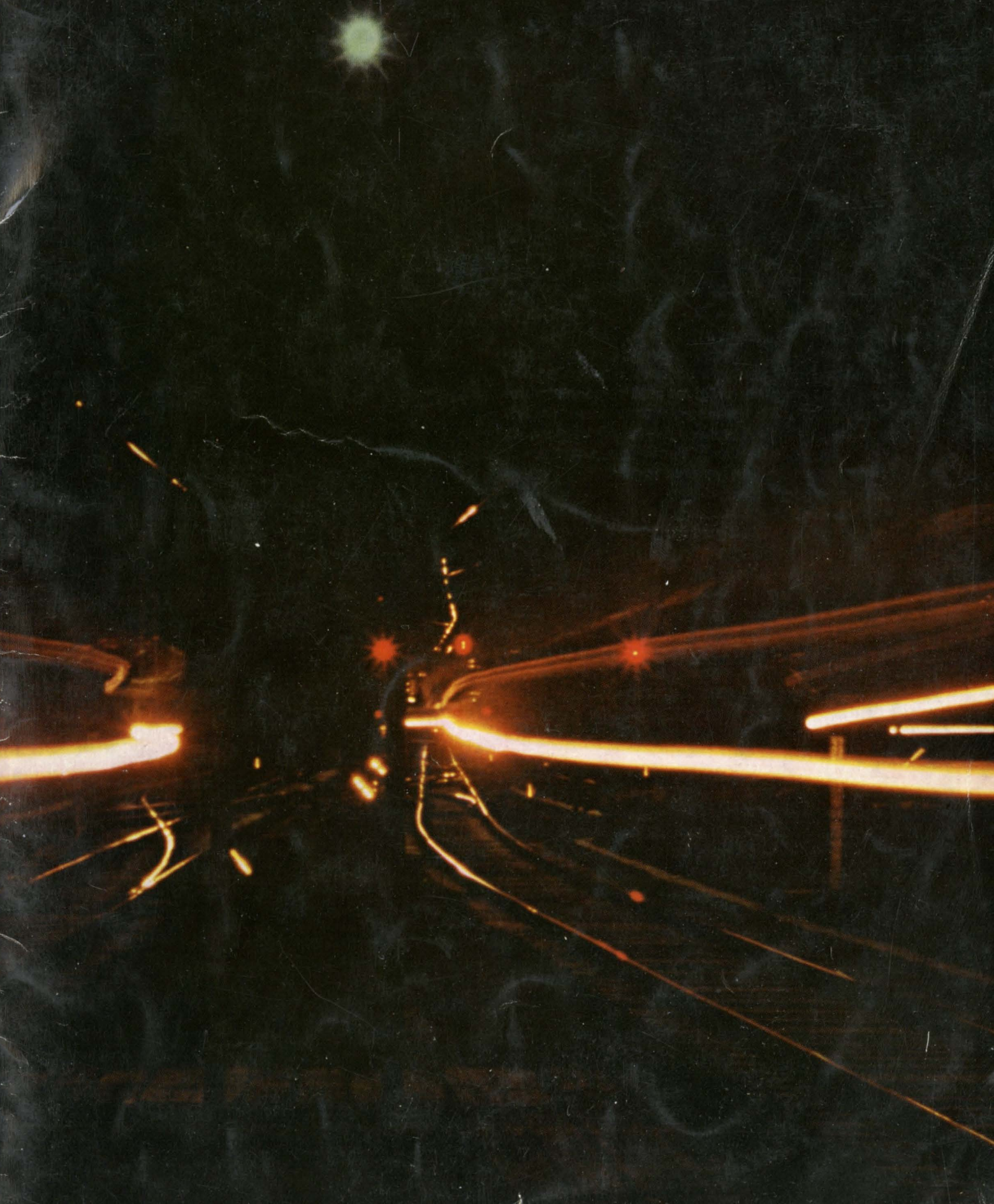


Danske Statsbaner 1965



»SIG mig engang«, sagde en af mine bekendte (en ikke-jernbanemand) en dag til mig, da vi »snakkede jernbane«, »hvad gør I egentlig for at få jernbanerne drevet rationelt. Jeg ved godt, at der er kommet nye lokomotiver og andet moderne materiel, men lønkontoen er jo stor. Gør I noget alvorligt for at få personaleforbruget ned, for at få det afstemt efter trafikkenes størrelse. Sikrer I jer, at der ikke findes »glemte skildvagter«, og at der ikke opretholdes ekspeditionssteder, som tiden er løbet fra. Var det ikke en idé at lade en rigtig jernbanemand fortælle noget herom«.

»Hvad er en rigtig jernbanemand«, spurgte jeg. »Det er en af jeres folk, som i den grad interesserer sig for statsbanernes ve og vel, at han ikke alene går op i arbejdet inden for sit eget felt, men har hele jernbanens tarv for øje – som altså kan se ud over sin egen næsetip. Han skulle også gerne have kendskab til moderne rationaliseringsarbejde – og så gør det heller ikke noget, om han hørte til dem, som ikke behøver at skele til mulige avancementer eller lignende. Jeg tror, at der er mange, som kunne ønske en sådan redegørelse«.

Det er der sikkert, så hvorfor ikke forsøge at opfylde ønsket, men hvem skal have opgaven betroet? Jeg tror ikke, jeg kan vælge nogen bedre end vor personalchef, som nu trækker sig tilbage på grund af alder. Han har arbejdet ved statsbanerne i over 50 år, kender altså forholdene både før og nu.

Afdelingschef L. Buus-Pedersen startede som trafikelev og har arbejdet såvel på stationer, i trafiksektion, distrikt og generaldirektorat. Han har i de senere år haft den ikke altid lige taknemlige opgave at lede rationaliseringsarbejdet i generaldirektoratet, og han er vel nok den, der har haft de fleste »samtaler« med vore personaleorganisationer.

Altså overlader jeg ordet til personalchefen.



DER tales og skrives så meget i vor tid om rationalisering, at den opfattelse kan fremkomme, at dette er noget, vi moderne mennesker, som vi ynder at kalde os, har fundet på, og det er selvsagt forkert. Rationalisering i egentlig forstand er ikke noget nyt. Det har til alle tider og inden for enhver virksomhed været en selvfølgelig pligt for en ledelse at investere rigtigt og administrere fornuftigt og økonomisk forsvarligt, og det har de, der var før os, da også gjort.

Og hvis vi somme tider synes, at det de lavede var »helt i skoven«, så skyldes det i hvert fald ofte, at vi ikke helt formår at tænke os tilbage til datidens vilkår og arbejdsmuligheder. Forholdene er ændret, problemerne er andre end før, og de tekniske muligheder er langt større for os end for vore forgængere, ja automationsmulighederne udvikler sig ofte så stærkt, at moderniseringer forældes, næsten før de er rigtigt indarbejdede.

I øvrigt skelnes der ikke altid mellem begreberne modernisering og rationalisering, og det forvirrer somme tider yderligere.

I det følgende søges givet en redegørelse for Danske Statsbaners rationaliseringsbestræbelser, men forinden kan det vist være hensigtsmæssigt at trække frem principperne, hvorefter rationaliseringen foregår.

Den administrative og organisatoriske rationalisering ledes af chefen for personal- og organisationsafdelingen, som ved udvælgelse af opgaver og evt ved senere stillingtagen til forslagens gennemførelse har et permanent udvalg, der består af nogle få områdeledere, og for hvilket han er formand; endvidere er sekretariatschefen ved statens administrationsråd medlem af udvalget.

I øvrigt arbejdes der på den måde, at der, når det drejer sig om noget større opgaver, etableres arbejdsgrupper eller underudvalg, der sammensættes dels af repræsentanter fra personal- og organisationsafdelingen (organisationskontoret) dels af specielt sagkyndige på det eller de områder, der er taget op til undersøgelse.

Den til stadighed gående modernisering og rationalisering af statsbanernes drift og virksomhed i øvrigt, hvorved ny og bedre teknik tages i brug, og moderne metoder iværksættes, foregår i de enkelte afdelinger henholdsvis i distrikterne, men når det ønskes, ydes der assistance fra organisationsafdelingen, hvis rationaliseringsuddannede personale i øvrigt er ret begrænset.

