der skal nedlægges (det sidste er i dag måske det mest aktuelle). De er på samme måde bestemmende for vore takster – om de skal være forretningsmæssigt rigtige, eller om de skal være socialt prægede (at det sidste kun dårligt harmonerer med kravet til os om forretningsmæssig drift, er en anden sag). De er bl a gennem de bevillinger, vi får på finansloven, bestemmende for, om vi kan anskaffe moderne trækraft og vogne, udstyre vore baner med moderne og personalbesparende anlæg, købe nye færger og mange andre ting, og De er også bestemmende for, hvilken betaling vi får for det arbejde, vi udfører. Inden for de grænser, finanslov og normeringslov fastsætter, sørger vi selv for antagelse af det personale, vi anser for nødvendigt – ikke alene for at få det til at »løbe rundt«, men også for at kunne planlægge, tilrettelægge og gennemføre så god trafik som muligt.

At de af de bestemmende myndigheder fastsatte lønninger m v er afgørende for, om vi kan få de folk, der er nødvendige, ikke mindst til gennemførelse af påkrævede rationaliseringsforanstaltninger, skal blot lige nævnes.

Det er altså Dem, der bestemmer, hvilke vilkår vi har at arbejde under.

Vi, som har påtaget os et arbejde ved statsbanerne, søger at udføre det på grundlag af givne forskrifter og bestemmelser – ikke alene trykte eller skrevne, men også sådanne, som »kommer til os«, mer eller mindre affødt af udviklingen (det er jo ikke – i hvert fald endnu – forbudt at tænke og at opfatte). Vor grundlov er lov om styrelse af statsbanerne. Heri hedder det bl a, at generaldirektøren, der som departementschef står umiddelbart under ministeren for offentlige

arbejder, til medhjælp har afdelingschefer, nemlig én for hver af følgende afdelinger:

baneafdelingen (banechefen),
handelsafdelingen (handelschefen),
maskinafdelingen (maskinchefen),
personal- og organisationsafdelingen (personalchefen),
tarif- og regnskabsafdelingen (tarifchefen) og
trafikafdelingen (trafikchefen).

I disse afdelinger planlægges og kontrolleres vort arbejde.

Ledelsen af den egentlige jernbanedrift forestås af vore distriktschefer, én i 1. distrikt, dvs områderne øst for Storebælt, og én i 2. distrikt, dvs områderne vest for Storebælt.

Denne »opdeling« må ikke tages som udtryk for, at vi arbejder i »båse«, så den ene ikke ved, hvad andre er beskæftiget med. Vort arbejde må nærmest karakteriseres som et »team-work«. Mindst én gang om måneden drøfter vi i et fællesmøde sager af almen interesse, og næsten daglig snakker jeg med én eller flere chefer om, hvordan dette eller hint spørgsmål mest hensigtsmæssigt kan løses, når hensyn tages til helheden.

Om det så bliver gjort på den måde, som De synes rigtig, ligger det op til Dem at afgøre.

Statsbanerne er som sagt Deres, men jeg kunne tænke mig, at De ville være interesseret i – også til bedømmelse af vort arbejde – at vide, hvad vi beskæftiger os med inden for vor administration, og mon det kan gøres på en bedre måde end ved at lade vore afdelingschefer og distriktschefer selv fortælle.

Med venlig hilsen

S. C. C. THORNING CHRISTENSEN



*Chef for
baneafdelingen*

Baneafdelingen har ansvaret for, at spor-, sikrings- og teleanlæg, broer og bygninger, havneanlæg og færgelejer, kort sagt alle faste anlæg, er konstrueret og udført således, at de er i stand til at imødekomme de stadig stigende krav til sikkerhed, hastighed og komfort. Dette er selvsagt kun muligt ved, at man opmærksomt og med den fornødne tekniske indsigt følger udviklingen i de store jernbanelande i Europa og Amerika og ikke mindst arbejdet indenfor UIC (Union internationale des Chemins de fer) og den af UIC oprettede organisation ORE (Office des recherches et des essais), hvor netop de for al jernbanedrift afgørende tekniske problemer er taget op til såvel teoretisk som forsøgsmæssig undersøgelse. Nu er det jo langt fra altid, at sådanne på international basis indvundne resultater uden videre kan overføres til statsbanerne, tværtimod, en tilpasning til de hjemlige forhold og en videreudvikling vil i almindelighed være nødvendig.

Der skal i det følgende søges trukket nogle hovedlinier op for de senere års arbejder med de tekniske anlæg og kort ridses op, hvilke anlæg der er udført, og hvad der forventes i de nærmeste år.

For sporarbejderne ligger det således, at der i nogle år hovedsagelig har været indkøbt og nu kun indkøbes skinner af statsbanernes sværeste typer med vægte 45 kg/m (såkaldt overbygning V) og 60 kg/m (overbygning VII). Det sidste skinneprofil er i øvrigt den af UIC standardiserede sværeste type. Ved alle sporombygninger og ved nyanlæg svejdes skinnestregene sammen i hele deres længde med undtagelse af de steder, hvor elektriske skinnerekredsløb, f.eks. ved automatisk blok, nødvendiggør isolerede skinnestød. Der er imidlertid nu konstrueret en udformning af isolerede stød – isolerklæbestød – hvor skinner, isolationsmateriale og lasker er samlet med højspændte bolte og en klæbemasse, hvorved enhver indbyrdes bevægelse i stødet forhindres – samlingen virker, som om skinnen gik

ubrudt igennem. I løbet af de nærmeste år påregnes størstedelen af de eksisterende isolerede stød erstattet af disse isolerklæbestød, hvorved store vedligeholdelsesudgifter vil spares, og større driftssikkerhed af de elektriske signalanlæg opnås. Skinner leveres fra statsbanernes svejseanstalt i Fredericia elektrisk sammensvejet i længder på indtil 150 m, som så på arbejdsstedet samles ved thermitsvejsning. I tilslutning til svejseanstalten er i 1964 taget et anlæg i brug til oparbejdning af brugelige, slidte skinner, hvis skinnehoved ved høvling og fræsning på ny gives normalt profil, således at skinnerne bortset fra nedslidningen ved genanvendelse er som nye skinner.

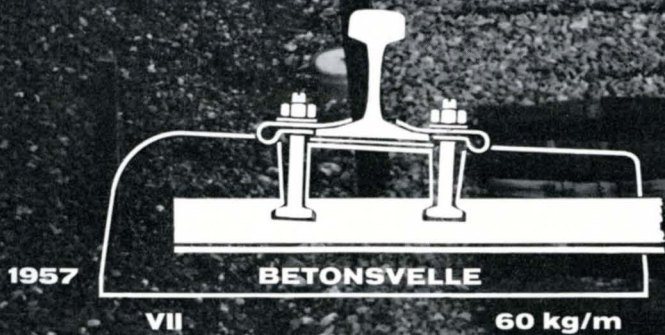
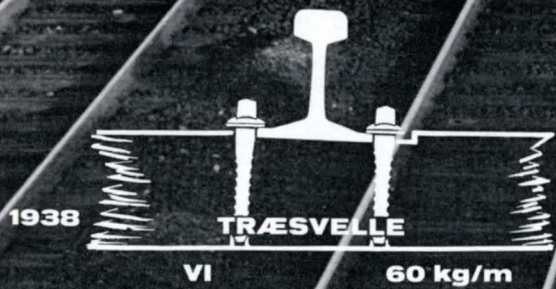
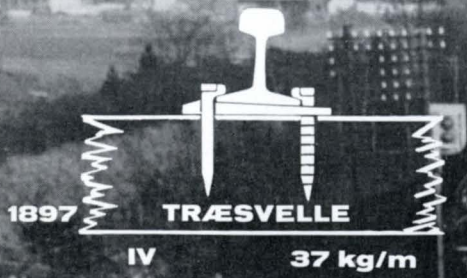
Siden 1958 er betonsveller bragt i anvendelse ved statsbanerne, og der er ved sporombygning og til nyanlæg af spor med 60 kg skinner indlagt 40–50.000 betonsveller årligt, svarende til kapaciteten af fabrikken i Fredericia.

Konstruktionen af sporskifter er stadig videreudviklet, og i 1965 vil fabrikation af et sporskifte med hældningsforhold 1:19 blive sat i fabrikation. Dette sporskifte vil rigtigt indpasset i kurveforholdene i en sporplan tillade en hastighed på indtil 140 km/t i begge sporskiftets grene og tænkes kun brugt ved overgang mellem dobbeltsporede og enkeltsporede strækninger og ved baneforgreninger. Denne hastighed, 140 km/t, er i øvrigt den hastighed, hvortil 1. kl hovedbaner ved statsbanerne ombygges i såvel spormæssig som sikringsmæssig henseende.

Arbejdet med sporets vedligeholdelse mekaniseres mere og mere ved indsættelse af store automatisk virkende svellestoppemaskiner til justering af sporets højdebeliggenhed, og i 1965 agtes yderligere indsat en automatisk virkende sideretningsmaskine.

Det er med denne maskinelle udrustning muligt med et fåtalligt personale at give sporet en så effektiv behandling, at det efter en hoveddistandsættelse kan hen-

Større hastighed og hensyn til behagelige jævn kørsel kræver modernisering af sporet. Der anvendes herved nu bl.a. den af UIC standardiserede skinnetype VII 60 kg/m dvs 1 meter skinne vejer 60 kg.



ligge 3-5 år med kun mindre vedligeholdelsesarbejder. Som et særligt og særligt vanskeligt sporarbejde, der er afsluttet i det forløbne år, skal nævnes ombygningen af sporene på Lillebæltsbroen, hvor det 30 år gamle og af tidens tand stærkt medtagne brotømmer er udvekslet med ståldragere.

Statsbanernes sikringsanlæg har i de senere år været genstand for en rivende udvikling.

De – som regel mere end 50 år gamle – rent mekaniske signal- og sikringsanlæg bliver år for år sjældnere, idet de gamle anlæg udveksles med anlæg, hvortil udelukkende anvendes daglyssignaler og relæteknik. I de seneste år er der dog også udvekslet nogle større ca 30 år gamle elektromekaniske signal- og sikkerhedsanlæg.

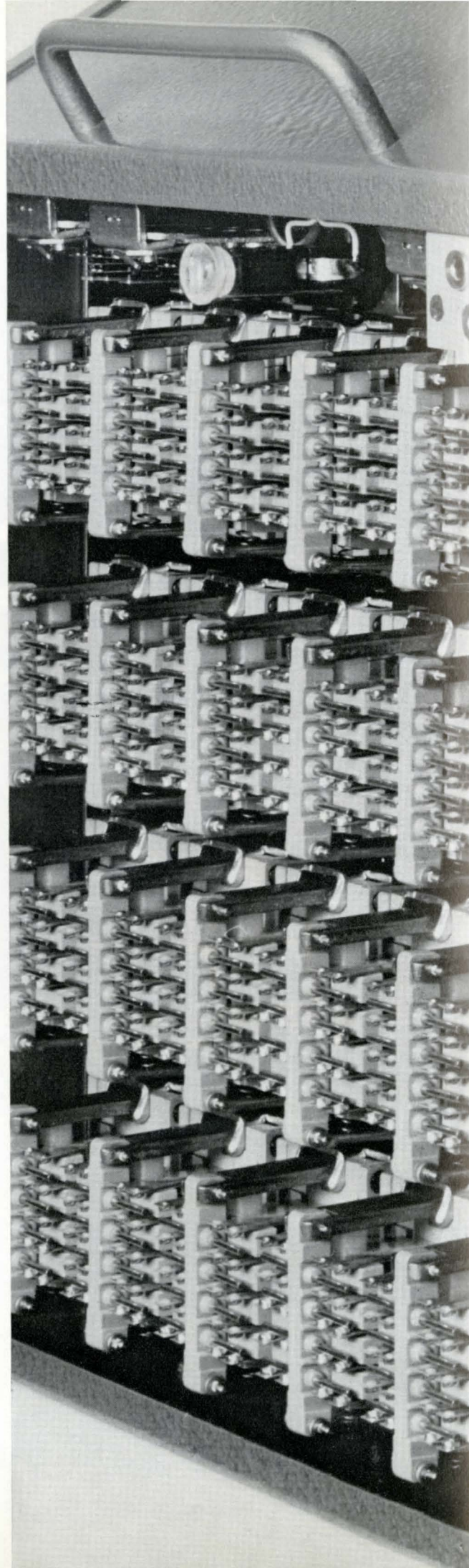
Landstationer på mindre trafikerede strækninger er blevet forsynet med signal- og sikringsanlæg, der på enkel måde kan »sættes ud af drift«, d v s ikke benyttes i forbindelse med togafviklingen, hvorved den pågældende station kun behøver at være åben i et begrænset antal timer. Landstationer på hovedstrækninger, hvis signal- og sikringsanlæg gennem alle døgnets timer skal benyttes til afvikling af toggangen, bliver nu fjernstyrede. De første fjernstyrede stationer ved statsbanerne var Masnedø og Hjulby, der blev taget i brug i 1956.

Der er i 1964 udviklet et nyt fjernstyringsystem baseret på anvendelsen af tonefrekvenser. Dette system, der er billigere i anskaffelse, vedligeholdelse, og som kræver mindre plads end nuværende, egner sig væsentligt for mindre trafikerede strækninger. De første anlæg tages i brug i 1965.

I dag har DSB 6 centraler, hvorfra ca 50 stationer fjernstyres eller er i afhængighed. Der er planlagt en vidtgående udbygning af fjernstyringsanlæg, dels fordi statsbanernes S-banenet påregnes styret fra én central på København H, dels fordi fjerntrafikken vil få yderligere ca 9 centraler.

Der er i 1964 – i forbindelse med privatindustrien – udviklet en type sikringsanlæg, som egner sig for

Nye sikringsanlæg simplificerer det manuelle arbejde og medfører besparelser og mulighed for mere intensiv toggang.



større stationer, og som vil kræve mindre administrativt og internt arbejde end tidligere. Typen, der kan benævnes et relægruppe-sikringsanlæg, skal først benyttes på København H, Roskilde, Ålborg og Korsør. I dag er praktisk talt hele S-banenettet udstyret med automatiske blokanlæg, og på fjernbanerne tages stadig nye tilsvarende anlæg i brug.

Indtil 1957 benyttedes automatisk virkende lyssignalanlæg ved niveauoverkørsler ved DSB udelukkende på sidebaner. Der fandtes på dette tidspunkt ca 300 anlæg i drift. Som følge af den tekniske udvikling anvendes de automatiske lyssignalanlæg – i et vist omfang dog suppleret med halv- eller helbomme – nu på såvel hoved- som sidebaner, og der er i alt ca 600 anlæg i drift, hvoraf ca 60 er udført i 1964. I 1965 påregnes udført ca 80 anlæg.

Landsautomatiseringen af DSB's telefonnet nærmer sig sin afslutning. I 1965 vil nye hovedcentraler i København, Århus og Kolding blive taget i brug. Centralerne er fælles for DSB's fjernnet og bynettet. Navnlig vil centralen i København bringe store fordele, idet den nuværende »central 400« er stærkt udslidt.

Etableringen af fjernstyring, automatisk linieblokanlæg, automatiske overkørselsanlæg og landsautomatiseringen af DSB's telefonnet har medført, at luftledninger på stangrækker ikke kan benyttes. Igennem de sidste 5 år er ca 260 km stangrække blevet erstattet af kabelanlæg, og arbejdet fortsættes de kommende år. Kabelanlæggene giver dels større muligheder for forbindelser end de hidtidige stangrækkeanlæg, dels er de ikke så udsat for beskadigelser på grund af storm og isdannelser; endelig kræver de næsten ingen vedligeholdelse.

På grund af den store forøgelse af biloverførslen med DSB's færger etableredes i 1957 et pladsreserveringsanlæg for biler. Dette anlæg er i 1964 erstattet af et elektronisk anlæg, idet pladstilbuddet på færgerne sprængte rammerne for det gamle anlæg.

Ud fra de ovenfor skitserede retningslinier arbejdes der på landets hovedbaner med en modernisering om-

fattende fornyelse og forbedring af sporet ved indlæggelse af langskinnespor, etablering af automatblokanlæg, fjernbetjening, nye stationssikringsanlæg, lange overhalings- eller krydsningsspor og fjernelse af bevogtede overkørsler.

På Sjælland er moderniseringen af hovedbanen til Korsør ved at være fuldført, idet den sidste strækning af automatblokanlægget (mellem Ringsted og Slagelse) blev sat i drift i november 1964. Samtlige offentlige overkørsler på banen er nedlagt eller erstattet af viaduktanlæg, og en af banens sidste private overkørsler (ved Valdemarskildø) vil i år blive afløst af et underføringsanlæg.

På Falster (i Nørre Alslev) er den sidste manuelt betjente overkørsel nedlagt i 1964 og erstattet af et underføringsanlæg og en perron- og gangtunnel.

På Fyn er automatblok og fjernstyringsanlæg og dermed sammenhørende sporarbejder fuldført i 1964, hvorefter toggangen på hele strækningen ledes fra ét sted, fjernstyringscentralen i Odense.

På strækningen Fredericia–Lunderskov vil Taulov station blive udstyret med langt overhalingsspor og nyt sikringsanlæg, og overhalingssporene i Kolding og Lunderskov forlænges. Inden sommeren 1966 vil strækningen Fredericia–Lunderskov blive forsynet med automatisk blok, og Taulov station fjernstyret fra Fredericia.

På strækningen Lunderskov–Tinglev er automatblokanlæg og moderne sikringsanlæg tilvejebragt, dog er tilbage at fuldføre ombygningen af Vojens og Rødekro stationer, der begge skal have nye hovedbygninger og pakhuse. På strækningen Tinglev–Padborg vil omtrent midtvejs ved Vejbæk blive bygget et nyt langt krydsningsspor i forbindelse med etablering af strækningssikringsanlæg, og de nuværende krydsningsspor i Bajstrup og Fårhus vil derefter blive nedlagt.

Nord for Fredericia vil moderniseringen af den østjyske hovedbane i år blive indledet med ombygning af Børkop station og etablering af automatblokanlæg Børkop–Vejle.