Denne ordning har vist sig praktisk af flere grunde, men særligt fordi arbejdet inden for styrelsen i større eller mindre grad tjener rationaliseringsformål; i øvrigt ender resultatet af rationaliseringen som regel til sidst i personal- og organisationsafdelingen. Al den stund næsten enhver rationalisering får indvirken på personalets forhold.

Rationalisering vil normalt få indflydelse på vilkårene for en virksomheds medarbejdere, og det er derfor af den største betydning, at ændring og nye metoder ikke slår hårdere end strengt nødvendigt, for uden persona-

lets positive indstilling opnås de rigtige resultater ikke. Det primære ved rationalisering er selvsagt at skabe forøget produktion; for statsbanerne vil det sige større trafik, men side om side hermed er der sat ind på at nedsætte medarbejderstyrken bl a ved at tage moderne tekniske hjælpemidler i brug, ved at ændre uhensigtsmæssige arbejdsmetoder og ved at forenkle administrationsapparatet, så unødvendigt dobbeltarbejde undgås.

For en ikke statsdrevet erhvervsvirksomhed kommer hertil endvidere at konstatere, om der finder uproduktivt arbejde sted og så operere dette bort, hvis det ikke kan gøres produktivt, men her gælder for statsbanerne særlige vilkår, som jeg senere vil vende tilbage til, idet jeg gerne først vil omtale vort personales indstilling til hele rationaliserings- og moderniseringsproblemet.

Vi har været i den heldige situation, at vore organisationsledere har haft en positiv indstilling; jeg tænker her på vore tjenestemandsoorganisationer. De har støttet ledelsen i bestræbelserne for at følge trit med udviklingen, de har naturligvis søgt at skaffe deres medlemmer fordele, og har også opnået en vis part i rationaliseringsgevinsten, ellers ville de vel være dårlige tillidsmænd, men de har medvirket, og det har det store flertal af vore medarbejdere også, bl a vel fordi de har kunnet se, at det er betingelsen for vor virksomheds eksistens.

Begribeligvis møder vi også modvilje og direkte uforstand, for selv om der kan opnås enighed hos alle om rationaliseringens nødvendighed, så holder enigheden somme tider op, når der skal ses på forholdene hos én selv. Så kniber det ofte at se nødvendigheden af en modernisering, og jeg har desværre konstateret, at konservatismen også findes hos folk i mere overordnede stillinger.

Erfaringen viser, at det kan være svært for visse mennesker at stille sig om og i særdeleshed at godtage, at andre skal komme og fortælle dem, at en arbejdsgang, der har været gængs i en menneskealder, kan være anderledes, men kan det lykkes at få problemet stillet sådan op, at vedkommende efterhånden får opfattelsen af, at det i virkeligheden er ham selv, der har fundet på, at ændringen er nødvendig, så går det som regel alligevel. Det er heldigvis kun undtagelserne, der viser sig virkelig kontrære og helt uforstandige, og uvenner tror jeg praktisk taget aldrig, vi har skabt os, men en gang imellem har jeg dog måttet mindes en strofe af Anton Berntsen lydende således (gengivet efter hukommelsen og derfor nok stavet forkert):

Min nabo Per Smed er en underlig jen.
Det siger jeg, selv om han er min ven.
Vil man snak for en sag og så småt liste ve.
Så spør han så tvær »hva nøt er et te«.

Men rationaliseringen har været og er fremdeles til nytte, ja, den er en forudsætning for vor eksistens som vigtig parthaver i landets transport.

Som foran nævnt er vilkårene for en statsejet virksomhed, selv om der også er mange lighedspunkter, anderledes end for den privatejede, også når det gælder rationalisering; men jeg vil gerne trække et par problemer frem. Uden at komme nærmere ind på den for statsbanerne foreskrevne regnskabsopstilling med et fiktivt krav om afskrivning og forrentning af mastodont-beløb, må det fastslås, at det er en selvfølgelig ting, at de penge, staten investerer i sine anlæg til erhvervsvirksomheder, skal svare regning, og at disse erhvervsvirksomheder skal drives ud fra forretningsmæssige synspunkter d v s i denne forbindelse økonomisk fornuftigt, hvis der da ikke af samfundsmæssige grunde stilles særlige krav.

Herom kan der vist hos alle opnås enighed, men forudsætningen for klare forretningsmæssige principper er blot ikke til stede, når talen er om statsbanerne.

Jeg skal nævne nogle eksempler på, hvad jeg mener hermed:

1. Statsbanerne bestemmer ikke selv sine takster og kan ikke ansætte dem ud fra rent forretningsmæssige principper. Der skal af folketinget vedtages en lov, hver gang der skal ændres i taksterne, hvorfor priserne (taksterne) ikke som i det private erhverv straks kan følge lønstigninger m v.
2. Større nedslag i taksterne (aftaler med større kunder) hindres ofte af hensyn til vore konkurrenter, og uanset hvor god en forretningsmæssig disposition det vil være.
3. Udgifternes størrelse har statsbanerne kun begrænset indflydelse på (løn, pension, understøttelser), og statsbaneledelsen har særligt i de senere år ofte været ude for chokbehandlinger i denne henseende.
4. F eks kommunale myndigheder landet over betragter det som en selvfølge, at statsbanerne ikke rationaliserer eller moderniserer, så jernbanepersonalet går ned i antal i den pågældende by.
5. Der køres en lang række underskudsgivende tog morgen og aften landet over særligt af hensyn til skolebørn og faste rejsende. Og vi kender jo alle visse folketingsmænds hidsige bestræbelser, hver gang en takstændring er til debat, for at holde taksterne i Københavns nærtrafik nede, uanset økonomi eller ikke.
6. Statsbanerne har befordringspligt. Vi skal (naturligvis)

køre sommer og vinter, hellig som søgn, og vi kan ikke sige nej til befordringer, der er dårlig økonomi at transportere.

7. Anlægsprogrammerne har ikke altid været tilrettelagt ud fra strengt saglige og forretningsmæssige synspunkter, idet der ofte er taget politiske hensyn, når større anlægsarbejder har skullet gennemføres.

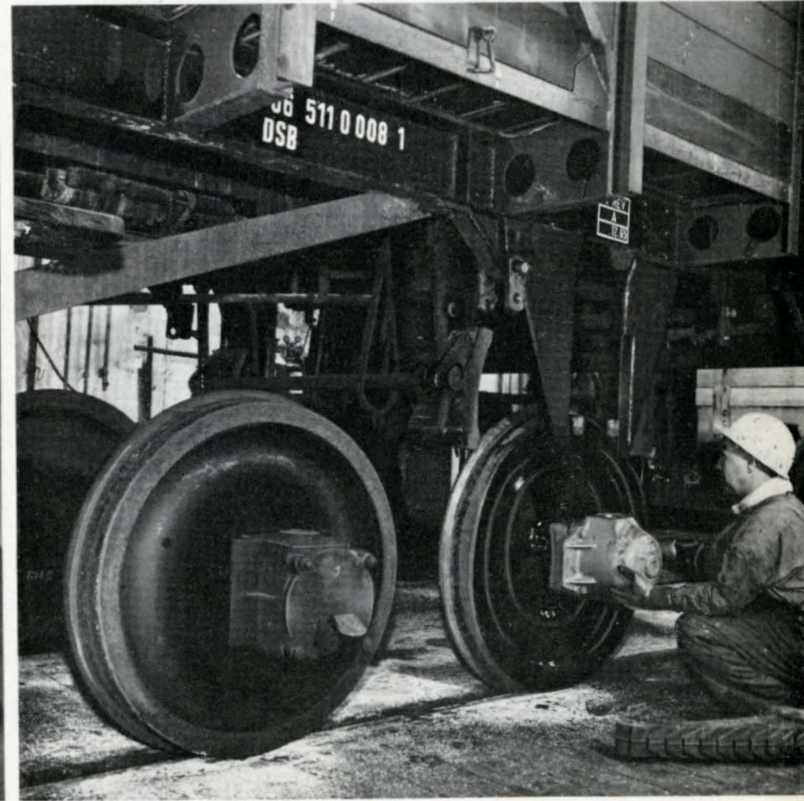
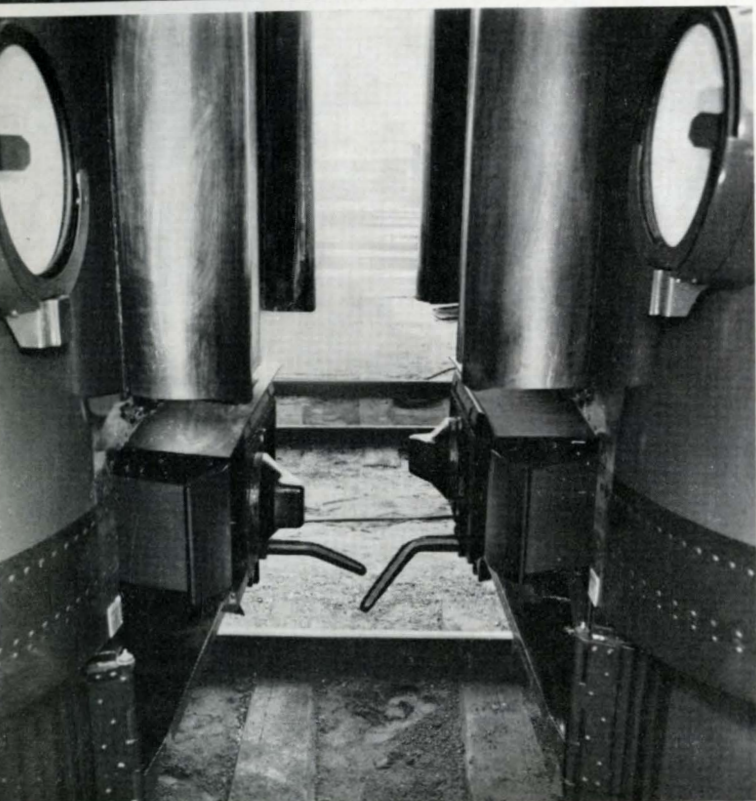
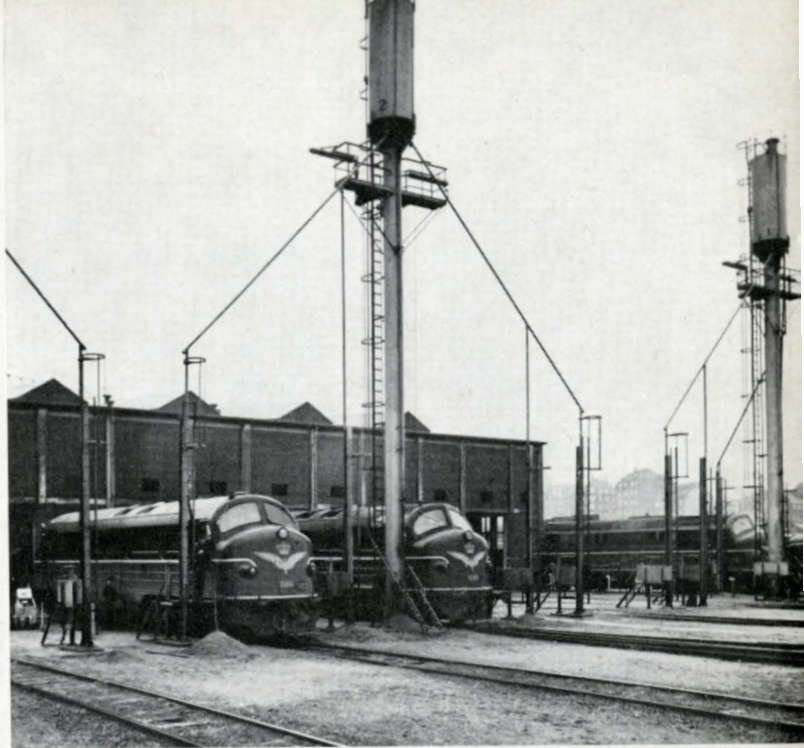
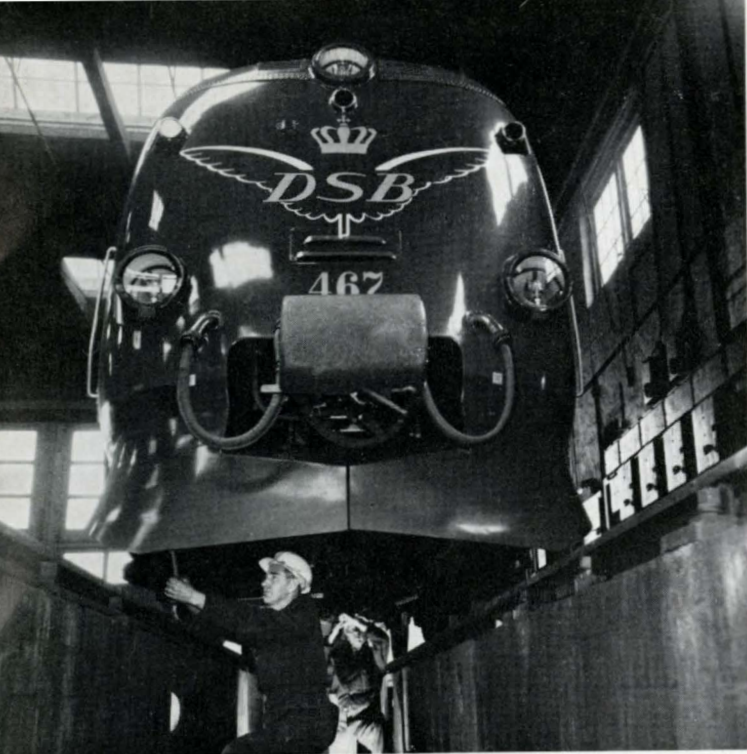
Disse forhold nævnes ikke som en beklagelse, det er vel tværtimod rimeligt, at det er sådan; men det bør vides, at den omstændighed, at der side om side med kravet om forretningsmæssig drift må tages samfundsmæssige hensyn, også begrænser mulighederne, når talen er om vore rationaliseringsbestrebelse.

I det følgende vil der blive givet en kort redegørelse for resultaterne igennem de sidste ca 10 år, men det siger sig selv, at det i et hæfte som nærværende kun kan blive større opgaver, der kan nævnes, og af disse endda kun de mest karakteristiske.

For så vidt angår det maskintekniske område er det mest skelsættende den ændring, der i de senere år er sket ved indsættelsen af de store diesellokomotiver litra My og Mx i stedet for den tidligere anvendte damptrækraft og den i forbindelse dermed foretagne rationalisering af arbejdet inden for denne sektor, og det kan i hvert fald nu med sikkerhed fastslås, at statsbanernes økonomi har kunnet bedres ganske væsentlig herved. Anskaffelsen af My-lokomotiverne begyndte for godt 10 år siden, og der findes nu lidt over 100 My og Mx-lokomotiver ved DSB.

De fremskyndede køretider for togene, som de nye lokomotiver med deres større trækraft har kunnet give grundlag for, har på den ene side virket indtægtsforøgende ved at fastholde og forøge transport af såvel personer som gods, og på den anden side er der opnået udgiftsbesparelser til brændsel, betjening og vedligeholdelse, men hertil kommer, at driftssikkerheden og holdbarheden af de forskellige dele kan karakteriseres som særdeles god, så at eftersynene har kunnet fastlægges med lange terminer.