På banen Skanderborg–Silkeborg–Herning arbejdes med etablering af det fornævnte fjernstyringsanlæg af en enklere karakter.

Arbejdet med udbygningen af det københavnske S-banenet, omfattende de to nye S-banestrækninger Køgebugtbanen og Lundtoftebanen samt elektrificering af Hareskovbanen, er fortsat, i det væsentlige med jordarbejder og etablering af en række broanlæg samt med ombygning af nogle eksisterende stationer.

På Køgebugtbanen er i 1964 fuldført broanlæg for Sjælør Boulevard, Damhusåen, Parkstien og Lembrechts Allé, og broanlæg er påbegyndt for Avedøre Havnevej, Hvidovre Boulevard og Ellebjergvej, og på Lundtoftebanen er broen over Mølleådalen og broen over Lundtoftevej fuldført i 1964.

I 1965 påregnes på Køgebugtbanen påbegyndt underføringsanlæg for Åmarksvej, Hvidovrevej og Gl. Køgevej samt et broanlæg for udfletning med ydre godsbane, ligesom jordarbejderne fortsættes.

På Hareskovbanen er den ny Kildebakke station taget i brug og ombygningen af Vangede og Bagsværd station påbegyndt. I Bagsværd ombygges underføringen for Bindeleddet, og Bagsværd station flyttes hertil. Endvidere er jordarbejderne i gang mellem Bagsværd og Skovbrynet station, som flyttes i forbindelse med den i 1965 forestående tilvejebringelse af et overføringsanlæg for Hareskovvej.

Nordbanens elektrificering til Hillerød vil blive påbegyndt i år, og forarbejderne for en forlængelse til Roskilde af den nuværende S-bane til Tåstrup er indledet med afholdelse af besigtigelsesforretning.

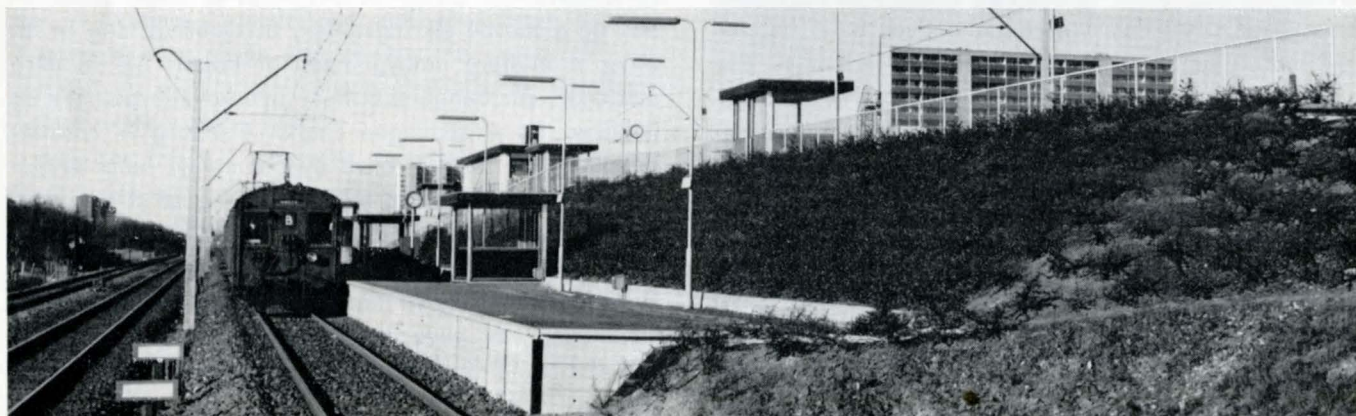
Forøgelsen af S-banemateriellet ved ibrugtagningen til sin tid af de nye S-banestrækninger vil kræve en betydelig udbygning af eftersyns- og rengøringsanlæg m v for dette materiel. I Tåstrup påbegyndes derfor i indeværende år tilvejebringelsen af et nyt S-togsdepot, og samme sted vil med tiden et værksted for S-togsmateriel blive placeret.

Den nye Rødovre station på S-banen til Tåstrup blev taget i brug den 24. april 1964.

På de eksisterende S-baner er bygningsmæssige forbedringer under udførelse på Islev, Vesterport og Nordhavn stationer, ligesom der på Valby station tilvejebringes forbedrede toiletforhold ved Lyshøjgårdsvej.

På Københavns godsbanegård er i de senere år foretaget modernisering af spor- og pakhusanlæg m v, og som led heri er ved Vasbygade opført et nyt toldpakhuis, der er ibrugtaget i 1964, ligesom der her er tilvejebragt et værkstedsanlæg for statsbanernes lastbilmateriel. Moderniseringsarbejderne vil i 1965 blive fortsat med påbegyndelse af et stort pakhusanlæg ved Kalvebod Brygge, som vil få en facadelængde mod havnen på ca. 370 m.

På Københavns hovedbanegård fortsættes den påbe-



I den københavnske nærtrafik blev Rødovre S-banestation taget i brug den 24. april 1964.

gyndte fornyelse af de bygningsmæssige forhold. For tiden gennemføres en fuldstændig modernisering af restaurantens køkkenlokalteter, og en forbedring af forholdene i hallen påregnes påbegyndt indenfor den nærmeste fremtid.

I hovedbanegårdsområdet vil i øvrigt i indeværende år blive påbegyndt opførelsen af en ny, stor kommandopost, hvorfra betjeningen af det nye, centraliserede sikringsanlæg vil finde sted.

I Glostrup blev den 1. september 1964 taget en ny godsplads, »Glostrup nord«, i brug, og dermed er mulighederne for udbygningen af anlæg for godstrafik på denne station udnyttet helt.

Ombygningen af Ålborg station vil blive videreført med ombygning af personstationens sporanlæg og bygning af nyt maskindepot. I Brønderslev og Vojens vil den påbegyndte fornyelse af stationsanlæggene blive fortsat, idet der begge steder påbegyndes opførelse af ny hovedbygning og nyt pakhús. Samtidig tilvejebringes der begge steder nyt posthus.

På Sønderborg H station er jordarbejderne i forbindelse med en stationsombygning fuldført, og der påbegyndes også her opførelsen af nye bygningsanlæg.

I Frederikshavn, Horsens og Holbæk er i forbindelse med kommunernes vejplaner påbegyndt ombygning af stationerne, i Frederikshavn ved flytning af stationen til Kragholmskrogen, men disse anlægsarbejder har på grund af mangel på teknisk medhjælp ikke kunnet fremmes i ønskeligt omfang.

Moderniseringen af Korsør station har været sat i bero af hensyn til andre presserende arbejder bl a Fugleflugtslinien, men genoptages i 1965, for at dette vigtige knudepunkt i forbindelsen mellem landsdelene fremover kan fremtræde i fuldt moderne indretning med lange perroner, nyt sikringsanlæg og færgerangerradio.

Flere af statsbanernes rejsebureauer er blevet udvidet og moderniseret. Således i Herning, Esbjerg og Nykøbing Fl. I Paris, hvor man har et bureau i Danmarkshuset, er sket en fornyelse af lokaliteterne.

I Århus og København, hvor de større vedligeholdelsesarbejder ved MY- og MX-lokomotiverne er koncentreret, er eftersynsværkstederne under udvidelse af hensyn til den voksende maskinpark.

For statsbanernes rutebiler har baneafdelingen i 1964 opført nye garageanlæg i Fåborg og Skælskør samt et nyt værksteds- og garageanlæg i Haderslev. I 1965 påregnes opførelsen af nye rutebilanlæg igangsat i Bjerringbro, Holbæk, Køge, Lemvig og Nyborg.

Olieberedskabslagre er i 1964 taget i brug i Århus, Kalundborg og København, medens anlægget i Halskov, hvor fuldførelsen af en særlig anløbspier måtte afventes, blev ibrugtaget i begyndelsen af 1965.

I Nyborg er den 24 m lange færgeklap i leje 5 i det forløbne efterår på kun 4 måneder blevet forlænget til 48 m, og i løbet af 1965 vil 24 m klappen i leje 2 i Korsør blive erstattet med en ny 48 m klap. Klapporlængelserne foretages af hensyn til overførselen af nye, moderne personvogne, herunder nye lyntog, der kræver sådanne klapper.

I Kalundborg og Århus havne er udført færgelejer for Samsørutten, og når et tilsvarende leje i løbet af et års tid er tilvejebragt i Kolby Kås, vil der på Samsørutten kunne overføres lastvogne i påkrævet omfang.

Helsingør-Hälsingborg overfarten påregnes udbygget med en ny havn langs Færgevej syd for den nuværende. I løbet af 1965 påbegyndes til indledning en udflytning af kystværnet langs Færgevej ca 40 m.

Det skal til slut bemærkes, at der i det forløbne år indenfor baneafdelingen har været udført ret omfattende arbejder med forskellige undersøgelser for tunnelbaneanlæg i København og for en Øresundsforbindelse samt med materiale for en idékonkurrence for den faste forbindelse over Storebælt.

Floris Christensen

J. A. LORENTZEN



*Chef for
handelsafdelingen*

Handelsafdelingen har som sit væsentligste sagområde varetagelsen af køb og salg af varer for statsbanerne. Hvad salget angår, er det klart, at dette – da vi kun afhænder det, vi ikke længer selv kan bruge – må have et ganske ringe omfang (under 5%) i forhold til anskaffelserne. Ikke desto mindre er der tale om meget betydelige tal. De vigtigste poster er jernskrot, som f.eks. kasserede skinner og hjul, udrangerede lokomotiver og vogne, men fra tid til anden også mere interessante ting, såsom gamle færges og skibe, der også på et lidt senere stadium plejer at havne som skrot. Bl.a. af beredskabsgrunde har vi endnu ikke kunnet sælge de sidste af vore damplokomotiver. Med salgene af »Christian IX«, »Mommarmark« og »Glyngøre« er statsbanernes ældste og mest umoderne færges udrangeret. Gennem Det Danske Stålvalseværk A/S som hovedaftager på det danske skrotmarked, der stort set er lukket for eksport, bliver skrottet til nyt jern, og da vi er storforbrugere af jern, får vi således via handelen og industrien vore gamle produkter tilbage i ny form. Mere direkte fornemmes dette kredsløb, når vi sender gamle metalprodukter (kobber, bronze, bly m.v.) til oparbejdning eller returnerer vore gamle bremsesåler til det støberi, som bl.a. heraf fremstiller nye såler.

I perioden 1. oktober 1963 – 30. september 1964 solgte statsbanerne ca. 24 000 t jernskrot, svarende til ca. 10 % af landets samlede skrot»produktion«.

Dette kvantum fordeler sig med ca. halvdelen på hver af hovedgrupperne skinner, sporforbindelsesdele og samt rullende materiel og dele herfra.

Som sagt er det dog ikke salgene, men indkøbene, der har præget vor virksomhed. I 1963/64 købtes gennem handelsafdelingen varer til statsbanerne for ca. 130 mill. kr., hvoraf den største post på varebudgettet ganske naturligt er brændstof.

Den tidstypiske overgang fra fast til flydende brændsel har særdeles mærkbart gjort sig gældende hos os.

Stenkullenes eneherredømme som energikilde til drift af lokomotiver, færges og skibe varede indtil midten af tyverne. Benzinen begyndte da at finde anvendelse i motorvogne til fremførelse af lette persontog. Sidst i tyverne meldte motorbrændselsolie (gasolie) sig på arenaen ved indsættelsen af motorfærges og – senere – dieselelektriske og dieselmekaniske motorvogne, herunder lyntog (i forbindelse med Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935).

Illustrationen på side 10 viser fluktuationerne i forbruget af de to brændselsarter, der selvsagt altid har været af allerstørste betydning for banernes økonomi.

Tallene inkluderer ikke alene forbruget til nævnte traktionsformål, men også til den store flåde af rutebiler og lastbiler.

»Revolutionen« har selvfølgelig haft bivirkninger såsom nedlæggelse af adskillige havne- og andre kulgårde, realisering af krananlæg m.v. og etablering af olietankberedskab. Hvad det sidstnævnte angår, råder statsbanerne nu over en tankkapacitet på ca. 80.000 m³, hvoraf ca. 50.000 m³ (hovedsagelig nedgravede, indvendigt stålførrede betontanke) er beregnet til direkte, søværts import af gas- og dieselolie.

Det må forventes, at kapaciteten af hensyn til kravet til statsbanerne om beredskabsdækning vil vokse noget i den nærmeste fremtid.

Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på alle de købsområder, afdelingen i øvrigt beskæftiger sig med, og hvor vi optræder som betydelige kunder hos industri og handel. Nævnes skal det kun, at der alene på lager holdes mere end 50.000 forskellige varer.

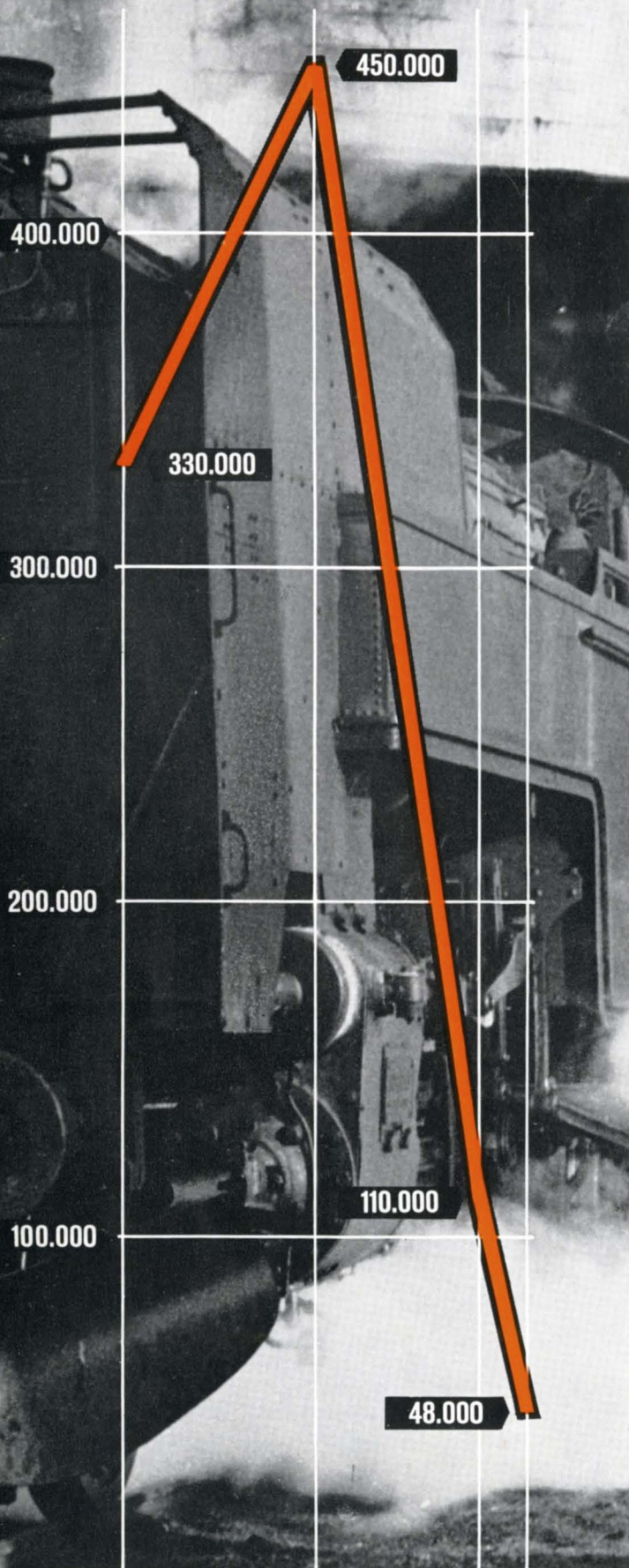
Om prisforholdene kan oplyses, at vi i årets løb for de vigtigste varegrupper har bemærket et mindre prisfald på olie, stigning på kul, ret væsentlige prisstigninger i første halvår 1964 på jern og stål (dog ikke skinner, hjulringe m.v.), med svagere priser i andet halvår, store prisstigninger i fyrretræ og voldsom stigning i metaller.

Sic transit gloria . . . I 1963/64 blev der solgt 24 000 tons jernskrot, hvilket udgør 10 % af Danmarks samlede skrot»produktion«.



STENKUL

i tons



1938/39

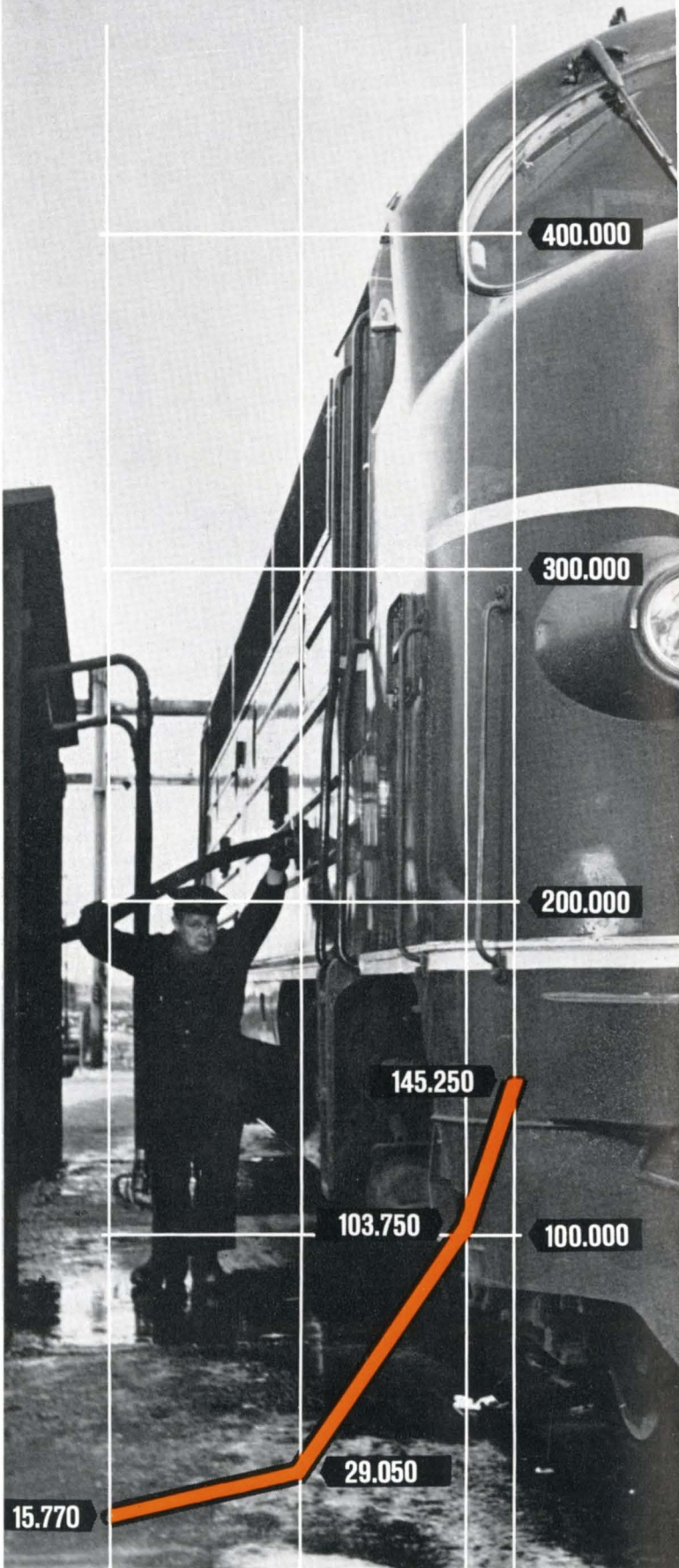
1950/51

1960/61

1963/64

BRÆNDELSOLIE

i tons



1938/39

1950/51

1960/61

1963/64

For de fleste stærkt forarbejdede varer er priserne stadig stigende, ikke mindst på områder, hvor det skorter på konkurrence.