Overgangen til dieseldrift nærmer sig nu afslutningen, og dette gælder også f s v angår rangerberedskabet, idet der foruden et mindre antal dieselektriske rangerloko litra MT, der også er beregnet til liniekørsel med

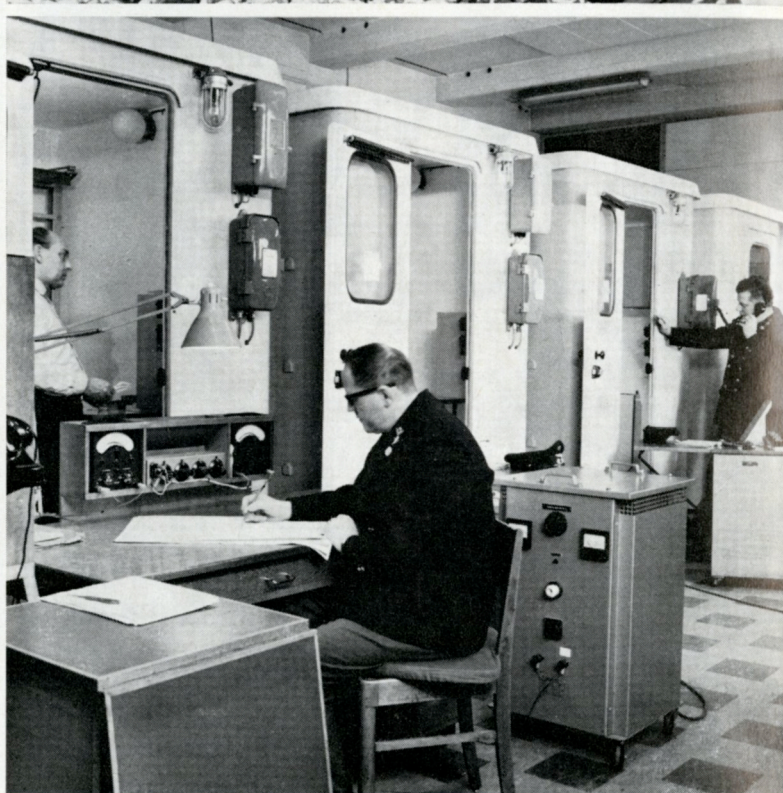
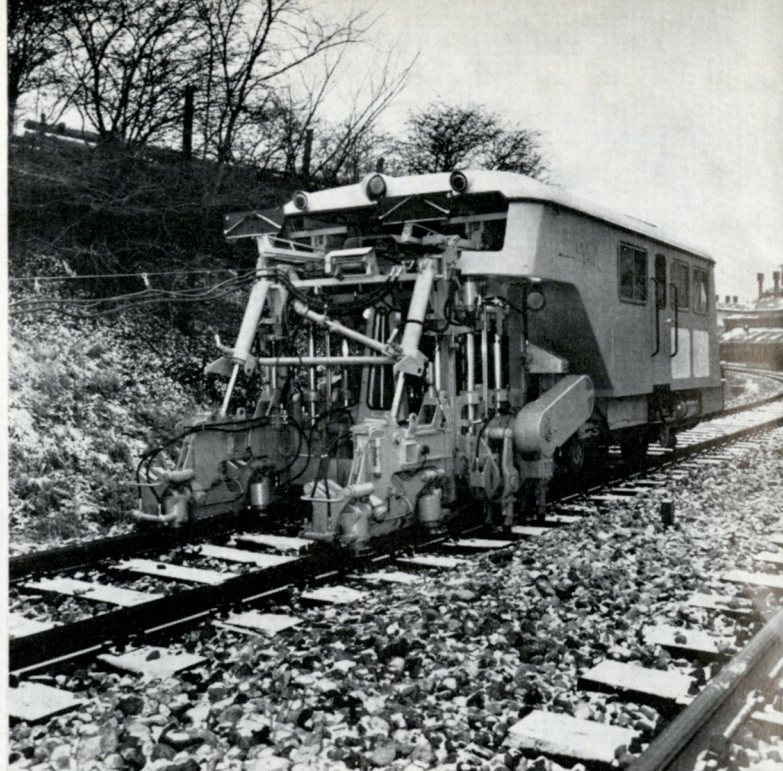
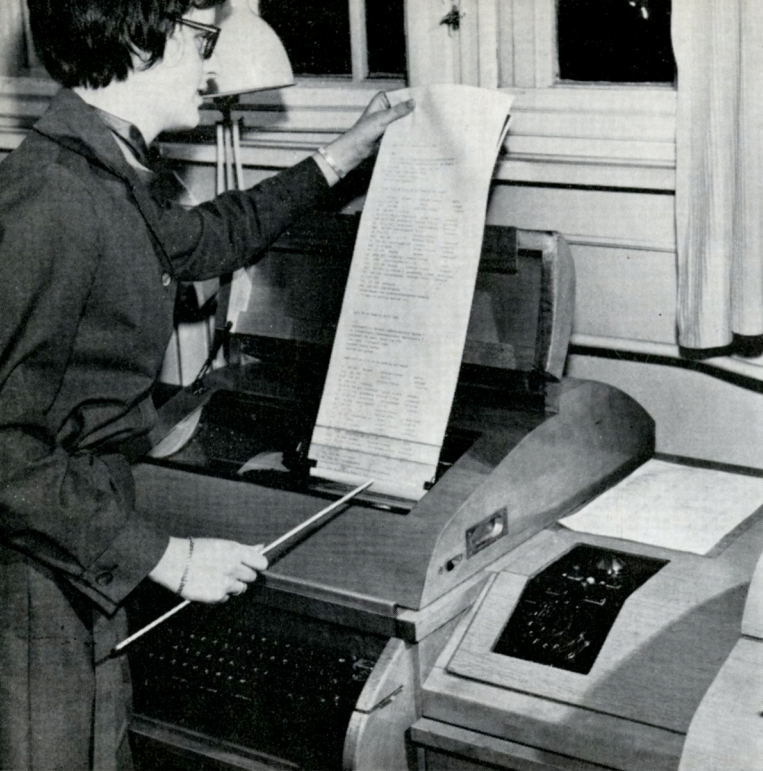


Takket være de nye lyntog kan der nu på hovedstrækningerne bydes vort publikum en befordring på højde med den bedste i Europa. Togene, der er diesel-hydrauliske, kører i løbet af et år ca 300 000 kilometer eller næsten afstanden fra jorden til månen.

I disse år arbejder man næsten overalt i Europa med at finde frem til en automatisk kobling, der ganske naturligt vil være tids- og personalebesparende. Vi har allerede indført automatisk kobling på de nye lyntog, således at vi kan skille og samle togene på et øjeblik.

Kulgårdene forsvinder efterhånden sammen med damplokomotiverne, og olieforsyningsanlæg – der i løbet af minutter kan tanke de diesel-elektriske lokomotiver – bliver et stadigt mere kendt billede på vore større stationer.

Vore ældre godsvogne får for tiden udskiftet hjul med glidelejer med hjul med rullelejer. Hvad der ruller let, kører let. Mindre friktion stiller mindre krav til trækraft og giver mulighed for kortere køretid.



Det tikkende telegrafapparat, der krævede manuel betjening, er erstattet af fjerntelefoner og fjernskrivere. På alle større stationer kan vi om morgenen aflæse depecher, der er indløbet om natten, uden at betjening af modtageranlægget har krævet personale.

Statsbanernes pladsreserveringssystem for biler på vore overfarter er blevet verdensberømt. Danske, vesttyske og svenske fjernskrivestationer står i forbindelse med det elektroniske anlæg på Københavns hovedbanegård, hvor der om sommeren ofte effektueres ca 7 000 bestillinger daglig.

Min hakke, min skovl og min spade vil vel næppe helt forsvinde, men vore nye svellestoppemaskiner betyder stor rationel besparelse ved sporrægning og sporvedligeholdelse.

Sikkerhed er jernbanens alfa og omega. Men kravet om at udnytte materiel og strækninger mest muligt stiger. I videst muligt omfang udbygges fjernstyringsanlæg, der betyder stor besparelse og mulighed for mere intens drift uden at sikkerheden tilsidesættes. Disse anlæg fremstilles rationelt i serier på vort signalvæsens eget værksted.

godstog, er anskaffet 120 dieselhydrauliske MH-loko til erstatning af den kendte damprangermaskine litra F. Her ud over er der nogle rangertraktorer i bestilling til udveksling af de mange forskellige typer mindre traktorer, der er tjenlige til ophugning.

Fremtiden f s v angår trækraften: Ja, der er allerede anskaffet nye lyntog af type som de tyske TEE-tog, med hvilke vi nu kører 140 km/t og vil kunne køre 160 km/t, og 2 1/2 tog mere er bestilt og allerede begyndt afleveret, og med diesellokomotiverne vil større hastighed også være mulig ved omgearing af de allerede anvendte.

Der er 45 nye S-banetog i bestilling til brug ved den allerede besluttede udvidelse af S-banenettet. Udførelsen af togene bliver meget væsentlig moderniseret i forhold til de nuværende S-tog.

Inden for vognmateriellets område er der i de senere år på intereuropæisk basis arbejdet på udvikling af standardtyper, og såvel for personvognsområdet som for godsvognene er man nået frem til tilfredsstillende typer, som Danske Statsbaner agter at gøre til standardvogne.

Også for godsvognsområdets vedkommende finder der en standardisering sted.

Fordelen ved at gå over til standardvogne er åbenbar, men her skal blot nævnes, dels at enkeltdele fabrikeres på specialfabrikker i så store mængder, at de kan indkøbes billigt, dels at reparationer af vogne, der befinder sig i udlandet – DSB er medlem af »Europagodsvognsforbundet« – langt lettere kan repareres på stedet. Europordningen går i korthed ud på, at godsvogne, der er mærket »Europ«, kan anvendes i alle medlemslande som det pågældende lands egne vogne.

Denne overgang til dieseldrift (bortset fra S-togs områdets elektriske drift) har selvsagt betydet en fuldstændig omvæltning for vort lokomotivpersonale. Nye uddannelsesregler har måttet indføres, og omskoling af det ældre personale har fundet sted. Arbejdet har helt skiftet karakter, og i adskillige tilfælde har ændringen krævet forflytninger til andre tjenestesteder for at opnå naturligt avancement. Betjeningen, der på et damploko bestod af 2 mand, lokomotivføreren (ikke togføreren, han arbejder henne i selve togstammen) og fyrbøderen, er nu kun én mand, lokomotivføreren alene.

Men i øvrigt gælder der det for vort uddannelsespro-

gram i almindelighed, at det er ajourført i takt med udviklingen, og at praktisk taget enhver, der virker som arbejdsleder, får en uddannelse på jernbaneskolen.

Til maskinområdet hører også maskinværkstederne d v s centralværkstederne i København og Århus, værkstedet i Nyborg, samt maskindepoterne ved de større stationer. Også her har naturligvis den nye trækraft og det moderne vognmateriel haft indflydelse på arbejdet; der har igennem de seneste 10 år været arbejdet med rationalisering af dette vedligeholdelses- og reparationsarbejde og der er opnået resultater, så styrken nu viser jævn konstant nedadgående tendens. Det fører for vidt at komme ind på dette arbejde, men nævnes bør den rationalisering, der foregår for tiden med anbringelse af rullelejer på godsvognene i stedet for glidelejer, dels for at vognene kan køre i hurtigere tog, dels og i særdeleshed også for at undgå varmløbning og deraf følgende uheld. Anvendelse af automatisk kobling mellem jernbanevognene er ikke påbegyndt, men den er på trapperne.

Inden for det banetekniske område, herunder det signaltekniske, er der i de senere år foretaget ganske væsentlige billiggørende investeringer til forbedring og billiggørelse af driften.

I takt med de nye betydningsfulde velkendte nyanlæg som bilfærgehavnsanlæggene i Halskov og Knudshoved, Fugleflugtslinien med nyanlæg af jernbanen over Lolland, ombygningen i forbindelse dermed af Nykøbing FI jernbanestation og anlæg af Rødby station og havneanlæg i Rødby, havneanlæg i Kalundborg og Århus i anledning af hurtigrutens etablering samt bygning af broer, er der iværksat en række moderniseringer og i forbindelse dermed rationaliseringsforanstaltninger – her skal nævnes nogle af de mest karakteristiske.

Modernisering af trækraften har nødvendiggjort forlængelse på mange stationer af godstogsspor og perroner, ligesom den større rejsehastighed har nødvendiggjort sporforbedringer.

Der er udarbejdet nye sporregler – bestemmelser af stor sikkerhedsmæssig og økonomisk betydning. Hele arbejdet med sporets vedligeholdelse er moderniseret og i videst mulig omfang mekaniseret, idet der er taget store svellestopmaskiner i brug, og andet mekanisk værktøj

anvendes. Disse maskiner har været såvel arbejdsbesparende som arbejdsforbedrende, idet sporets »liv« er blevet forlænget.

Denne nyordning krævede en grundig gennemgang af hele organisationen af sporvedligeholdelsesarbejdet og en sådan gennemgang blev foretaget i 1960 af et udvalg, hvor også personalets repræsentanter deltog. Den nye organisationsform gav mulighed for ikke uvæsentlige personalebesparelser særligt af personale i marken, men også inden for det kontrollerende og tilsynsførende område.

I særdeleshed er der inden for signalteknikken opstået store muligheder for automation, og som det vil vides har Danske Statsbaner i vid udstrækning gjort brug af denne moderne teknik.

På selv noget mindre stationer karakteriseres de tidligere sikringsanlæg af flere, ja ofte mange signalposter, der kræver manuel betjening; disse anlæg er i vid udstrækning erstattet af relaissikringsanlæg med kun én post, og på landstationerne anbringes små sikringsanlæg af relaistypen på kontoret i stedet for i en særlig post (eller flere) ude på perronen eller pladsen, hvis stationen da ikke overgår til fjernstyring, sikkerhedsmæssig set, fra en central på en anden (større) station. Den manuelle linieblok erstattes af en automatisk, der »betjenes« af togene, og der etableres nye stræknings-sikringsanlæg til fremme af togfremførelsen. Den samme teknik muliggør nedlægning af ledbevogtningen, idet de manuelt betjente bomme, hvis der da ikke bygges bro eller vejunderføring, erstattes af enten automatiske helbomme, halvbomme eller lyssignaler alt efter togtrafikens og vejtrafikens størrelse.

Det er ikke mange år siden, statsbanernes interne meddelelsesmiddel var telegrafens; den er nu afskaffet og erstattet med dels et fjernskrivernet med fjernskriverinstallation på alle større stationer og af et automatisk telefonanlæg, hvortil alle tjenestesteder er koblet.

Pladsbestillingsanlæg for biler, der blev nødvendiggjort ved ibrugtagning af Halsskov – Knudshoved, og pladsbestillingen for tog-pladsreservering (bl a lyntogene) må stadig udvides på grund af tilkomst af flere store bilfærger, nye lyntog og flere internationale tog, og vi står nu igen over for en betydelig udvidelse.