Medens anskaffelser til statsbanerne hidtil har været absolut dominerende i handelsafdelingens virksomhed, vil lagerproblemerne efterhånden komme til at indtage en betydelig plads i arbejdsdagen og medføre væsentlige ændringer i afdelingen.

Efter indstilling af en arbejdsgruppe under personal- og organisationsafdelingen med professor ved Århus universitet, dr. oecon. Vagn Madsen, som konsulent, gik statsbanerne i efteråret 1963 ind for en nyordning af statsbanernes lager- og indkøbsvirksomhed, som medfører en centralisering af disse funktioner i handelsafdelingen, hvis navn ændres til »handels- og lagerafdelingen«.

Tanken er ikke ny, idet allerede statsbaneudvalget af 1911 fremsatte forslag om en hovedmaterielforvaltning, fælles for alle statsbanernes afdelinger, til anskaffelse og forvaltning af forbrugsartikler. Ej heller kan tanken virke fremmed, idet indkøb og forvaltning af det indkøbte (lagrene) normalt betragtes som naturligt samhørende i den private handel og i øvrigt er koordineret ved de fleste landes jernbaner.

Anledningen til at tage tanken op på ny var indførelsen af den elektroniske databehandlingsteknik ved statsbanerne. Netop lagerregistrering og -disponering menes at være blandt de bedst egnede opgaver for de moderne dataanlæg, og gruppens undersøgelser bekræftede, at statsbanerne også på dette felt med fordel kunne anvende datateknikken.

Statsbanerne råder i dag over ca 20 store og 3-400 små lagre, alle henhørende under de forskellige forbrugsområder indenfor afdelingerne og distrikterne. Ved nyordningen henlægges de ca 20 større lagre som hovedlagre under handels- og lagerafdelingen. Forsyning af de øvrige lagre (område- og underlagre), i hvis forhold der kun i mindre udstrækning sker ændring, sker fra hovedlagrene. Registreringen vil såvel værdi- som mængdemæssigt ske på EDB-anlæg (Elektronisk

Data Behandling). Samlingen under én afdeling medfører, at indkøbsfunktionen koordineres med de tre vigtigste lagerfunktioner, nemlig disponeringen af, forvaltningen af og regnskaberne med lagrene, samt at samhørende funktioner kan integreres. F.eks. bliver det de samme personer, som skal beregne, hvornår og hvor meget der skal indkøbes til lager og bestemme, hos hvem og på hvilke vilkår varen skal købes. På denne måde samler vi indkøberens kendskab til priser og sammenhæng mellem pris og kvantum, til leveringstider, til markedsforhold og konjunkturer med lagerdisponentens kendskab til forbrug og beholdning, og gør det derved muligt at foretage en samlet afvejning af de faktorer, der spiller ind i bestræbelserne for en optimal indkøbs- og lagerdisponering.

EDB-teknikken skal til brug herfor give et væld af oplysninger, og idet gruppen har søgt at drage nytte af den nyeste udvikling i teori og praksis på dette felt, vil anlæggets muligheder for beregninger og automatisering af processer blive søgt udnyttet i videst mulig udstrækning.

Udover de muligheder, der på disponeringssiden åbnes for en forbedret lagerøkonomi, regner vi med besparelser gennem centralisering og mekanisering af selve lagerregnskaberne, regningsanvisning m.v. På noget længere sigt kan den omstændighed, at alle lagrene forvaltes under ét, således at spørgsmål om deres antal, beliggenhed, indretning og teknisk udstyr, varernes fordeling og opbevaring m.v. behandles af samme organ for samtlige lagre, forhåbentlig give impulser til yderligere rationaliseringer.





E. RISBJERG THOMSEN

*Chef for
maskinafdelingen*

Maskinafdelingens arbejdsområde spænder over alt, hvad der har med det rullende materiel at gøre, fra fastlæggelsen af de første konstruktionsdata for nyt materiel til udrangeringen af det forældede materiel.

I maskinafdelingen kommer man derfor til at beskæftige sig med alle enkeltheder ved anskaffelsen af nye lokomotiver, motorvogne, godsvogne og person-, post- og rejsegodsvogne. Indsættelsen af ny trækraft planlægges – bl.a. ved udførelse af køretidsberegninger –, og der opstilles vedligeholdelsesprogrammer for alle typer af rullende materiel. Foruden med planlægning og ledelse af det vedligeholdelsesarbejde, værkstederne udfører, arbejdes der med konstruktionsændringer og moderniseringer af det eksisterende materiel.

Til arbejderne med det rullende materiel knytter der sig naturligt et arbejdsområde, der vedrører de anlæg i driften, som materiellet har berøring med, og i maskinafdelingen beskæftiger man sig derfor også med planlægning og konstruktion på dette område.

Når der skal gøres status for de senest opnåede resultater og for de arbejder, der vil melde sig i den kommende tid, falder det naturligt at foretage en opdeling efter materiellets art og desuden behandle nogle af de opgaver, der ikke direkte vedrører det rullende materiel.

Situationen med hensyn til trækraften har i dag den særlige karakter, at statsbanernes trækraft befinder sig nær afslutningen af den største strukturændring, der er sket siden århundredskiftet.

I dag præsteres 85% af samtlige togkilometer med dieseltrækraft, 12% af togkilometrene med S-tog i den elektriske nærtrafik og kun 3% med damptog. Det er ikke ret mange år siden, at over halvdelen af togkilometrene blev præsteret af damplokomotiver, og en meget væsentlig ændring af driftsformen er altså blevet gennemført på yderst kort tid.

Denne ændring er blevet frembragt ved leveringen af

store antal MY- og MX-diesellokomotiver, og udviklingen går stadig videre, idet en serie på 15 MY-lokomotiver er under levering. De første 4 lokomotiver af denne serie blev leveret i 1964, og de resterende 11 leveres i løbet af foråret 1965, hvorved det samlede antal store diesellokomotiver til togfremførelse vil komme til at andrage 61 MY-lokomotiver og 45 MX-lokomotiver.

På rangerområdet, hvor for få år siden størstedelen af rangerarbejdet udførtes med damplokomotiver, er der sket en lige så voldsom omvæltning.

I dag præsteres kun 6–7% af rangerarbejdet af damplokomotiver, og da der i 1965 vil blive leveret en yderligere serie på 20 MH-lokomotiver, der bringer det samlede antal af denne type dieselmateriel op på 123 stk, vil det forstås, at damplokomotivet er ved helt at forsvinde fra rangerarbejdet.

Den nævnte omfattende ændring i trækraftens struktur er en rationaliseringsforanstaltning af stor værdi. Overgangen fra kul til olie bevirker besparelser i udgiften til energiforbrug, anvendelsen af énmandsbetjente dieseltoglokomotiver i stedet for tomandsbetjente damplokomotiver giver personalebesparelser, og der spares også remisepersonale, idet dieselskøretøjerne kræver mindre pasning end damplokomotiverne.

For det moderne dieselmateriel har der desuden kunnet tilrettelægges vedligeholdelsesprogrammer, der i væsentlig grad rationaliserer og billiggør vedligeholdelsen. F.eks. ligger MY- og MX-lokomotivernes vedligeholdelse nu i en helt fast og gennemprøvet ramme med lange perioder mellem de større vedligeholdelsesarbejder og med et minimum af egentlige reparationsarbejder.

Medvirkende i rationaliseringen er også det færre antal trækrafttyper, der nu kommer til anvendelse. I dampdriftens æra anvendtes specielle lokomotivtyper til godstog, persontog og eksprestog. – De moderne

diesellokomotiver er alsidigt anvendelige, så at samme lokomotiv lige godt kan anvendes til tunge godstog og hurtige eksprestog. Et mindre antal lokomotivtyper nedsætter antallet af reservedele og letter hele vedligeholdelsesarbejdet.

Som en yderligere rationaliseringsbestræbelse i denne retning kan nævnes, at der i 1964 blev afgivet bestilling på 20 mindre dieselhydrauliske rangertraktorer på 128 hk af en type, der som fremtidig standardtype efterhånden vil kunne erstatte de mindre rangertraktorer af mange forskellige typer, der blev anskaffet i årene 1928-1934.

Ved modernisering af den lidt ældre dieseltrækraft opnås også mere alsidig anvendelighed af trækraften og billiggørelse af reparations- og vedligeholdelsesarbejdet. Der er således et program i gang med at forsyne et antal motorvogne litra MO med dampvarmekedel, så de kan bruges i flæng med de øvrige MO-vogne med dampkedel. For MO-vognenes vedkommende foretages også en løbende modernisering af dieselmotorudrustningen, så der opnås en mangedobling af længden af perioderne mellem de større vedligeholdelsesarbejder.

DSB's mest moderne trækraftmateriel er de nye lynthog, hvoraf de første to 8-vognstog kom i drift i 1963. Yderligere to af disse tog med tilhørende reservevogne er i ordre til levering, så de kan sættes i drift i 1966. Disse tog byder på overlegen komfort, og de opnår større årlige præstationer end noget andet materiel ved DSB - i gennemsnit ca 300.000 km pr år pr tog. Blandt de opgaver, der melder sig i den kommende tid, må også nævnes konstruktionen af nyt S-togsmateriel til Københavns elektriske nærtrafik.

Ved udviklingen af moderne jernbanepersonvogsmateriel arbejdes der dels med at opnå større komfort, der kan gøre rejserne bekvemmeligere, dels med at fremskaffe forbedrede konstruktioner, hvis holdbarhed er større, og hvis vedligeholdelse er billigere end de tidligere kendte.

Som et led i det internationale samarbejde mellem for-



Hvert af de nye lynthog præsterer hvert år ca 300 000 kilometer's kørsel.

skellige landes jernbaner, hvori DSB deltager, er der på international basis fastlagt en række konstruktionsdata for standardpersonvogne, og ved DSB bestemte man sig allerede for flere år siden til at tage en sådan standardpersonvogn for 2. kl i anvendelse både i international og indenlandsk trafik.

Der er nu i alt bestilt 85 vogne af denne type, der ved DSB betegnes som litra B, og de første 20 af disse blev leveret og kom i drift i 1964, 10 vogne til brug i internationale tog og 10 vogne til de hjemlige ekspres-tog.

International kontakt gav mulighed for at anvende konstruktionsdele og byggemetoder, der var gennemprøvet andetsteds, men den danske konstruktion har alligevel fået sit eget særlige præg, og det var navnlig tilfredsstillende at konstatere, at B-vognen med fuld overholdelse af de sikkerhedskrav, der er gældende for standardpersonvognen, blev lettere end de vogne med samme hoveddimensioner, der hidtil er bygget i udlandet. Kravene om forøget bekvemmelighed er opfyldt, idet vognen har gode løbeegenskaber og en gennemført støjdemping. Der er anvendt en helt ny og meget behagelig sofatype og foruden de sædvanlige toiletter er der indrettet særlige rum for håndvask og el-barbering i begge vognender. Vaskevandet i toiletter og håndvaskerum holdes opvarmet hele året ved termostattyret elektrisk opvarmning.

Stor holdbarhed og billig vedligeholdelse er opnået ved at benytte moderne konstruktioner i bogier, vægkonstruktioner, vinduer o s v, og ved at benytte slidfaste materialer, der er lette at renholde, til beklædninger af gulve, lofter og vægge.

For B-vognstypen og for andre moderne vogntyper, DSB har anskaffet de senere år, har der som følge af de indførte forbedringer kunnet fastsættes længere revisionsfrister end de hidtil anvendte. Der går altså længere tid mellem værkstedsopholdene, hvorved vedligeholdelsesarbejdet billiggøres.

I 1964 er der foruden de nævnte 20 B-vogne leveret 10 BL-vogne af den tidligere byggede storrumsstype

og påbegyndt levering af en serie på 10 bogiestålpostvogne litra DD til brug for postvæsenet.

I 1965 påbegyndes konstruktionsarbejdet på en standardpersonvogn til 1. kl med hoveddata efter internationale forskrifter. Med B-vognen til 2. kl og den nye standardpersonvogn til 1. kl vil der i de kommende år kunne skabes en grundstamme i DSB's personvognspark, så der efterhånden kan nås frem til et fåtal af typer til gavn for drift og vedligeholdelse. På det ældre materiel udføres der væsentlige moderniseringsarbejder. Stålvognerens bogier er nu i det store og hele moderniseret, så bedre løbeegenskaber er opnået. Ved ombygning af vognene i DSB's værksteder indføres også efterhånden lysrørsbelysning, og moderne slidfaste materialer tages i anvendelse til gulv-, loft- og vægbeklædning.

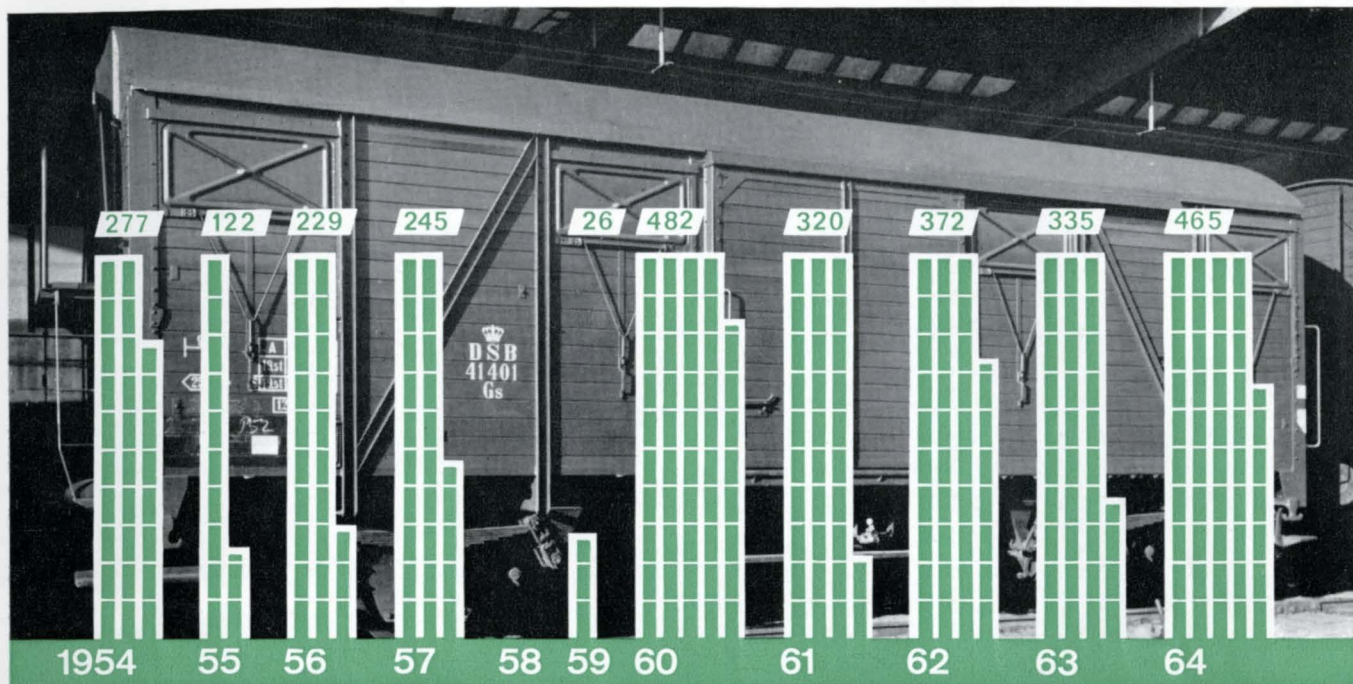
Selv om der således er sket væsentlige fremskridt i fornyelsen og moderniseringen af parken af person-, post- og rejsegodsvogne, står der dog store anskaffelser tilbage, inden et tilfredsstillende resultat er opnået, så der til den moderne trækraft svarer et fuldt moderne vognmateriel.

Karakteristisk for moderne godsvognsmateriel er anvendelsen af internationale standardtyper, men desuden er en forøget anvendelse af specialgodsvogne mærkbar, navnlig med henblik på at lette godsets håndtering ved læsning og aflæsning. Endvidere er det også for godsvognsmateriellet karakteristisk, at der arbejdes med at tilvejebringe forbedrede konstruktioner med større holdbarhed og billigere vedligeholdelse end tidligere.

Standardiseringen af de europæiske godsvognstyper tog sin begyndelse langt tidligere end standardiseringen af personvognene, og de første standardgodsvogne ved DSB blev taget i brug allerede i 1954.

Siden denne tid har det store flertal af de godsvogne, DSB har anskaffet, været standardgodsvogne, og i året 1964 blev der således leveret 459 lukkede, brunmalede standardgodsvogne litra Gs og 90 lavsidede standardgodsvogne litra Ks (Kbs efter den nye litre-

Statsbanerne har med udgangen af 1964
i alt 2873 stk standardgodsvogne litra Gs.



ring). I året 1965 ventes leveret yderligere antal Kbs- og Gs-vogne samt 120 højsidede standardgodsvogne litra E.

Standardgodsvognene udføres efter tegninger, der er udarbejdet på international basis, og bygges derfor ens i de forskellige lande. Da vognene i stort omfang kører over landegrænserne, bl a i den såkaldte Europ-pool, er det særdeles hensigtsmæssigt for vognenes brug, at de findes i ensartet udførelse. Også i tilfælde af uheld med vognene, hvor havarerede dele skal udveksles, er det hensigtsmæssigt, at de samme dele anvendes overalt.

Endelig kan det nævnes, at vognbygningen i høj grad er billiggjort derved, at enkeltdele til vognene kan fremstilles i masseproduktion på fabrikker, der leverer til mange landes vognbygning.

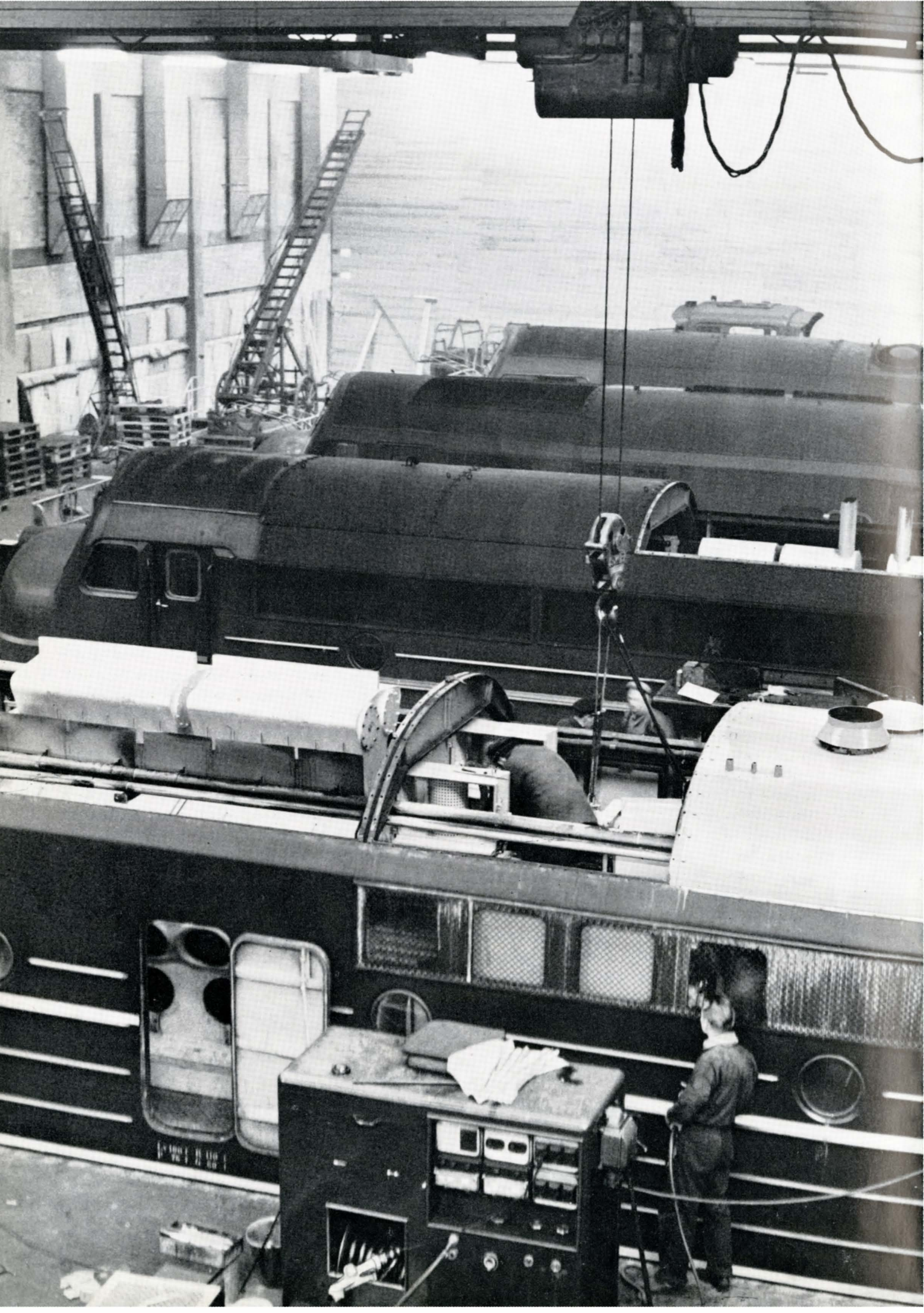
Af specialvogne blev der i 1964 til DSB leveret 50 selvtømmende ballastvogne litra Fd. Vognene bruges til udkørsel af ballast til DSB's eget brug, og der er nu

i alt anskaffet 100 vogne af denne type, hvilket har medvirket ved rationaliseringen af arbejdet med sporvedligeholdelsen.

De nævnte standardvogne og specialvogne er alle leveret med rullelejer i akselkasserne. Som et led i moderniseringen af godsvognsparken udstyres de øvrige nyere godsvognstyper efterhånden i DSB's værksteder med rullelejer og nye hjulsæt i stedet for de oprindelige glidelejer.

Arbejdet hermed fortsætter stadig, og i forbindelse med andre moderniseringsarbejder opnås det, at revisionsfristerne for vognene kan forlænges, så en del vedligeholdelsesarbejder bortfalder. Desuden vil de tidligere kendte varmløbninger af hjulaksellejer med deraf følgende togafsporinger og meget kostbare beskadigelser af materiel og spor anlæg efterhånden bringes til ophør.

Selv om godsvognsparkens kvalitet altså er forbedret i de senere år ved nyanskaffelser og moderniseringer,



er der dog endnu et væsentligt behov for nyt materiel til erstatning for den ældste, umoderne del af materiellet.

Såvel i værkstederne som i driften må anlæggene til behandling, forsyning og vedligeholdelse af det rullende materiel tilpasses den ændrede driftsform og de nye konstruktioner, og selv om store ændringer allerede er gennemført, er væsentlige arbejder endnu i gang.

I værkstederne sker der samtidig med de omlægninger, der forårsages af dieseltrækkraftens indførelse og de nye vognkonstruktioner, til stadighed en modernisering af selve de anvendte arbejdsformer. Der indføres sprøjtemaling i stedet for maling med håndkraft, metalsprøjtningsanlæg tages i brug til oparbejdning af slidte og beskadigede dele, og nye, hurtigtarbejdende typer af hjuldrejbænke og andre værktøjsmaskiner tages i anvendelse.

De oprindeligt udførte særlige MY-remiser i København og Århus har, med det stigende antal MY- og MX-lokomotiver og med tilgangen af MH-dieselrangerlokomotiver, vist sig at kræve udvidelser, for at arbejdet kunne bestrides på rette måde.

I København blev de eksisterende 4 spor med tilhørende værksted og magasin planlagt udvidet med 5 spor, i forlængelse af de eksisterende, til i alt 9 spor, med tilhørende udvidelse af magasin m v og med de faciliteter, som er nødvendige for på en hurtig og rationel måde at kunne efterse og vedligeholde de forskellige diesellokomotiver.

I Århus blev den tilsvarende udvidelse planlagt til at omfatte 6 spor i en ny eftersynshal symmetrisk med den hidtidige hal på 6 spor og med udvidet remiseværksted og magasin m v mellem den nye og den gamle hal.

Begge steder bliver oliemagasinerne udvidet med flere tanke for smøreolie, således at der, når udvidelsen er færdig, altid haves smøreolie til 3 måneders forbrug. Efter omfattende projekteringsarbejder blev byggearbejderne påbegyndt i 1964, og arbejdet skrider nu

således frem, at udvidelsen i København bliver færdig til ibrugtagning i 1965, hvorimod udvidelsen i Århus næppe kan ventes færdig før i 1966.

Fyrgrave, kælderetage og arbejdsplatforme m v bliver udført nøjagtig på samme måde som de hidtidige; enkelte steder dog med forbedrede materialer.

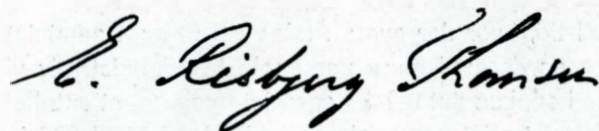
Mindre remiseanlæg til motormateriellets behandling indrettes efterhånden andetsteds i landet, og i takt med motorremisernes fremkomst bortfalder anvendelsen af de gamle damplokomotivremiser, så det samlede resultat bliver en væsentlig nedgang i antallet af remisepladser.

Af det foranstående fremgår, hvilke opgaver maskinafdelingen beskæftiger sig med. Til belysning af omfanget af arbejdet kan det have interesse at angive størrelsen af de årlige bevillinger, der danner grundlag herfor.

Anskaffelsen af nyt rullende materiel er en meget væsentlig post på regnskabet. Bevillingen for finansåret 1964/65 var på 91,7 mill kr, og for finansåret 1965/66 blev ansøgt 115,5 mill kr, idet anskaffelsen af nye lyntog og nyt S-togsmateriel her gør sig stærkt gældende.

Værkstedernes årlige budgetter for materiellets vedligeholdelse og moderniseringsarbejdernes gennemførelse andrager ca 90 mill kr, og til modernisering af remiseanlæg, forsyningsanlæg o s v i driften anvendes på maskinafdelingens konto årligt ca 1 à 2 mill kr.

Det er altså store beløb, der forvaltes, navnlig til investeringer; men der opnås også i disse år en yderst gennemgribende ændring af DSB's driftsform som et helt nødvendigt grundlag for en moderne og økonomisk drift.



De fleste remiser til damplokomotiver nedlægges efterhånden, og remiser til dieseltrækkraft udvides i København og Århus.

L. BUUS-PEDERSEN



*Chef for
personal- og organisationsafdelingen*

Danske Statsbaner beskæftigede på det tidspunkt, da dette skrives, 27.798 personer. Det er 586 færre end på samme tid i 1963, og det er 2.580 færre, end da personalestyrken i midten af halvtredserne kulminerede, og resultatet af rationaliseringsbestrebelse begyndte at vise sig.

Nu ville der jo være mindre glæde ved disse tal, hvis arbejdet var gået tilbage, eller hvis personalets arbejdsvilkår var blevet forringet; men dette er ikke tilfældet. For så vidt angår arbejdets omfang i forhold til personalestyrken viser følgende relative tal et klart billede af rationaliseringens resultater:

1. Antal personale pr bane- og overfartskilometer
1955/56: 9.79 1963/64: 8.08
2. Antal personale pr 100.000 vognakselkilometer
1955/56: 2.93 1963/64: 1.90
3. Antal personale pr 1000 tog- og sejladskilometer
1955/56: 0.69 1963/64: 0.49

Tallene for 1964/65 viser samme nedadgående tendens.

Der er altså en væsentlig stigning i arbejdspræstationen pr medarbejder, og dette er som allerede nævnt ikke opnået ved forringelse af medarbejdernes vilkår; bl a er der i den valgte periode indført længere ferie, nye bedre tjenestetidsregler og afkortning af arbejdstiden med en halv time, noget der direkte kræver forøget personale for en virksomhed som statsbanerne, der for store områders vedkommende arbejder i døgn-drift og skal køre såvel søgne- som helligdage.

I en tid, hvor der overalt tales om forøget administration og dermed mere personale til administrativ virksomhed, kan det måske også interessere, at antallet af administrativt personale er faldet fra 733 til 695 i det anskuede tidsrum, skønt adskilligt arbejde er lagt til centralbearbejdning ved moderne kontormaskiner.

Så meget om personalestyrken. Skal der pilles et enkelt område frem inden for statsbanernes personaleadministration, bør vor uddannelsesvirksomhed nævnes, idet såvel oplæring som omskoling af vort personale selvsagt tillægges den største betydning med vægten lagt særligt på to ting, nemlig grundigt kendskab til sikkerhedsbestemmelserne og oplæring af arbejdsledere. Endvidere forsøger vi at få vort personale til at tage forretningsmæssigt på tingene.

For en så vidtforenet virksomhed som statsbanerne, hvor arbejdsopgaverne er mangesidede og ofte komplicerede, er det i øvrigt af afgørende betydning, at personalet står veludrustet i såvel teoretisk som praktisk henseende. Omfanget af skolevirksomheden vil fremgå af, at der med et deltagerantal på 728 er afholdt 42 kursus, svarende til 7305 undervisningstimer i 1964.

I lærerstaben indgår både administrationsfolk og personale fra driften, der gennem deres daglige arbejde er specialister på de enkelte fagområder. En del af lærerne har endvidere gennemgået forskellige kurser uden for jernbanen, for eksempel kurser som trænerkursus i arbejdsledelse og sprogkursus.

Statsbanerne har fulgt den retningslinie, i modsætning til uddannelse inden for adskillige andre områder, at vi ikke gennem årene har skærpet vore krav om uddannelse inden antagelsen, men vi har så måttet kræve mere og mere ved vor interne oplæring, og vi mener at have beviser for, at dette er den rigtige vej, men det virker så til gengæld urimeligt, at visse mennesker oven i købet tror, at vi kan slække på vore krav om skoleuddannelse forud for ansættelse hos os.

I organisationssektoren har arbejdet først og fremmest koncentreret sig om fortsat omlægning af administrative og kontormæssige databehandlingsopgaver til EDB (Elektronisk Data Behandling). Ved en så stor virksomhed som D S B er der mange opgaver, som

PERSONALE
pr bane- og overfartskilometer

9,79

8,08

1955/56

1963/64

PERSONALE
pr 100.000 vognakselkilometer

2,93

1,90

1955/56

1963/64

PERSONALE
pr 1000 tog- og sejladskilometer

0,69

0,49

1955/56

1963/64

egner sig for EDB, og som med fordel vil kunne udnytte EDB-anlæggenes muligheder ved massebehandling af tal. Arbejdet med omlægningen er en omstændelig proces og må derfor strække sig over en årække.

Vi påbegyndte omlægningen i 1961, og indtil nu er følgende opgaver rationaliseret i forbindelse med omlægning til EDB.

Månedslønninger til ca 20.000 tjenestemænd m fl. Lønningerne anvises direkte til den enkelte lønmodtagers konto i bank, sparekasse eller postgirokontor.

Pensioner til ca 12.000 pensionister. Anvisningen sker pr giro.

Ugelønninger til ca 3000 ekstraarbejdere.

Beregning af leje for udenlandske godsvognes løb på DSB's net.

Godsvognsomløbsundersøgelser.

Vort omkostningsregnskab.

En lang række godsregnskabs- og godsstatistikarbejder, statistik vedrørende personbefordringen samt statistikker vedrørende driftspræstationer af forskellig art. Stationsklassificering, d v s beregning af stationernes og godsekspeditionernes placering i lønningsklasserne. De opgaver, vi for tiden arbejder på med henblik på omlægning til EDB, er bl a:

Lagerregistrering, lagerdisponering og indkøbsdisponering for samtlige DSB's lagre. Der er her tale om de sidste forberedelser før gennemførelsen i 1965. Det system, der vil blive anvendt, indbefatter automatisk lager- og indkøbsdisponering i så høj grad som muligt. Systemet medfører en organisatorisk omlægning af lager- og indkøbsvirksomheder, idet de hidtil decentraliserede lagerforvaltninger vil blive samlet i en for hele DSB's område fælles lager- og indkøbsforvaltning.

Videreudvikling af opgaven vedrørende anvisning af månedslønningerne, således at den kommer til at omfatte beregning og anvisning af emolumenter, d v s natpenge, kørepenge, sejlpenge, overarbejdspenge o s v til lønmodtagerne.

Opstilling af et forslag til central godsvognskontrol



Almex-billetmaskiner simplificerer revision, afregning og statistik.



med kontinuerlig overvågning af samtlige godsvognes løb. Vi vil herved så at sige kunne holde hver enkelt godsvogn i snor, hvorved der skabes mulighed for hurtigere vognomløb og dermed forhåbentlig bedre betjening af vore kunder.

Revision, afregning og opstilling af statistik for personbefordringsindtægter. Første fase af arbejdet er påbegyndt iværksat i slutningen af 1964 med en mekanisering af samtlige billetsalg på jernbanestationerne ved indsættelse af Almex-billetmaskiner, billetkasseapparater og billettrykkemaskiner.

På godsafregningens område har vi arbejdet med et EDB-system for central fragtberegning, fragtrevision, fragtopkrævning og afregning for vognladningsvise forsendelser.

Sideløbende med EDB-opgaverne iværksættes der en række andre rationaliseringsopgaver. Her skal særligt nævnes indførelse af forenklet betjening, omdannelse til trinbræt eller total nedlægning af landstationer med ringe trafik, men herudover arbejdes der med almindelige kontor-rationaliseringsopgaver, ligesom der ydes konsulentbistand ved anskaffelse af kontormaskiner, standardisering af blanketter o s v. I 1964 har vi bl a undersøgt arbejdsgangen i vore rejsebureauer og i visse administrationskontorer og lignende. Endvidere har vi ladet arbejdet på visse stationer med postarbejde undersøge og derigennem skaffet argumentation for en forhøjelse af den betaling, post- og telegrafvæsenet yder DSB for udførelse af postarbejdet på landstationer.

Som det vil ses, spiller EDB en betydelig rolle i vort arbejde, og fremover vil denne rolle blive endnu mere dominerende, fordi elektronisk databehandling, rigtigt anvendt, er et godt middel til administrativ og kontormæssig rationalisering. Blot ville det være rart, om de misforståelser, der er opstået omkring elektronisk databehandling, kunne manes i jorden. EDB omgives efterhånden af et skær af mystik, skabt muligvis af dem, der sælger dem henholdsvis arbejder ved disse maskiner, men understøttet i pressens artikler og refe-

rater om »elektronhjerner« og disses indsats på områder, der hidtil har været forbeholdt personlige overvejelser og handlinger.