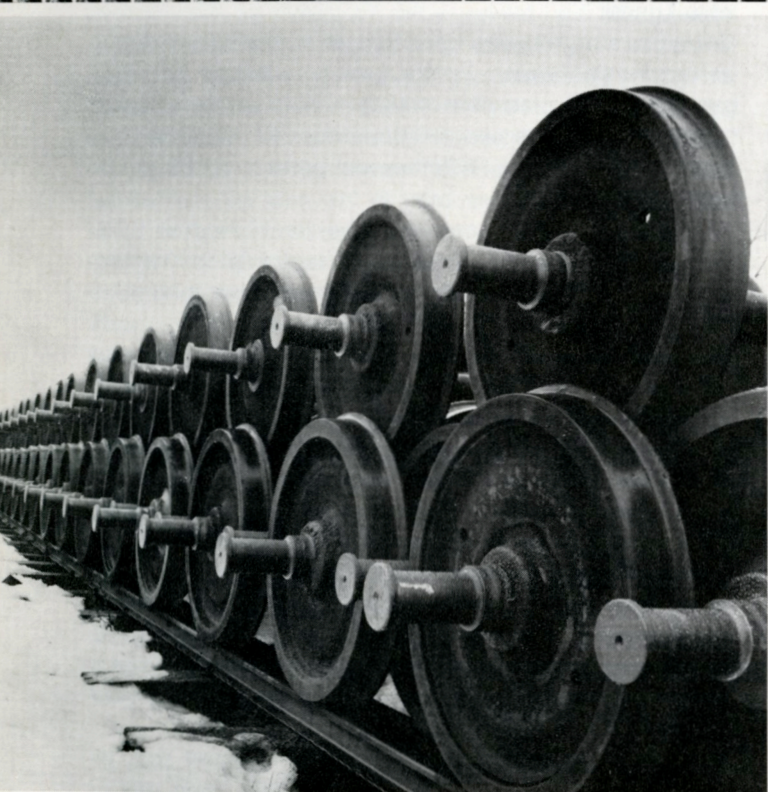
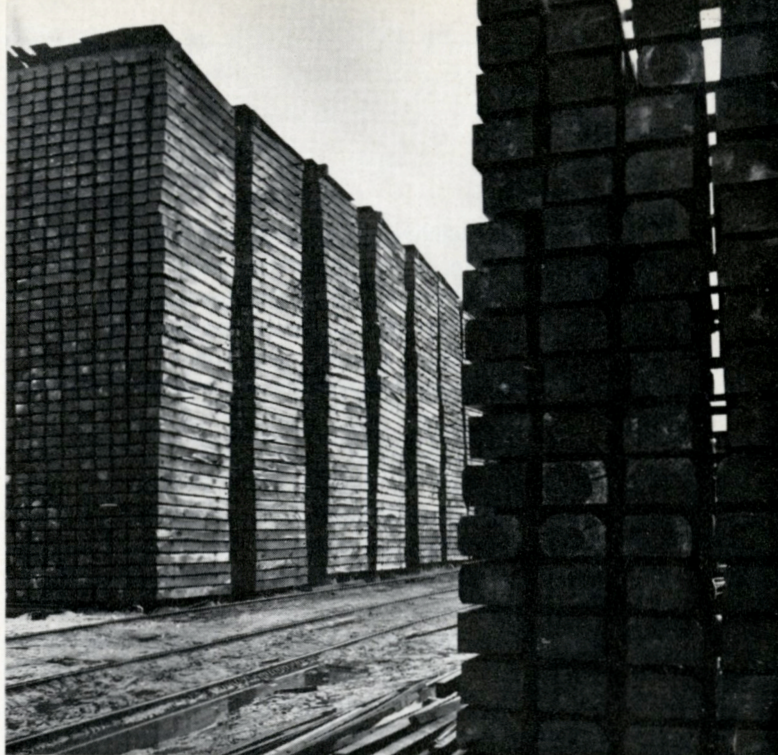
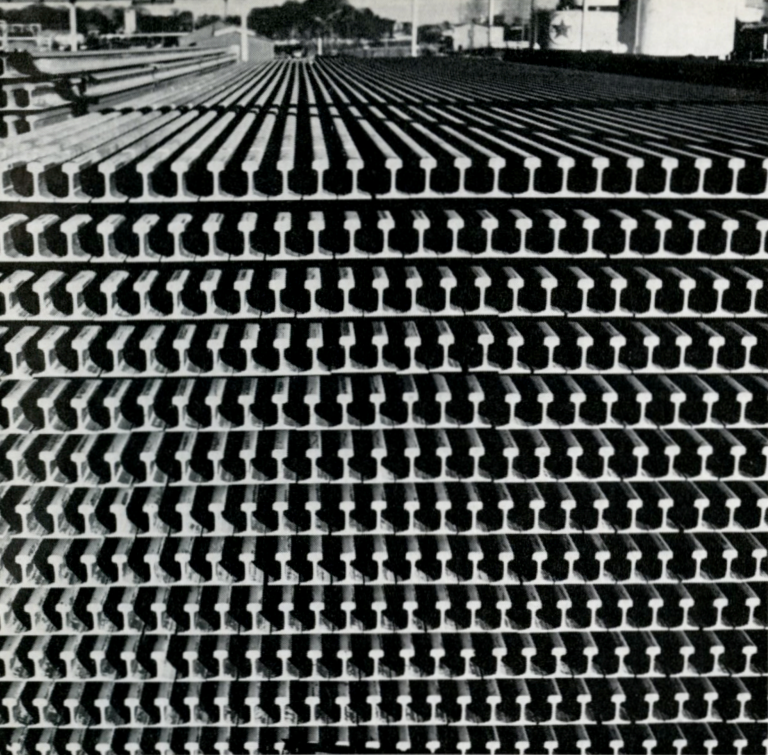
I takt med denne tekniske udvikling har der selvsagt måttet foretages også organisatoriske omlægninger. Her skal kun kort nævnes for det første, at signaltjenestens lager og værksteder i Århus, i Slagelse, i Valby, på Godsbangården og på Frederiksberg station er nedlagt, og alt er samlet i en ny lager- og værkstedsbygning ved Vanløse station, hvor opbygning af alle sikringsanlæg, radioanlæg, automatiske bomanlæg osv finder sted og alle reparationsarbejder på enkeltdele udføres, således at der i marken kun skal foretages montagearbejde, og for det andet at et særligt udvalg har gennemgået organisationen i øvrigt af vedligeholdelsesarbejde og tilsyn m v, og betydelige personalebesparelser er opnået også der igennem.

Sideløbende med den foran nævnte tekniske modernisering og i tilslutning dertil de gjorte forsøg på rationalisering af virksomheden, er der søgt foretaget en kontormæssig, organisatorisk og administrativ rationalisering dels for at lette ekspeditionsarbejdet, dels med henblik på hurtigere og bedre sagbehandling til gavn først og fremmest for vore kunder, men helst samtidig også til billiggørelse af arbejdet. Enkelte eksempler er allerede nævnt, men hertil skal føjes nogle yderligere bemærkninger.

Forhåbentlig har godsforsenderne været glade for det stærkt forenkledede fragtbrev, vi indførte for nogle år siden, og den hurtigere udbetaling af de på forsendelserne trukne efterkrav har også været til ikke ringe fordel for kunden. De forenklinger i takstsystemet, der er indført, mærkes måske ikke altid af vore kunder, men bortfald af den særlige hurtigtogsbillet var dog noget, der direkte berørte de rejsende, og moderniseringen af vore abonnementskort var i hvert fald til stor lettelse både for kunderne og for os i henseende til hurtigere ekspedition.

Mekaniseringen af vort billetsystem også på mindre stationer er snart gennemført, og der arbejdes for tiden med nye og lettere tarifsystemer såvel for gods- som persontrafikken.

Her ud over er der i de senere år foretaget en gennemgang af meget store dele af statsbanernes administration til forenkling af arbejdet bl a ved hjælp af moderne kontormaskiner, men også med henblik på, at der ikke



Der føres rationel kontrol med lagerbeholdningen af skinner, således at der kan planlægges økonomisk ved udskiftning til sværere og længere skinner, hvor den større hastighed kræver det eller, hvor slid gør udskiftning nødvendig.

Gamle hjulsæt går ikke i brokkassen, men efter at glidelejer er udskiftet med rullelejer, synes de og opbevares for at gøres klar til udskiftning med slidte hjulsæt.

Selv om man overalt i Europa gør forsøg med nye svelletyper – forspændt beton, stål osv – bærer træsvellerne dog den betydeligste del af Danmarks spornet. Også her gælder rationel tilrettelæggelse ved indkøb og opbevaring.

Hvor der handles, der spildes, men spildet gøres ved rationel lagring og forbrug så minimalt at udtrykket vanskeligt kan bruges, hvor det drejer sig om statsbanernes lagersystem.

anvendes overkvalificeret arbejdskraft. Der er, så vidt jeg kan se, opnået gode om end ikke fuldt tilfredsstillende resultater endnu; men store resultater er opnået ved anvendelsen af EDB-anlæg i den administrative rationalisering og en omtale heraf synes derfor naturlig.

De elektroniske databehandlingsanlæg er det mest virksomme middel, vi har rådet over i den administrative rationalisering. Betydningen af det grundige forarbejde, som er nødvendigt før omlægningen til EDB, bør nævnes, men jeg skal særlig omtale et forhold, som man hele tiden må holde sig for øje under disse forberedelser, og det er opnåelsen af den størst mulige integration i databehandlingsarbejdet.

Jeg skal give et eksempel. Hidtil har vi betragtet opstillingen af vognlejeregnskaber for udenlandske godsvogne, vognfordelingsarbejdet, kontrollen med visse godsvognes løb, beregningen af godsvognsakselkilometerstatistik, afregningen for vognladningsforsendelser o s v, som hver for sig afgrænsede opgaver og løst dem hver for sig. En simpel undersøgelse viser, at de grunddata, der er udgangspunktet for behandlingen af hver af disse opgaver stort set er fælles for alle opgaverne. Behandlingen af de fleste af disse opgaver vil med andre ord kunne integreres. Omlægger vi de enkelte opgaver til EDB hver for sig, vil ingen af dem sandsynligvis kunne betale sig, hvorimod en integreret behandling af dem i en automatisk kædeproces vil give mulighed for en god økonomi.