Mon det ikke er på tide stilfærdigt at gøre opmærksom på, at disse kombinerede regne- og skrivemaskiner er skabt af mennesker, og navnlig, at de ikke kan foretage selv den mindste overvejelse eller handling, med mindre den person, der har tilrettelagt programmet for en opgaves behandling, har forudset, om der skal foretages noget, hvad og hvornår det skal ske, og har indføjet dette i programmets kodesprog. Der er absolut intet mystisk herved, og det er heller ikke særlig vanskeligt eller langvarigt for normale mennesker at blive uddannet til at klare dette arbejde.

I øvrigt anvendes elektronteknikken ved en så teknisk præget virksomhed som DSB mange andre steder end i den elektroniske databehandling. På signal- og sikringsteknikkens område f.eks er elektronteknikken et naturligt led i mange års udvikling hen imod fjernstyring og automatisering af trafikken i det hele taget.

L. Piis-Sørensen



TH. JENSEN

*Chef for
tarif- og regnskabsafdelingen*

Statsbanernes driftsindtægter har i de to sidste driftsår udgjort følgende beløb i millioner kr:

	1963/64	1962/63
Person- og rejsegodsbefordring ...	359,9	331,4
Overførsel af automobiler på overfarterne	64,9	57,4
Godsbefordring	253,2	249,5
Postbefordring	32,3	29,6
Diverse indtægter	65,8	60,5
I alt	776,1	728,4

Heroverfor står følgende driftsudgifter (ligeledes i mill kroner):

Personaleudgifter	555,8	524,9
Udgifter til trækraft	34,9	34,6
Vedligeholdelse og øvrige omkostn.	194,7	173,4
I alt	785,4	732,9

Stigningen i indtægter skyldes hovedsagelig den pr 1. maj 1963 gennemførte takstforhøjelse til dækning af forøgelsen af bl a lønudgifterne.

Befordringsmængden (antal befordrede passagerer og befordrede tons gods) har – trods trafikens stærkt stigende motorisering – været på det nærmeste ens i de to år. Stigningen i indtægten af godsbefordringen har været relativ lille, det står bl a i forbindelse med, at godstrafikken mellem det sydlige udland og det østlige Danmark samt Sverige og Norge i væsentlig grad er omlagt fra Padborg-ruten til Fugleflugtslinien, hvorved der bliver en kortere dansk befordringsstrækning. I statsbanernes årsregnskab figurerer tillige på udgiftssiden forrentning og afskrivning med henholdsvis 42,8 og 88,2 millioner kr i 1963/64 og 37,6 og 75,6 millioner kr i det foregående år. Om betimeligheden af disse beløb (specielt afskrivningen) ville der kunne siges meget, bl a under hensyn til, hvilke andre ind-

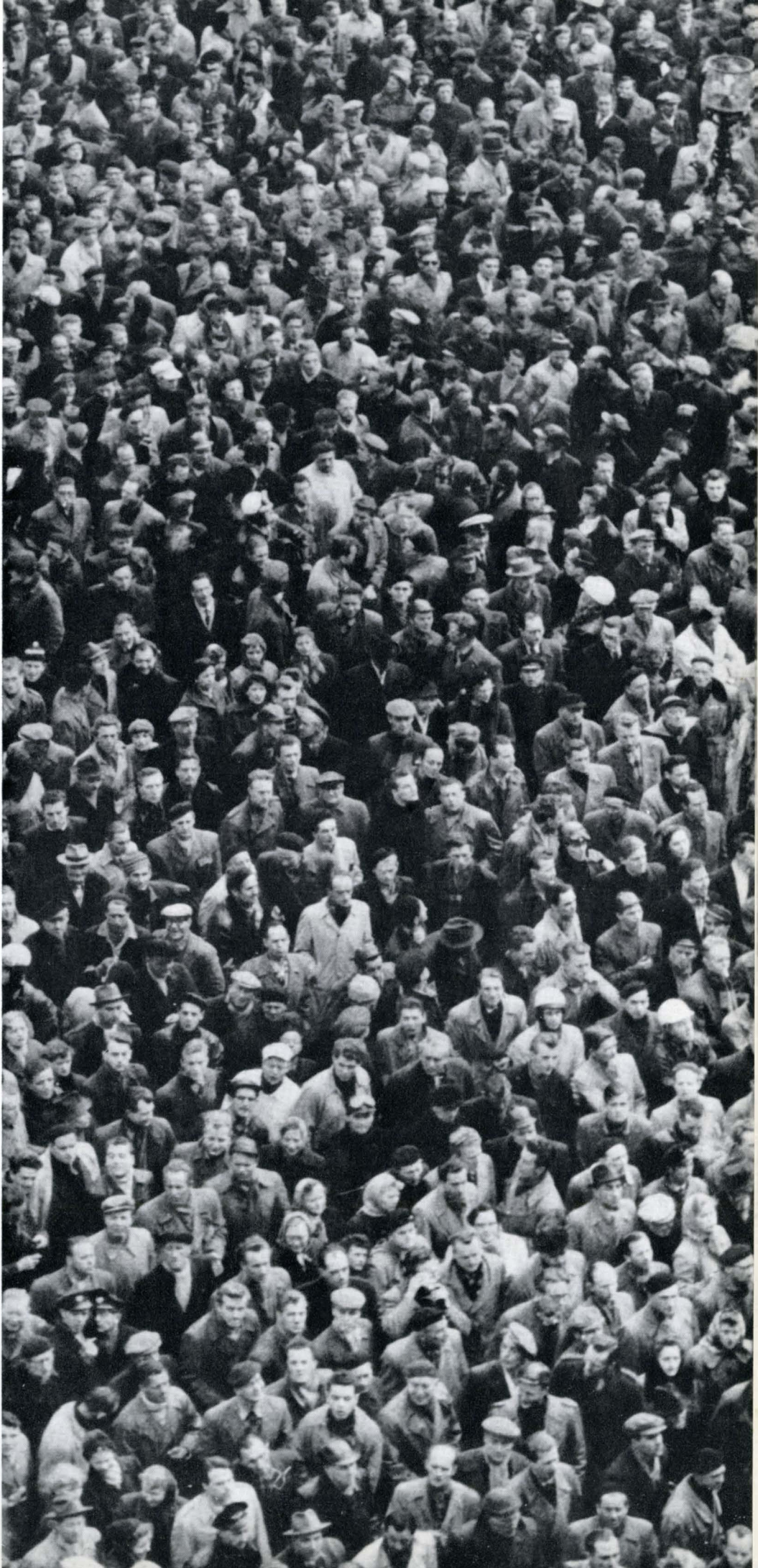
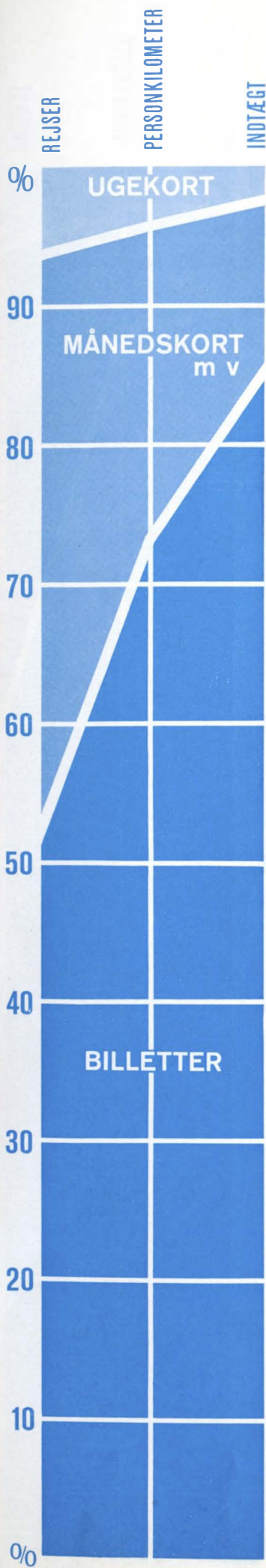
tægter og goder for samfundet jernbanen gennem tiderne har skabt, og til, at jernbanernes takster stadig tjener befolkningen som regulator for transportpriserne.

Også med hensyn til taksternes fastsættelse gælder tilsvarende. Statsbanernes takstgrundlag fastsættes af lovgivningsmagten, og da banerne har befordringspligt, levnes der dem ikke tilstrækkelige muligheder for at unddrage sig urentable transporter eller opnå en forretningsmæssig rimelig betaling for ydelser af socialt betonet karakter. Som eksempel på sådanne ydelser fremholdes – som af de fleste landes jernbaner – forstadstrafikken (bolig-arbejdssted), der ikke er rentabel for banerne, bl a fordi den ujævne fordeling af trafikken over døgnet kræver et beredskab, der kun er udnyttet fuldtud i få timer. Hertil kommer, at det er rejsende på de særligt billige abonnementskort, der i det væsentlige skaber myldretimerne. Priserne for et månedskort mellem to stationer varierer fra ca 15 gange dobbeltbilletprisen for de korteste afstande ned til knap 6 gange for de længste, for unge mennesker indtil 18 år betales endda kun halv kortpris. Spørgsmålet nærtrafik og tilsvarende spørgsmål er for tiden genstand for diskussion i adskillige lande. Feks indtager man i vore nabolande (Sverige og Den tyske forbundsrepublik) for banernes side det standpunkt over for de respektive regeringer, at de myndigheder (ministerier eller kommuner), som er interesseret i opretholdelsen af en prismæssigt særlig begunstiget trafik, må holde jernbanerne skadesløse for forskellen mellem de ønskede socialt betingede billige takster og de takster, som jernbanerne rent forretningsmæssigt måtte fastsætte, når hensyn skulle tages til deres selvomkostninger.

Inden for tarifvæsenet arbejdes der med forskellige reformer. En af dem, der allerede delvis har set dagens lys, er den såkaldte NET-tarif (Nordisk Enheds-Tarif).

Oversigt i procent over personbefordringens rejseantal, antal personkilometer og indtægter i finansåret 1963/64.

1963/64





Til grund for denne ligger følgende: Som regel dannes de internationale tariffer ved, at hvert lands baner i princippet indsætter sine interne takster for sin strækning. Dette medfører imidlertid, at den afstandsdegressivitet, som findes i de enkelte baners takster, og hvorefter fragten pr km bliver lavere, jo længere strækningen er, kun delvis tilgodeses for den grænseoverskridende trafik. Jernbanerne er her i modsætning til sine konkurrenter, som sædvanligvis kan tilbyde takster, der regnes uden hensyn til landegrænser.

Som et første resultat af et internordisk jernbanesamarbejde på dette område er der fra 1. april 1964 i internordisk forbindelse indført nogle undtagelsestariffer med gennemregnede takster for det højest tariferede vognladningsgods, hvorved der kan tilbydes væsentlige besparelser i forhold til taksterne efter det hidtidige system. Der arbejdes videre med sagen, således at den fuldstændige gennemførelse af det nye princip kan ventes inden for en nærmere fremtid.

For så vidt angår den indenlandske trafik er vi inde på tanken om at afpasse stykgodstaksterne noget mere efter de faktiske omkostninger ved befordringen på den måde, at der indføres udregnede takster i forbindelsen mellem knudepunkter, hvor stykgodsbefordringen har et vist omfang og foregår i det væsentlige uden omlæsning (det er ikke mindst omlæsning, der koster penge), og noget højere takster, når godset befordres i forbindelser, hvor der finder tilsluttende befordring sted med tog eller lastbil (med omlæsning) til og/eller fra knudepunkterne.

Endvidere undersøges muligheden af at reducere antallet af vognladningsklasser fra 4 til 2 ved en sammenlægning af de to højeste og de to laveste klasser for også derved at opnå en tilnærmelse til forholdene på andre transportmidlers område.

Da moderniseringen af banernes godsvognsmateriel bl a består i anvendelsen af vogne med større lasteevne, vil der ved selve takstdannelsen (opdelingen efter vægtklasser) og ved særlige tariffbestemmelser blive søgt skabt yderligere tilskyndelser for forsendelserne

til at udnytte disse vogne med større lasteevne så meget som muligt.

Som et andet eksempel på internordisk samarbejde kan nævnes, at DSB sammen med de svenske statsbaner har etableret »Reisebüro Norden« i Hamburg, der skiftevis efter en bestemt turnus står under dansk og svensk ledelse.

Apropos rejsebureauvirksomhed kan det lige nævnes, at omsætningen i statsbanernes indenlandske rejsebureauer i den sidste årsperiode, for hvilken endelig opgørelse haves (oktober 1963–september 1964), udgjorde 76 mill kr. Heraf vedrører 58 mill kr den egentlige transportomsætning og resten øvrige rejsebureauforretninger (selskabsrejser, hotelbestillinger, forsikring o s v). Af transportomsætningen tegner jernbanerejserne sig for ca de to trediedele, således at det er klart, at det er med rette, at DSB – ligesom i øvrigt de fleste udenlandske baner – er gået ind i rejsebureauvirksomhed.

Der er gennem bureauerne ekspederet ca 19.000 selskabsrejsende i den nævnte årsperiode, men i øvrigt virkes der selvfølgelig også for at bringe udlændinge til Danmark, eksempelvis har der på 1, 2 og 3 dages ture fra Nordtyskland til København, Sydsjælland og Lolland/Falster været et antal deltagere, der stærkt nærmer sig det ovennævnte tal.

For på praktisk måde at kunne ekspedere de mange selskabsrejsende med tog er der i samarbejde med de udenlandske jernbanestyrelser etableret særlige rejsebureauusærtog, det vil sige tog, der alene er forbeholdt deltagere i de af DSB og private rejsebureauer arrangerede selskabsrejser. Disse tog, der fortrinsvis er formeret af liggevogne og sovevogne, er blevet vel modtaget af de rejsende.

Et samarbejde med de private rejsebureauer, der er tilsluttet Danmarks Rejsebureau Forening og Dansk Rejsebureau Forbund, hvorefter at DSB's bureauer i et vist omfang indtegner til disse bureauers selskabsrejser, og at de private bureauer medtager DSB-selskabsrejser i deres udbud, er under udbygning.



N. C. D. JOHNSEN



*Chef for
trafikafdelingen*

Forud for Fugleflugtsliniens ibrugtagning den 14. maj 1963 var det ganske naturligt vanskeligt at opstille prognose for trafikens omfang og udvikling, idet der for Rødby-Fehmern rutens vedkommende måtte tages hensyn til mange forskellige – tildels uberegnelige – faktorer, som f.eks. hvor stor en afvandring der ville blive fra Storebælt til Fugleflugtslinien af biler, og hvilken betydning den almindelige stigning i bilparken i Europa ville få for overfarten.

I sommeren 1963 var der tre færger til rådighed for overfarten, nemlig en dansk og to tyske (hvoraf den ene dobbeltdækket), og for at sikre, at den første sommers trafik kunne afvikles på tilfredsstillende måde med dette beredskab, enedes tyske og danske baner, der driver ruten i fællesskab, om, at man, indtil der var erfaringer at bygge på, kun skulle tilrettelægge en begrænset godstrafik (nemlig den »langsomme«) over den nye rute, men at den hurtige godstrafik (det vil sige TEEM-trafikken) snarest gørligt også skulle ledes denne vej i stedet for over den langsomme og dyrere rute over Storebælt-Flensburg.

Det viste sig hurtigt, at den nye rute langt overtraf de forventninger, der var stillet til den; således blev eksempelvis stigningen i biloverførslen i juli måned 1963 sammenlignet med overførslen på Gedser-Grossenbrode overfarten i juli 1962 ca. 80% mod de i prognoserne anslåede 67%. I det hele blev færgekapaciteten langt stærkere udnyttet, end man havde tænkt sig forud, og det stod derfor klart, at en omlægning af TEEM-trafikken ikke kunne ske uden en samtidig forøgelse af færgekapaciteten, i hvert fald i sommermånederne.

DSB havde den mulighed at afgive M/F »Dronning Ingrid« fra Storebælt til Rødby-Fehmern overfarten, hvor færgen passer til lejerne m.v., men da færgen kun har ét dæk, ville dens kapacitet ikke være tilstrækkelig til at bestride forøgelsen af godstrafikken og den forventede yderligere stigning af biltrafikken.

Det blev derfor besluttet at foretage forskellige ændringer af den dobbeltdækkede færge »Knudshoved«, så den fremtidig kunne indsættes på Rødby-Fehmern overfarten i sommermånederne, hvorved rutens kapacitet kunne forøges med ca. 250 godsvogne og 1000 bilenheder daglig. De nævnte ændringer bestod først og fremmest i en omlægning af jernbanesporene på nederste vogndæk, så der i Puttgarden kunne etableres klaptilslutning til alle tre spor.

I forbindelse med beslutningen om indsættelse af M/F »Knudshoved« på Rødby-Fehmern overfarten blev det mellem tyske og danske baner aftalt at lede TEEM-trafikken over Fugleflugtslinien fra den 29. september 1963. Denne omlægning gav foruden en billigere fragt også en nedsættelse af befordringstiden, der blev så meget større, som der samtidig blev foretaget visse køreplansforbedringer i det sydlige og vestlige udland. Det kan nævnes, at der i nogle forbindelser blev opnået op til 19 timers fremskyndelse i ankomsttiden til København, og i retningen fra Skandinavien opnåedes f.eks. tidsgevinster på 22 timer til München og 17 timer til Wien.

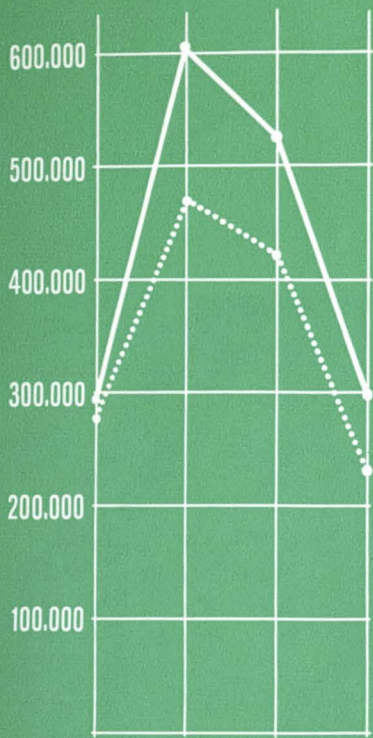
Ved indsættelsen af M/F »Knudshoved« på Rødby-Fehmern ruten i sommeren 1964 blev antallet af ture fra hver side udvidet fra 18 til 24, således at der kunne bydes de motorkørende hyppigere overfartsmuligheder. Uden for sommerkøreplanperioden er antallet af ture fra efteråret 1964 udvidet fra 12 til 16 i hver retning undtagen i månederne januar og februar 1965. Da reglerne for medtagelse af toldfri varer som bekendt blev skærpet fra januar 1965, måtte et beredskab på 12 ture fra 3. januar til 28. februar kunne påregnes at slå til i denne trafiksvage periode, men man håber at kunne undgå en sådan begrænsning af turantallet i vinteren 1965/66.

I juni måned 1964 blev den 42 år gamle og efterhånden utidssvarende færge M/F »Mommark« på Fåborg-

Trafikkens udvikling på Fugleflugtslinien i 1963 angivet med punkteret linie og 1964 med optrukket linie.

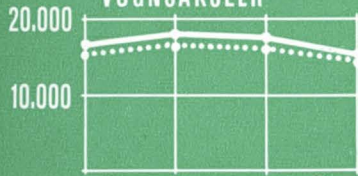
Bilenheder beregnes med én personbil = én enhed, én bus = tre enheder og én lastbil = tre enheder.

ANTAL PASSAGERER

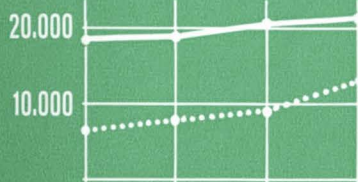


JUNI
JULI
AUG
SEPT

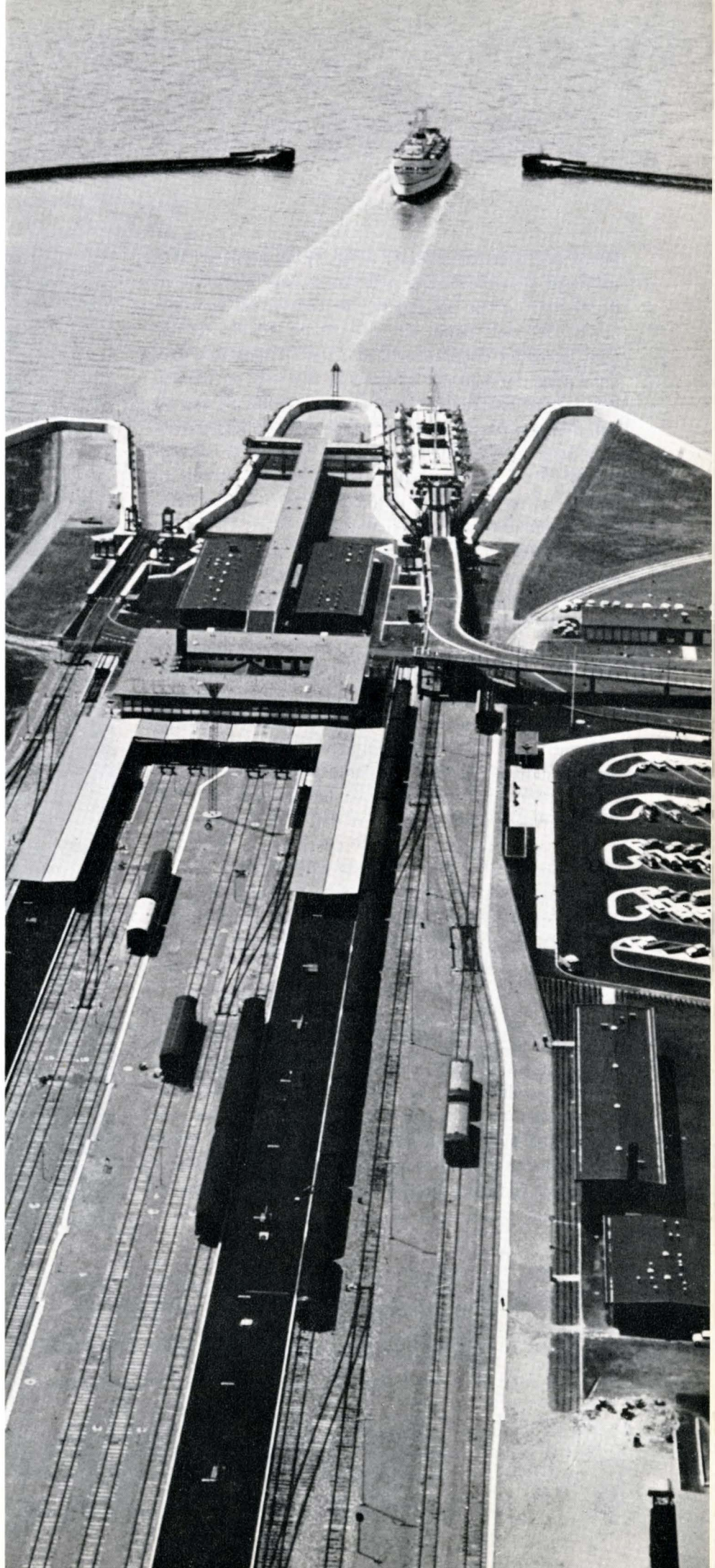
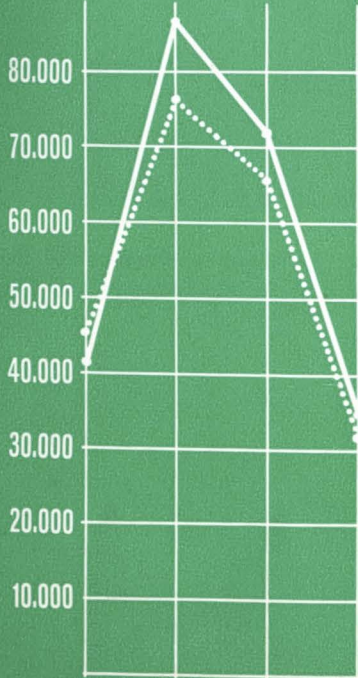
PERSON-, POST- OG REJSEGODS-
VOGNSAKSLER



GODSVOGNSAKSLER



ANTAL BILENHEDER



Mommark overfarten afløst af en ny og moderne motorfærge »Fynshav«. Den nye færge, der er beregnet til 35 biler og 500 passagerer, er bortset fra agterski-bet bygget med lukket bildæk, således at bilerne står godt beskyttet under overfarten. Der er indrettet gennemkørsel for bilerne, således at lastning og losning kan foregå lettere og hurtigere, end tilfældet var på den tidligere færge. Den nye færge vil, når færgehavne og anlæg ved den nye rute Bøjen–Fynshav er færdig-bygget, blive indsat på denne overfart, og herved vil antallet af færgeture og dermed kapaciteten for over-førslen kunne forøges væsentligt.

I forbindelsen mellem København og Berlin blev fra sommerkøreplansskiftet den 31. maj 1964 det østtyske lyntog »Neptun«, der hidtil havde løbet mellem Berlin og Warnemünde, gennemført til og fra København. Dette betyder en kortere rejsetid mellem København og Berlin end tidligere, nemlig en tidsgevinst på henimod 2 timer, og samtidig større bekvemmelighed, idet omstigningen mellem tog og færge undgås. Der anvendes normalt et 3-vogns-lyntog, men på visse dage med særlig mange rejsende i sommerperioden, hvor den tyske færge »Warnemünde« er indsat på overfarten Gedser–Warnemünde, anvendes dog et 4-vogns-lyntog, således at der er flere pladser til rådighed og større bekvemmeligheder end i 3-vogns-lyntoget.

Fra køreplansskiftet den 31. maj 1964 blev en ny sovevognsforbindelse mellem København og Moskva etableret. Der blev indsat en direkte sovevogn mellem København og Moskva. Tre gange om ugen afgår en moderne sovjetrussisk sovevogn fra København i »Østersø-Express«. I løbet af godt 40 timer er vognen via Berlin–Warszawa fremme i Moskva den følgende dag om eftermiddagen. Da de sovjetrussiske baner har større sporvidde end de vesteuropæiske, er Moskva-sovevognen indrettet således, at dens bogier kan udskiftes ved overgangen fra normalsporet til det russiske bredspor. Denne proces foregår på grænsestationen Brest (tidligere Brest-Litovsk) og er i sig selv et interessant supplement til de mange fremmedartede



En ny sovevognsforbindelse blev etableret mellem København og Moskva den 31. maj 1964.

indtryk, man får på en rejse til Sovjetunionen. Den russiske sovevogn løber fra København på onsdage, fredage og søndage. De øvrige fire ugedage er der som hidtil sovevognsforbindelse til Berlin med »Mitropa«-sovevognen.

I analyseperioden i juli 1964 blev denne sovevogn benyttet af ni 1. kl og femten 2. kl rejsende i gennemsnit daglig fra Danmark. Af disse fortsatte fire 1. kl og to 2. kl rejsende ud over Berlin i retning mod Polen og Rusland.

På Korsør-Nyborg overfarten vil der til erstatning for den gamle, nu udrangerede dampfærge »Christian IX« og for at forbedre godsvognsoverførslen, så vognophobninger, der er generende for afsenderne og fordyrende for banerne, kan undgås, blive anskaffet en ny jernbanefærge. Ved at undlade passagerapteringen vil færgen blive billigere i anskaffelse end en almindelig jernbanefærge, og der vil samtidig kunne fås plads til fire spor på færgen; det er derfor besluttet at bygge færgen som en ren godsfærge med plads til ca 40 godsvogne. Da det er af afgørende betydning, at færgen også under isperioder er i stand til at krydse Storebælt og at overføre så mange godsvogne som muligt, er den projekteret med et stort maskinanlæg, nemlig et hovedmaskineri på 8800 indicerede hk. Færgen bliver dobbeltkruet med ror i begge ender samt styrepropeller i forskibet. Den samlede effektive sporelængde bliver ca 415 m, medens den tilsvarende længde i statsbanernes største 3-sporede færger er ca 260 m. Færgen ventes indsat på overfarten omkring december 1965.

Til Helsingør-Hälsingborg overfarten er sidst anskaffet færgen »Hälsingborg«, der blev indsat i 1960. Siden anskaffelsen af denne færge er der sket en væsentlig forøgelse af trafikken på Øresund. Medens der i finansåret 1960/61 overførtes ca 388.000 jernbanevognaksler og ca 296.000 biler med banernes færgeoverfarter, var de tilsvarende tal for finansåret 1963/64 ca 425.000 jernbanevognaksler og 383.000 biler, hvilket svarer til en stigning på ca 10 % hhv ca 30 %. Et fælles

svensk-dansk jernbaneudvalg har undersøgt trafikken over Øresund og har opstillet prognoser for den fremtidige udvikling af jernbanetrafikken her. Udvalget er kommet til det resultat, at det vil være nødvendigt at forøge kapaciteten i 1966/67, og på grundlag heraf har Danske Statsbaner søgt bevilling til en ny jernbanefærge til indsættelse på Helsingør-Hälsingborg overfarten i sommeren 1966. Denne færge, der tænkes bygget af samme type som færgen »Hälsingborg«, påregnes at få en større længde, ca 4 m. Den nye færge kan frigive en af de mindre færger på Helsingør-Hälsingborg overfarten i ca 2 måneder om året til afløsning for færgerne »Fynshav« og »Morsø« på hhv Fåborg-Mommark og Glyngøre-Nykøbing Mors overfarterne under disse færgers årlige eftersyn. Den hidtil anvendte afløserfærge »Glyngøre« har måttet udrangeres på grund af alder.

Med denne udvidelse af beredskabet på Helsingør-Hälsingborg overfarten påregner man at kunne klare stigningen i trafikken indtil 1973.

Efter beslutning på en generalforsamling i det private selskab, der ejede Svendborg-Nyborg banen, blev overenskomsten om statsbanernes drift af banen bragt til ophør med udgangen af vinterkøreplansperioden 1963/64.

Fra køreplansskiftet den 31. maj 1964 overgik banens persontrafik til udelukkende at blive udført med rutebiler, idet den rutebilkørsel med 5-6 dobbeltture, der hidtil havde været udført til supplerende af toggangen, blev udvidet til 15-16 daglige dobbeltture, hvilket krævede en forøgelse af vognparken med 4 rutebiler.

Statsbanernes lastbilkørsel i banens opland blev samtidig udvidet, så stykgodsbeholdning til og fra det øvrige land såvel som lokalt kunne opretholdes.



A. KRISTENSEN



*Chef for
statsbanernes 1. distrikt, København*

Statsbanernes 1. distrikt omfatter statsbanestrækningerne på Sjælland, Falster og Lolland samt ekspeditionen i Kolby Kås (Samsø) – i alt 679 km jernbane, hvoraf 304 km er dobbeltsporet.

Distriktets område er et udpræget ørige, idet »vandene« adskiller området såvel fra det øvrige Danmark som fra udlandet, men forbindelserne er knyttet gennem de stærkt udbyggede færgeruter over Kattegat, Storebælt, Øresund og Østersøen – et forhold, der i nogen grad sætter sit præg på trafikens afvikling og omfang.

Hovedstadens beliggenhed og størrelse medfører ikke alene en stor rejsefrekvens mellem hovedstaden og det øvrige Danmark, men også en efter forholdene betydelig nærtrafik.

De gennem de seneste år stadig tiltagende turistbesøg, hvori besøg i hovedstaden oftest indgår som et led, har sat sit præg på den internationale persontrafik, og det kan uden overdrivelse fastslås, at Københavns hovedbanegård har udviklet sig til trafikcenter af internationalt format.

Distriktets funktion – ledelsen af den daglige drift – gør det naturligt at behandle følgende spørgsmål: personbefordring, godsbeholdning samt rationaliseringsforanstaltninger og resultater heraf.

Efter de radikale køreplansændringer i forbindelse med åbningen af Fugleflugtslinien i 1963 kan der på personbefordringens område – af foranstaltninger, der hovedsagelig vedrører herværende distrikt – nævnes:

S-togene mellem Ballerup og Hellerup (linie C), der tidligere blev gennemført fra Hellerup til Holte i myldretiden morgen og eftermiddag, blev fra og med køreplansskiftet i sommeren 1964 gennemført til og fra Holte i hele driftstiden på hverdage.

Lyntogsforbindelse mellem København og Berlin via Gedser–Warnemünde (Neptun) blev etableret fra sommerkøreplansskiftet 1964.

Efter tilkomst af bilfærgen »Prinsesse Elisabeth« til ruten Kalundborg–Århus kunne færgen »Prinsesse Benedikte« tilbageføres til Storebælt og dér frigive færgen »Knudshoved«, der i sommerkøreplansperioden har været indsat som 4. færgen på Fugleflugtslinien.

Hvad omfanget af personbefordringen inden for distriktets område angår, tyder de nu foreliggende tal på en stigning, og det synes berettiget at tro, at de bestående gode togforbindelser vil overbevise endnu flere bilister om det fordelagtige i fremtidig at »ta' toget«.

For så vidt angår trafikken til og fra det sydlige udland er der med tilfredshed fra måned til måned konstateret en stadig stigende benyttelse af togene over Fugleflugtslinien, og rejsende nr. 5.000.000 passerede ruten den 29. december 1964.

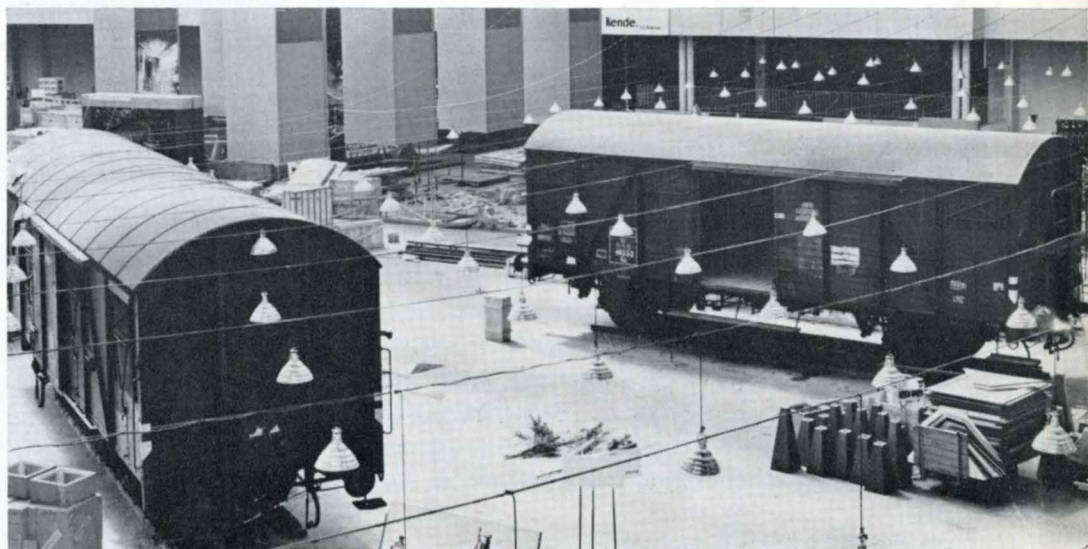
Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt statistik til belysning af den almindelige udflugts trafik over Fugleflugtslinien, men en behagelig sejltur med moderne færgen må være så attraktiv, at de fra 1. januar 1965 indførte skærpede bestemmelser vedrørende toldfri indførsel af visse varearter forhåbentlig ikke vil medføre nogen særlig mærkbar nedgang i passagerantallet. For den københavnske nærtrafik foreligger eksakte trafiktal, nemlig fra trafiktællingen den 17. september 1964, hvor der på denne ene dag blev registreret 214.842 rejsende – en stigning på 5.224 i forhold til trafiktællingen den 13. september 1962.