I en så stor virksomhed som vor, er der mange administrative opgaver, som alene i kraft af de i disse forekommende store datamængder egner sig udmærket for elektronisk databehandling. De fleste europæiske jernbaneforvaltninger er da også allerede i gang med indførelse af EDB-anlæg til administrative opgaver. Hvor langt er vi da kommet på dette område? Ja, vi påbegyndte omlægningen i 1961, og indtil nu er eksempelvis følgende opgaver rationaliseret i forbindelse med omlægning til EDB, der naturligvis har »overtaget« de opgaver, der tidligere blev udført på det traditionelle mekanografianlæg, som EDB erstattede:

Månedslønninger til ca 20.000 tjenestemænd m fl. Lønningerne anvises direkte til den enkelte lønmodtagers konto i bank, sparekasse eller postgirokontor, nu sidst udvidet til også at omfatte beregning og udbetaling af emolumenter d v s natpenge, kørepenge, sejlpenge, overarbejdspenge o s v.

Pensioner til ca 12.000 pensionister. Anvisningen sker pr giro. Ugelønninger til ca 3.000 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. Det system, der anvendes, 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 nu samles i en for hele DSB's område fælles lager- og indkøbsforvaltning.

Opstilling af et forslag til central godsvogns kontrol 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 med den omtalte mekanisering af samtlige billetsalg på jernbanestationerne ved indsættelse af Almex-billetmaskiner, billetkasseapparater og billettrykemaskiner.

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

Sideløbende med EDB-opgaverne iværksættes der en række andre rationaliseringsopgaver inden for det kontormæssige område, som der dog ikke her er plads til at omtale.

Det vil nok fra adskillig side være overordentlig fristende at forudsætte, at EDB-teknikkens ibrugtagning skulle betyde en tendens til centralisering af ledelsen i større virksomheder. Anvendelsen af EDB-anlæg synes jo nemlig umiddelbart at kræve en centralisering, simpelthen fordi de er kostbare og kræver opgaver af et vist omfang for at kunne betale sig. Ensartede opgaver må derfor samles og behandles på et centralt anlæg i virksomheden.

Dette kan kræve organisatoriske omlægninger, som tilsyneladende virker som en centralisering, men det er kun rigtigt for så vidt angår de rutineprægede funktioner, og ved at henlægge disse funktioner til et serviceorgan, som bl a ved hjælp af EDB-anlæg sørger for disse opgaver i rette tid og på rette sted, vil ledelsen meget bedre kunne koncentrere sig om sine egentlige opgaver.

Eksempelvis fjerner vi regnskabsarbejde fra vore stationer ved at henlægge det til central databehandling. Der ved giver vi stationspersonalet bedre muligheder for at hellige sig deres primære opgaver, publikumsbetjeningen, trafikervervelsen, og evt sikkerhedstjenesten. Jeg siger eventuelt sikkerhedstjenesten, fordi udviklingen

henimod fjernstyring af toggangen efterhånden også befrier mange stationer for arbejdet med pasning af sikkerhedstjenesten.

Jeg vil gerne fremhæve dette for ikke at blive beskyldt for »københavneri« eller lignende.

Jeg mener tvært imod at kunne fastslå, at den moderne administrative rationalisering ej heller med ibrugtagningen af midler som højt udviklede databehandlingsmaskiner behøver at medføre en udvikling hen imod centralisering af ledelsesfunktionerne.

Danske Statsbaners opgave er at udføre transportarbejde, og det arbejde der udføres af teknisk og administrativ art har ene og alene som forudsætning at skabe basis for, at dette kan udføres så godt, så sikkert og så økonomisk, at statsbanerne fremdeles kan klare sine opgaver på den for samfundet bedste måde. De rationaliseringsbestrebelse, der udfoldes af teknisk og administrativ art, og hvoraf en del er nævnt i det foregående, går derfor ud på at skabe muligheder for den bedst mulige drift af virksomheden, at give grundlag for at trafikens folk kan få det bedst mulige apparat i hænde i konkurrencen med de andre transportmidler, at gøre vor virksomhed attraktiv for vore kunder og skabe gode arbejdsvilkår for den del af vore medarbejdere, der skal tjene pengene ind.

Det er nemlig for at bruge en noget forslidt gløse ikke mindre end en strukturændring, der er i gang, og som endnu ikke er fuldbåret; som allerede sagt har jernbanemanden forstået dette og evnet at indrette sig derefter.

Personlig har jeg som jernbanemand oplevet Sønderjyllands genforening med moderlandet i 1920, og den da unge jernbanemand kunne slet ikke undgå at konstatere og vel endda undres over, hvor sagligt og roligt overtagelsen af de hidtil tyske baner gled ind i virksomheden, og hvor selvfølgelig de ældre gik til dette job. Dette skete i en medgangsperiode, men det er mit indtryk, at på samme måde tager den vel uddannede jernbanemand også modgangen, når han blot får nogenlunde vilkår at virke under.

Forfatteren Johannes Buchholtz har i sit genforeningsdigt (På Tønder Station) skildret overtagelsen. Her skal af pladshensyn kun citeres et par strofer:

I den slørede juninat
var luften fredfyldt og lun
over Tønderns 1'ste perron
fløj flagermus bløde som dun

Danske Jernbanemænd
med funkende huer på sned
satte besluttet en stige til
og tog tyske skilte ned

Ikke en sabel rasled
gennem den natlige fred
man rejste bare en stige
og tog nogle skilte ned

Verden har mange sprog
men Dansk det er nu mit.
Forunderligt – over 1'ste perron
stod Tønder i rødt og hvidt

Kan denne historiske begivenhed mon tolkes enklere? Men samtidig karakteriserer den jernbanemandens gerning på en måde, som i hvert fald vi forstår. Han passede bare sit arbejde.

Der er sket meget siden da, jernbanen har fået hårdere vilkår, skarp konkurrence og de rationaliseringer og omlægninger, der finder sted, kan være vanskelige nok at tage for den enkelte, det går ud over; men troen på, at jernbanen vil klare sig trods strukturændringen er heldigvis stadig i behold.

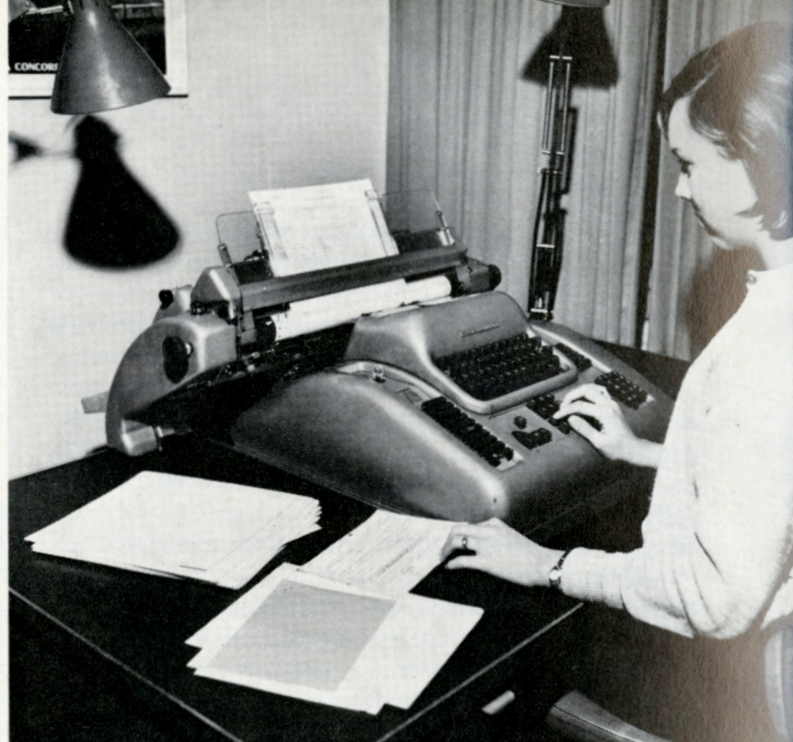
Her skal nævnes nogle af de vigtigste ændringer, moderniseringer og rationaliseringsforanstaltninger, der er gennemført inden for trafikområdet i de senere år. Enkelte af disse er så store og så betydningsfulde, at de alene kunne fylde dette hæfte, hvis de og konsekvenserne af dem skulle beskrives i fuldt omfang, hvorfor der må en stærk begrænsning til.