For at anskueliggøre dette tal kan anføres, at trafikpræstationen stort set svarer til daglig evakuering af den samlede befolkning i Stor-Århus og Vejle.

En nærmere analyse af materialet fra trafiktællingerne viser i øvrigt, at trafikken i myldretimerne fortsat viser stigning og dermed forøget spidsbelastning – et forhold, der bestemmer beredskabets størrelse – og da det ikke kan undgås, at spidsbelastningsmateriellet kun kan finde anvendelse i relativ kort tid, påvirkes rentabiliteten i ugunstig retning.



Fra begyndelsen af oktober til midt i december 1964 blev der transporteret ca 140 000 tons sukkerroer til Sverige.



De nye såkaldte vognbjørne bringer en godsvogn så at sige direkte til modtageren, her f.eks. til Forum i København.



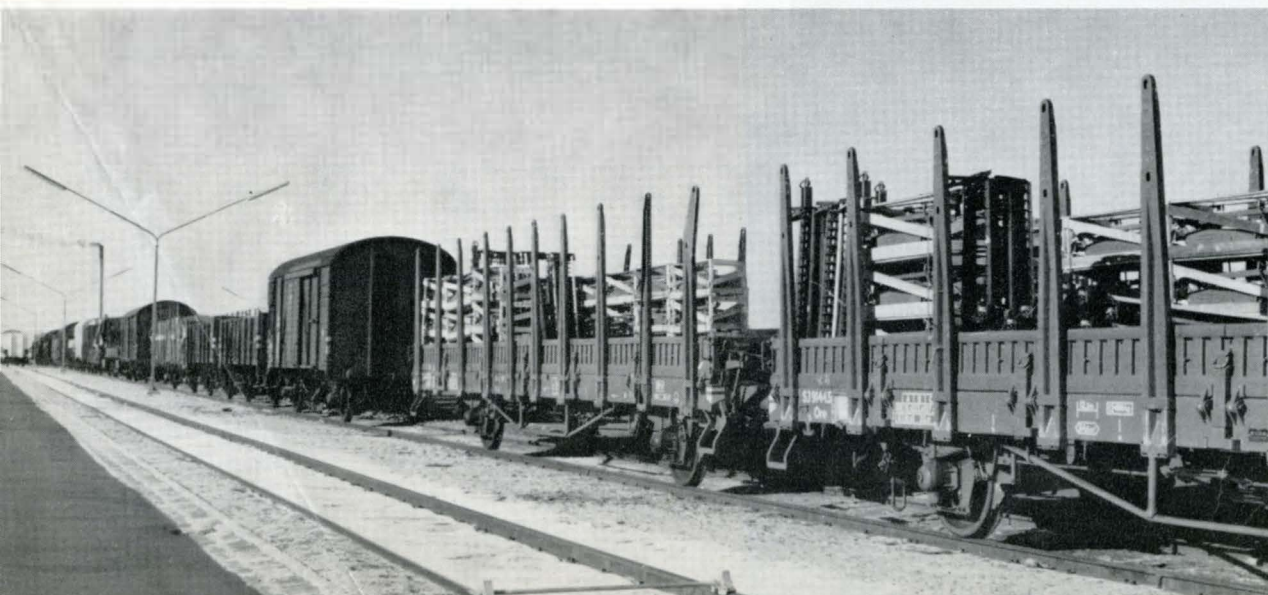
For langsom ud- og indstigning er ofte årsag til S-togenes forlængede stationsophold og dermed unødvendige forsinkelser.



Godstog 2152 på vej med mere end 1 000 tons gods til København og destinationer i Sverige og Norge.

Krangafler, der nu findes på flere stationer, fremskynder og billiggør aflæsning af de mange trælasttransporter fra Sverige og Finland.

Antallet af virksomheder i Storkøbenhavns omegn vokser stadig. På Glostrup station steg antallet af ekspederede godsvogne fra ca 17 000 vogne i 1956/57 til mere end 40 000 vogne i 1963/64. Den 1. september 1964 blev den nye godsplads »Glostrup Nord« taget i brug.



Nærtrafikkens stigende benyttelse af erhvervsrejsende illustreres i øvrigt derigennem, at ikke mindre end 62,2 % af alle rejser på tællingsdagen foregik på de billige abonnementskort.

Stort set afvikles denne nærtrafik, hvis planmæssighed er af den største betydning for hovedparten af de rejsende, på tilfredsstillende måde, men det skal ikke nægtes, at der – trods al mulig påpasselighed – enkelte gange i årets løb opstod generende uregelmæssigheder, som ingen – uanset årsagen til uregelmæssighederne – beklager mere end distriktets ledelse, og et berettiget ønske om mulighed for en under driftsforstyrrelser mere tilfredsstillende orientering af rejsende på stationer og i tog står på distriktets ønskeseddel og kan forhåbentlig løses i forbindelse med tilvejebringelse af de nye sikringsanlæg, der vil være en betingelse for den kommende trafiks afvikling.

Punktlig trafikafvikling er i øvrigt også i høj grad afhængig af det rejsende publikums medvirken, og en situation som den på fotografiet på side 31 forevige – der absolut ikke er noget særsyn – idet hurtig ud- og indstigning hindres af »spærring« af døråbningerne, forklarer årsagen til forlængede stationsophold og dermed kilde til en unødvendig forsinkelse.

Forinden jeg slutter afsnittet vedrørende personbefordringen, er det værd at omtale en anden gren af statsbanernes omfattende virksomhed, nemlig biloverførslen.

Betragter man blot statsbanernes indsats af nye moderne færger på de forskellige overfarter, skulle dette være tilstrækkeligt til at bevise DSB's interesse i den bedst mulige betjening af vore bilende kunder, og det kan uden overdrivelse nævnes, at pladsreserverings-systemet har vundet almindelig anerkendelse, og dette i forbindelse med en ofte udtalt god service i færgehavnene forklarer, at over 2 millioner biler i de 3 første kvartaler af 1964 er overført med de DSB tilhørende færger til og fra Sjælland, Falster og Lolland.

Godsbefordringen inden for distriktets område har vist en stigende tendens, såvel hvad den indenlandske

godstrafik angår som godstrafikken i forbindelse med udlandet, og adskillige interessante trafikopgaver har været medvirkende til dette resultat.

Det vil selvsagt føre for vidt i større stil at belyse alle de større transportopgaver, der har været os betroet, men lad mig nævne enkelte i flæng:

Stillet over for spørgsmålet om jernbanebefordring af ca 140.000 t sukkerroer til Sverige inden for en relativ kort periode (ca 1. oktober – medio december), vel at mærke en transport, der af hensyn til fabrikkernes kontinuerlige drift nødvendigvis måtte udføres »på klokkeslæt«, »slog vi naturligvis til« og gik i gang med de omlægninger i færgeeftersynsprogrammer m v, der var en betingelse for befordringens afvikling. At den allervæsentligste part af roerne kunne transporteres i svenske vogne, der ellers skulle hjemsendes tomme, gjorde ikke transporten mindre interessant for os.

Vi har fra Aktieselskabet De Danske Sukkerfabrikker modtaget følgende skrivelse:

»Efter afslutningen af de omfattende roetransporter fra vor fabrik i Gørlev til svenske sukkerfabrikker vil vi gerne takke distriktet for den eksemplariske gennemførelse af disse transportere. De mere end 4000 banevogne er leveret og togene afgået punktligt, og vor svenske modtager har udtalt sin anerkendelse af den præcision, hvormed roerne er ankommet til bestemmelsesstederne.«

Det ser således ud til, at opgaven er løst på tilfredsstillende måde (hvad vi i øvrigt finder ganske naturligt).

Skal vi se på en anden stor transportopgave, vi fik fornøjelsen at udføre, og dermed tjene dansk eksport-erhverv:

Befordring af elementhuse til Berlin, afsendt på ca. 1450 godsvogne, fordelt med ca 950 fra Glostrup og ca 500 fra Hjallesø.

Vi beskæftiger os selvsagt også med opgaver af mindre karakter.

De gæve præstøboere (der for år tilbage har taget afsked med deres bane) og de ikke mindre gæve mæn-

boere, der aldrig har haft bane, har lige så stor interesse for en god cirkusforestilling som vi andre, men da den cirkus, der havde til hensigt at besøge Præstø og Stege, i sit program indbefattede elefanter, der absolut foretrækker jernbanebefordring frem for bilbefordring, var det lige ved, at forestillingerne gik i vasken.

D S B's vogntransportører løste dog problemet for elefanterne, og enkelte stegeboere gned formodentlig øjnene, da de så en jernbanevogn rulle ind i Stege bys gader.

Jeg har nævnt disse forskelligartede befordringer for at illustrere, at DSB er parat til at løse praktisk taget enhver transportopgave – lille eller stor –, og distriktets transportkonsulenter er til rådighed til løsning af foreliggende transportopgaver.

Selv om transport med vogntransportører, populært kaldet vognbjørne, ikke er en foreteelse af ny dato, vil det dog være på sin plads at nævne, at denne transportform fortsat vinder større og større udbredelse, og alene her i distriktet er der i 1964 befordret mere end 2.600 læssede vogne med vognbjørn til og fra forsendere, der ikke har sidesporttilslutning.

En rationaliseringsforanstaltning af nyere dato med det formål at fremskynde og billiggøre aflæsning af de omfattende forsendelser af trælast, der indgår pr jernbane fra Finland og Sverige, er vist på fotografiet på side 32. Her ses en kringaffel, der muliggør aflæsning af 20 t trælast i løbet af ca 40 minutter.

Kringafflerne, der er stationeret på en række af distriktets stationer, spår vi en stor fremtid.

I en tid, hvor banenedlæggelser ikke just er en sjældenhed, virker det opløftende på enhver jernbanemand, at trafikken på visse områder kræver udvidelser, og det vil være forståeligt, at godsanlæggene på Glostrup station måtte forøges væsentligt, når det tages i betragtning, at godsvognsudvekslingen fra 1956/57 til 1963/64 er steget fra ca 17.000 til over 40.000 vogne pr år.

Som afslutning på omtalen af problemer vedrørende godsbefordringen, der i visse relationer og for visse



Stadig flere manuelt betjente blokposter nedlægges og erstattes af automatiske bloksignaler, herved opnås en ikke ubetydelig besparelse af personale.

varearter kræver en ekstraordinær hurtig befordring, skal nævnes, at det har været nødvendigt og muligt – for at opnå de tilsigtede befordringstider – at etablere et godstog med en maksimalhastighed på 100 km/t fra Rødby Færge befordrende vogne til København og Sverige/Norge.

Selv om hurtig befordring i sig selv er en rationaliseringsforanstaltning, skal i det følgende omtales forskellige rationaliseringsarbejder af anden karakter.

Af de i 1964 afsluttede rationaliseringsarbejder indtager fuldførelsen af det automatiske linieblokanlæg på den sjællandske vestbane absolut førstepladsen.

Den 27. november 1964 sluttedes kæden, idet automatblokken på strækningen Ringsted–Slagelse blev taget i brug i begge togetninger.

Der blev hermed tilvejebragt sikringsmæssig forudsætning for en smidig og rationel afvikling af toggangen, der første gang bestod sin prøve under den afsluttede juletrafik, og – som det vil fremgå af det følgende – i forbindelse med en samtidig »sanering« af strækningen væsentlige driftsbesparelser.

Landstationerne Fjenneslev, Frederikslund og Forlev er nedlagt, fordi udviklingen har medført, at stationerne, når de ikke skulle deltage i sikkerhedstjenesten, har mistet deres betydning. Stærkt forenklet betjening af stationerne Viby Sjælland, Borup og Kværkeby er indført, og endelig er ikke mindre end 12 hidtil manuelt døgnbetjente blokposter nedlagt. Den samlede personalebesparelse kan ansættes til ca 80 mand, og det kræver ikke nogen nærmere forklaring, at distriktet både af trafikale og økonomiske grunde ser hen til fuldførelsen af de allerede besluttede tilsvarende sikringsanlæg på andre af distriktets strækninger, hvoraf strækningen Ringsted–Næstved–Vordingborg efter det foreliggende kommer i første række. Skal vi vende blikket fremad, ligger væsentlige arbejdsopgaver foran os, og gennemførelse af stillede forslag til sanering og modernisering vil ikke kunne undgå at sætte sit præg på strækningerne i herværende distrikt, ikke mindst med hensyn til nuværende landstationers fortsatte beståen.

På personbefordringens område foreligger forskellige opgaver. Da antallet af rejsende til og fra Ballerup og Skovlunde stationer i løbet af de sidste 2 år er steget med ca 30 % henholdsvis ca 70 %, og udviklingen betinger en anlægsmæssig udbygning af strækningen, må vi søge at tilvejebringe en snarlig løsning på afviklingen af myldretidstrafikken, selv om denne løsning kun kan blive en nødløsning.

Den besluttede elektrificering af strækningen Holte–Hillerød og tilslutningen til det bestående linienet af de besluttede anlæg af Lundtoftebanen og Køge–Bugtbanen samt elektrificeringen og indføringen af Hareskovbanen til Svanemøllen station vil stille også distriktsledelsen over for betydelige arbejdsopgaver.

På godsbefordringens område vil arbejdet med en centralisering og rationalisering af stykgodsbefordringen inden for området Sjælland–Falster–Lolland i almindelighed og det storkøbenhavnske område i særdeleshed blive udbygget i takt med de anlægsmæssige muligheder, og da fuldt moderne anlæg er stillet os i udsigt, skulle der ikke være tvivl om, at de satte naturlige mål til sin tid vil kunne opfyldes.

Sluttelig ser vi med forventning hen til færdiggørelse af de nye sikringsanlæg på Københavns hovedbanegård, der fuldført vil give mulighed for en smidigere afvikling af toggangen og samtidig en mere økonomisk drift af stationen, og distriktet deltager med interesse i de forhandlinger, der foregår om udformning af sikringsanlæg på andre af distriktets større stationer og ikke mindst moderniseringen af Korsør station.

Aksel Kristensen



S. HALDBO

*Chef for
statsbanernes 2. distrikt, Århus*

Statsbanernes 2. distrikt omfatter statsbanestrækningerne i Jylland og på Fyn – i alt 1785 km jernbane, hvoraf 405 km er dobbeltsporet.

Med Vesttyskland er der to forbindelser. Den østjyske længdebane, hvor Padborg er dansk grænsestation, og den vestjyske længdebane over Tønder. Nordpå er der skibsforbindelse med Norge over Frederikshavn til Oslo, Larvik og Frederiksstad, og på alle disse overfarter er der mulighed for overførsel af automobiler. Over privatbanen Hjørring–Hirtshals er der endvidere forbindelse til Kristianssand i Norge, og på denne overfart kan der ikke alene overføres automobiler, men også jernbanevogne ombord på M/F »Skagen«, der blev indsat i 1958. Ruten har nu udviklet sig så stærkt, at M/F »Skagen«, der kun har ét spor og kun kan tage 6–7 jernbanegodsvogne på hver overfart, fra sommerkøreplanens ikrafttræden 1965 bliver suppleret med en 3-sporet jernbane- og autofærge, der foruden automobiler kan medtage indtil 15 jernbanegodsvogne på hver tur.

Med Sverige har vi forbindelse fra Frederikshavn til Göteborg, fra Grenå til Varberg og fra Århus til Halmstad. På alle overfarter kan der overføres automobiler. Endelig er der den klassiske forbindelse mellem Danmark og England via Esbjerg.

Til og fra de vigtigste af disse skibs- og færgeforbindelser har vi indsat særlige tog, sammensat fortrinsvis af det nyeste materiel, DSB råder over.

Af vort lands 4,5 millioner indbyggere bor godt halvdelen, nemlig 2,5 millioner, vest for Storebælt, og 2. distrikt betjener denne del af Danmarks befolkning gennem 250 egentlige jernbanestationer og 70 ekspeditionssteder for stykgods på vore lastbilruter, de såkaldte bilekspeditioner. På vore spor vil man finde ca 125 større og mindre motorlokomotiver, ca 90 motorvogne, ca 60 rangertraktorer og endelig nogle damplokomotiver, der fortrinsvis holdes i reserve.

Det øvrige rullende materiel omfatter ca 500 personvogne, ca 6.600 godsvogne, ca 130 lastautomobiler og 4 vognbjørne.

Vor personalestyrke er i øjeblikket på ca 11.000 mand. I 1950 var vi 14.000 mand.

I området Jylland–Fyn betjener desuden statsbanernes rutebilvæsen ca 4.753 km rutebillinier med 340 busser af de kendte, røde med statsbanernes kronede vingehjul på kølerpartiet.

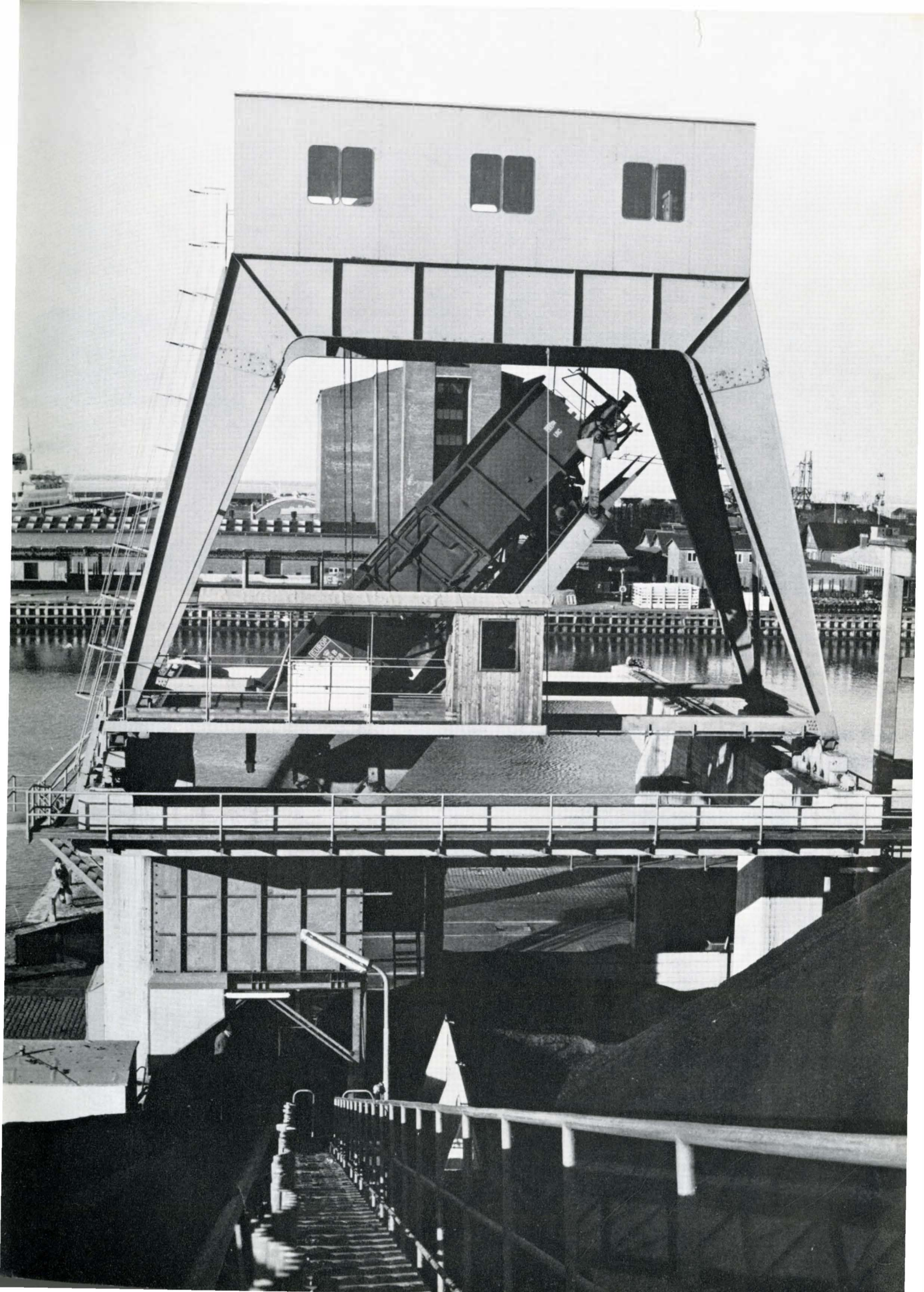
Distriktet ledes fra Århus, men områdets store udstrækning har krævet, at en del af ledelsens funktioner gennem sektionskontorer har måttet lægges i andre byer; det drejer sig om trafiksektioner, der tager sig af den trafikale side af vor virksomhed inden for de lokale områder, maskinsektioner, der varetager visse forhold vedrørende lokomotiver og motorvogne og banesektioner, der tager sig af spor og faste anlæg.

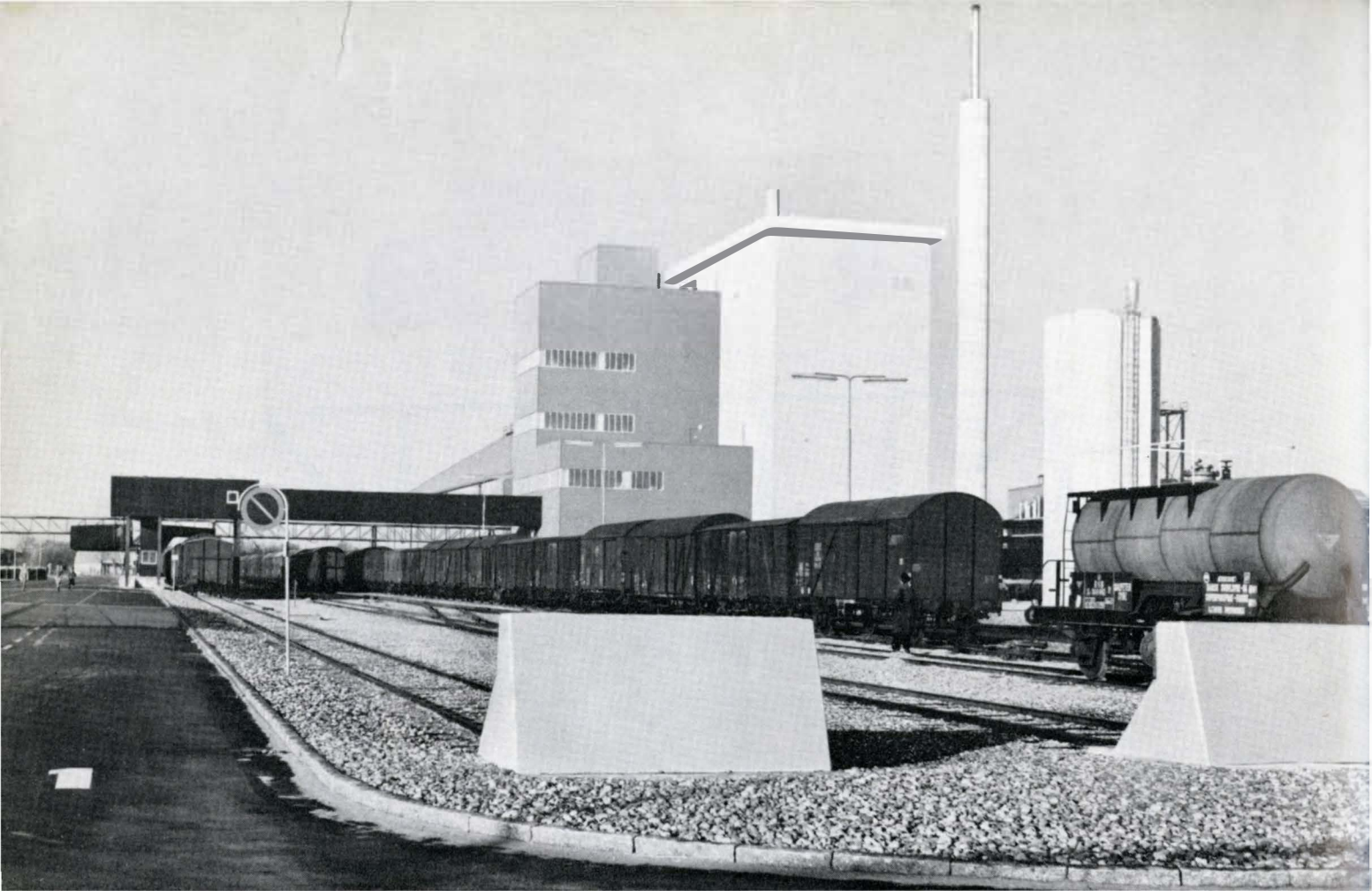
Ikke mindst Jyllands udstrækning og særlige struktur byder os på mange særprægede opgaver, ikke alene inden for personbefordringen, men også inden for godstransporten. Det endnu ret fintmaskede jernbanenet inden for 2. distrikt byder på grund af de mange »knudestationer« på ganske overordentlig vanskelige, men køreplansteknisk også meget interessante opgaver, som under tilbørlig hensyn til økonomien altid søges løst på den for publikum bedste måde. På hovedlinierne kører togene døgnet rundt. Om dagen fortrinsvis med passagerer, om natten med gods.

Står man en dag i Padborg, får man et levende indtryk af vort lands omfattende import og eksport. Der er snart sagt ikke den ting, der ikke ruller videre nordpå eller sydpå med toget.

Men også den indenlandske transport er meget betydelig. Mange store transportområder er ifølge sagens natur sæsonprægede, for eksempel sukkerroer, kunstgødning og trælast, medens andre betydelige transporter ruller året rundt. Dette gælder ikke mindst de jyske

Ved de store kraftværker i Århus og Esbjerg er der etableret en aflæsningsteknik, der ved kipning muliggør, at en åben godsvogn med brunkul kan tømmes i løbet af ganske få minutter.





I Grenå er der i forbindelse med den store kvælstoffabrik bygget et sidesporsanlæg så stort, at det næsten er en godsbanegård, hvor der hver dag ekspederes 70 jernbanevogne.

Fra direkte spor i gartnerens salgsforening i Odense ekspederes hver dag en halv snes godsvogne med friske blomster, nedfrosne blomster og frugt.



kul, brunkullene, der brydes i egnen mellem Brande og Herning, og som pr jernbane køres til de store elværker i Århus og Esbjerg. Her har vi udviklet en særlig aflæsningsteknik for at rationalisere transporten, idet vore almindelige, moderne åbne godsvogne, der hver kan laste ca 30 tons, indrangeres på en kippedanordning, således at en vogn kan tømmes i løbet af ganske få minutter.

I det hele taget er vi opmærksomme overfor de ønsker, vore kunder har, og her har de såkaldte vognbjørne været os til stor nytte. På rationel måde løser de problemet og kravet om transport af jernbanegods »fra dør til dør«. Efterspørgslen efter disse vognbjørne er i stadig stigen. Men kan spørgsmålet løses ved hjælp af et sidespor, vil dette næsten altid være at foretrække, når der er tale om regelmæssige transporter af et større omfang. Dette kræver naturligvis, at den pågældende virksomhed ligger inden for rimelig afstand fra jernbanen, og at et sidespor i det hele taget kan føres frem til den uden urimelige udgifter.

Et af de sidste større sidesporanlæg er etableret i forbindelse med I/S Dansk-Norsk Kvælstoffabrik ved Grenå havnebane. Dette anlæg er så stort, at det nærmest må betragtes som en hel godsbanegård, idet der her kan læsses indtil ca 70 jernbanegodsvogne daglig. Vi har i det forløbne år været forskånet for trafikhindringer af nævneværdig omfang, men vinteren er for banerne ofte et generende bekendtskab. Stærkt snefald, snefog, islag o s v kan volde os store kvaler. Ganske vist formindsker de stadig kraftigere lokomotiver en vinters ulemper, således at en sneplov i arbejde er blevet et særsyn, men til gengæld giver sne og is store vanskeligheder i det stadig større antal elektrisk betjente sporskifter. Det ville tilsyneladende være det simpleste at klare disse vanskeligheder ved elektrisk opvarmning af sporskiftets tungeparti, men noget sådant ville blandt andet være kostbart, meget kostbart. Derfor har vi måttet nøjes med kun at lade de allervigtigste sporskifter elektrisk opvarme. I Fredericia er eksempelvis kun en halv snes af stationens ca

180 elektrisk betjente sporskifter således opvarmede. Hvor kostbar elektrisk sporskifteopvarmning er, forstås måske bedst derigennem, at strømmen til opvarmning af alle 180 sporskifter ville give et lige så stort forbrug som en by på 3.500 indbyggere.

Vi er derfor gået over til at løse dette vinterproblem på en anden og billigere måde, idet vi gennem et stadigt stigende antal gasopvarmningsanlæg har opnået særdeles tilfredsstillende resultater.

Moderniseringen af vort rullende materiel og af sporet på hovedlinierne på Fyn og i Jylland skrider fremad, og sporet ligger allerede i dag flere steder således, at det kan befares – og befares – af tog med maksimumhastighed 140 km i timen.

Den nu stort set gennemførte motorisering af trækraften, automatisering af sikkerhedstjenesten og fjernstyring af stationerne vil også for vor del af landet betyde bedre, mere rationel og billigere jernbanedrift og, hvad der vel, når alt kommer til alt er vigtigst, sammen med alle de øvrige forbedringer bidrage til at øge vore kunders tilfredshed.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Albro', written in a cursive style.

STATISTIK

	1963-64	1962-63	1959-60
ØKONOMI			
Indtægter, tus kr			
Billetter	268 216	244 010	205 279
Kort	40 737	38 458	32 408
Baner og overfarer	308 953	282 468	237 686
Rutebilruter*)	46 691	44 419	38 135
Andre personindtægter	2 724	2 514	2 272
Personbefordring i alt*)	358 367	329 401	278 093
Rejsegodsbefordring	2 520	2 589	2 950
Motorkøretøjer på overfarterne	64 853	57 414	35 248
Banepakker	13 388	11 508	9 561
Andet stykgods*)	79 906	77 982	65 898
Vognladningsgods	147 193	148 316	125 938
Havnebanefragt, biindtægter m m	11 730	11 070	8 311
Godstransport i alt*)	252 218	248 875	209 708
Postbefordring	32 337	29 593	23 890
Andre indtægter	65 846	60 493	42 661
Driftsindtægt i alt	776 141	728 365	592 550
Udgifter, tus kr			
Løn m v	555 764	524 819	} 591 851
Brændselsmaterialer og el til trækraft**)	34 908	34 561	
Andre udgifter	194 685	173 484	
Driftsudgift i alt	785 357	732 864	591 851
Afskrivning	42 776	37 637	26 324
Forrentning	88 179	75 573	56 228
Driftsoverskud	÷ 9 216	÷ 4 499	699
Statens tilskud	140 171	117 709	81 853
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	2 054 420	1 869 886	1 318 035

*) Indtægten af godsbefordring på omnibusruterne er medregnet under personbefordring.

***) Inkl færger og skibe samt rute- og lastbiler.

	1963-64	1962-63	1959-60
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus	2 408 970	2 319 607	2 220 203
Personkilometer, kort, tus	862 784	873 690	883 606
Personkilometer i alt, tus	3 271 753	3 193 296	3 103 810
Rejser, billetter, tus	58 818	55 821	59 567
Rejser, kort, tus	54 039	54 762	54 172
Rejser i alt, tus	112 856	110 584	113 739
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus	28 977	28 233	31 110
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus	42 035	42 166	40 591
Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus	71 012	70 399	71 701
Tonkilometer, stykgods, tus	169 722	182 172	185 411
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1 297 110	1 391 930	1 194 879
Tonkilometer i alt, tus	1 466 831	1 574 102	1 380 290
Befordret stykgods, tus tons	750	791	867
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 602	6 586	6 012
Befordret vægt, tus tons	7 351	7 377	6 879
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	1 021	744	4 738
Togkilometer, motordrevne tog, tus	35 010	34 369	29 718
Togkilometer, S-tog, tus	4 684	4 207	4 170
Togkilometer, personførende tog, tus	31 546	30 264	29 866
Togkilometer, andre tog, tus	9 169	9 056	8 760
Togkilometer i alt, tus	40 715	39 320	38 626
Vognakselkilometer, tus	1 052 461	1 024 884	1 000 898
Godsvogne læsset på DSB	726 741	750 699	872 424
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	52 741	61 853	69 017
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	167 405	176 120	137 444
Transportbeholdere læsset på DSB	66 709	73 869	65 274
Sejladskilometer, tus	1 874	1 725	1 464
Omnibuskilometer, tus	34 220	33 181	31 769
Lastbilkilometer, tus	5 716	5 191	3 929

Anm. På grund af afrundinger kan summen af delposter afvige fra den anførte totalsum.

STATISTIK

	1963-64	1962-63	1959-60
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	8 778	8 530	6 974
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 903	11 778	12 008
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	21 120	20 173	18 363
Dobbeltture Rødby Færge-Puttgarden*)	4 955	2 566	2 639
Dobbeltture Kalundborg-Århus	2 387	1 441	415
Dobbeltture øvrige overfarter	8 657	8 053	8 256
Dobbeltture i alt	57 799	52 541	48 655
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	1 345 919	1 308 073	908 513
Overførte biler Korsør-Nyborg	18 806	22 284	52 284
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	379 611	314 507	299 099
Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden*)	304 082	180 682	152 639
Overførte biler Kalundborg-Århus	185 901	141 265	24 187
Overførte biler øvrige overfarter	31 476	28 803	28 914
Overførte biler i alt	2 265 795	1 995 614	1 465 636
Overførte passagerer, tus	15 771	14 313	12 311
PERSONALE			
Tjenestemænd	14 041	14 319	15 167
Fast ansatte timelønnede	2 785	2 787	2 793
Andet personale	8 819	8 641	7 731
Driftspersonale baner og overfarter	25 645	25 747	25 691
Anlægspersonale	1 185	1 142	1 110
Rutebilpersonale	1 131	1 125	1 067
Personale i alt	27 961	28 014	27 868
Driftspersonale pr 100 000 vognakselkilometer	2,44	2,51	2,57
DRIFTSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	73	91	154
Damp-rangerlokomotiver i drift	68	89	149
Motor-toglokomotiver	91	91	45
Motor-rangerlokomotiver	120	86	18
Rangertraktorer	91	91	93
Motorvogne	151	152	154
Siddepladser i motorvogne	6 377	6 551	6 959
Elektr motorvogne	119	119	102
Siddepladser i elektr motorvogne	7 644	7 644	6 522
Lyntog	13	8	8
Siddepladser i lyntog	2 179	1 602	1 614

	1963-64	1962-63	1959-60
Personvogne	1 333	1 354	1 383
Siddepladser i personvogne	87 664	89 227	90 039
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	6	12	12
Rejsegods- og postvogne	310	336	431
Lukkede godsvogne	6 993	6 800	6 876
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	141 110	131 100	113 894
Åbne godsvogne	4 105	4 363	5 152
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	87 231	90 535	97 192
Private godsvogne	817	835	877
Lasteevne i private godsvogne, tons	15 362	15 446	14 403
Færger og skibe	31	29	25
Omnibusser	513	511	522
Siddepladser i omnibusser	24 668	23 931	21 421
Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne	366	347	237
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	43 091	54 313	150 073
Brændselolie, tus liter	164 719	162 203	116 465
Benzin, tus liter	178	371	938
Elektricitet til S-tog, tus kwh	56 146	53 622	51 025
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	5,7	10,2	10,2
Enkeltspor i alt, km	1 762,9	1 730,9	1 805,7
Dobbeltspor, elektrificeret, km	60,5	49,8	49,8
Dobbeltspor i alt, km	723,2	712,5	712,5
Banelængde, km	2 486,1	2 443,4	2 518,2
Sporlængde, km	4 861,2	4 779,6	4 846,6
Færgeoverfarter, km	269,5	320,3	320,3
Areal km ²	67,2	66,6	66,9
Stationer m v	473	486	518
Rejsebureauer	21	21	18
<p>Personkilometer: Én rejsende befordret over én km. Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km. Sejladskilometer: Én færges eller ét skibs sejlad over én km. Togkilometer: Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km. Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km.</p>			

*) Indtil 14/5 1963 Gedser-Grossenbrode Kai.