Jeg må her se bort fra omtale af den modernisering af køreplanen for såvel person- som godstransport, der er gennemført i de senere år; denne modernisering er selvfølgelig af vital betydning, fordi det er gennem den, vi »sælger vor produktion«, men dels vil en blot nogenlunde tilstrækkelig redegørelse blive alt for omfattende, dels er det vel i egentlig forstand ej heller en rationaliseringsopgave i sig selv, derimod gennemført i kraft af de rationaliseringsforanstaltninger, der er nævnt foran.

Bestræbelserne inden for driftsområdet må selvsagt gå ud på at gøre vor transport så attraktiv, at befolkningen ser sin fordel i at benytte os, så vi kan fastholde og helst forøge vor andel i det eksisterende trafikbehov, samt at formindske driftsudgifterne, så den bliver mest mulig rentabel. Der er allerede nævnt nogle eksempler, der tjener disse formål, her skal nævnes endnu nogle af de vigtigste foranstaltninger inden for driftsarbejdet.

Stykgodsbefordringen kræver et stort beredskab af personale og dyre anlæg, og der er derfor i de senere år sat stærkt ind på en billigørelse og en forbedring af dette transportområde.

Der er indsat gaffeltrucks og løftevogne, og i forbindelse hermed er anskaffet almindelige lastpaller og bokspaller i stort antal, vi er med i den europæiske lastpallepool, og med adskillige større virksomheder er der truffet aftale om fælles benyttelse af paller, idet de benytter paller i samme udførelse som banerne. Der er herved opnået, at såvel forsendere som jernbanerne har fået



Fragtbrevet er en kontrakt mellem os og vore kunder. Tid er penge og vore fragtbreve er nu så rationelt udformet, at det kun kræver et minimum af tid at udfylde fragtbrevet.

Billetten – det lille papstykke, efter opfinderen kaldet den edmonsonske billet – begynder så småt at forsvinde fra vore billetsalg, hvor salget mere og mere foregår fra små praktiske maskiner, der hurtigt trykker den ønskede billet. Ved salgets afslutning kan man på et øjeblik gøre resultatet op på maskine.

Vort regnskabssystem er rationaliseret og tilrettelagt efter moderne principper med bogføringsmaskiner, der giver betydelig større nøjagtighed, hurtighed og en ikke ubetydelig besparelse.

Enhver soldat får ved indkaldelsen et abonnementskort til fri rejse med statsbanernes tog, færger og skibe. Tommelfinger-turisten ved vejkanten bliver stadig sjældnere. Vort abonnementskortsystem er udformet så rationelt, at enhver med fordel og mindst mulig besvær kan anskaffe et abonnementskort.

lettere adgang til anvendelse af lastpaller også i international trafik samt en mere rationel udnyttelse, idet pallerne ikke mere skal tilbagesendes tomme.

Formindskelsen af transporttiden er et vigtigt led i konkurrencen, og det er praktisk taget lykkedes ved læsning af direkte vogne uden omlæsning at nå dertil, at f.eks. fragtstygods læsset i København om eftermiddagen overalt er fremme næste dag. For så vidt angår landstationerne er det opnået ved indsættelse af lastbiler i stedet for de særligt i betjeningsmæssig henseende dyre overalt standsende godstog. Der er også herved opnået en befordring efter »dør til dør«-princippet.

Kravet om »dør til dør«-befordring vokser som bekendt, og det er også imødekommet inden for vognladningstrafikken ved indsættelse af vogntransportører, de såkaldte vognbjørne, hvis antal er blevet udvidet i den seneste tid. En rationaliseringsforanstaltning, der virker i samme retning, er anlæg af kipeanordninger i Århus og Esbjerg. Brunkullene, der brydes i egnen mellem Brande og Herning, transporteres til elværkerne i 30 tons åbne godsvogne, som indrangeres på det særlige aflæsningsanlæg og tømmes i løbet af få minutter.

Dette er kun enkelte eksempler for at anskueliggøre bestræbelserne for at gøre vore befordringsvilkår så tiltalende, at kunderne forbliver hos eller søger til os; hvorvidt og i hvilket omfang det er lykkedes, vil fremgå af forskellige oversigter i dette hæfte. Dog bør også nævnes, at vort akquisitionsarbejde og vor kontakt med kunderne er søgt gjort mere aktiv og mere direkte, idet det nu i højere grad end hidtil er blevet en hovedopgave for de lokale chefer landet over (stationsforstandere m fl) at tage sig af dette. I øvrigt er ledelsen af dette vigtige arbejde i det væsentlige lagt i vore distrikter, altså vor driftsledelse, ud fra den temmelig selvfølgelige opfattelse, at »sælgeren« af vor vare (og vi sælger transport) skal være tilknyttet det område, hvor varen produceres, så han til enhver tid ved, hvad tilbud han kan give og til hvilken pris. At vi så af lovgivningsmagten hæmmes i at give tilstrækkeligt billige tilbud, selv om disse er nok så fordelagtige for såvel kunden som for os – ja det er en anden allerede kort omtalt sag.

Så meget herom. Det må imidlertid erkendes, at der er visse ting, der må afskrives. Da banerne byggedes, måt-

te transporten til og fra jernbanestationen foregå ved hestetrukket køretøj, eller til fods. Det var derfor rimeligt at lægge stationerne med 6–10 km's afstand. Forholdene er ganske anderledes nu, og hvis der blev bygget baner i dag, ville ganske andre synspunkter blive lagt til grund, bemærk i øvrigt strækningen Nykøbing FI–Rødby Havn på 23 km uden mellemstationer, selv om den næppe kan betragtes som en almindelig lokal jernbane. Allerede af denne grund (men også fordi befolkningen i landdistrikterne ganske har svigtet deres station), har det været oplagt, at adskillige landstationer har måttet nedlægges, og at flere vil følge efter.

Det er dog lige så selvfølgeligt, at der må grundige overvejelser og beregninger til, forinden en station udslettes, og selvsagt går bestræbelserne i første omgang ud på at »forenkle betjeningen« af landstationer, hvor der skønnes at være mulighed for at fastholde og øge trafikken.

Sådanne bestræbelser kan virkeliggøres nu med den teknik, der haves til rådighed, og som allerede er omtalt, ved etablering af moderne automatiske sikringsanlæg eller fjernstyring, hvis stationen i den ubetjente tid skal anvendes til krydsning eller overhaling etc. Muligheden for automatisk bombetjening, letter selvsagt disse bestræbelser.

Her igennem er der skabt basis for, at stationen kun behøver personale i normal kontortid og ofte kan betjenes af én mand evt med en mindre assistance, lastbilkørslen med stykgods virker i samme retning; men kan indtjeningen ikke bære denne begrænsede personaleudgift og den investering, der evt skal til, må stationen normalt nedlægges eller omdannes til ubetjent trinbræt.

Der er siden 1/4 1961 nedlagt henholdsvis omdannet til trinbræt ca 50 landstationer, og adskillige landstationer er til undersøgelse for tiden.

Nu gælder det dog her som i andre af livets forhold, at man skal passe på ikke at køre over i den anden grøft. Det kan blive så »moderne« at råbe »ned med alt« uden nærmere overvejelse. Der er stadig mange landstationer, der tjener et trafikalt formål, og som ved fornuftig drift er eller kan blive lønsomme, der er endvidere den særlige omstændighed her i landet, at Post- og Telegrafvæsenets arbejde for landdistrikternes vedkommende i

overvejende grad foregår på jernbanestationerne og udføres af banernes personale, en særdeles rationel ordning, og det er derfor ikke nogen god idé at nedlægge en jernbanestation, hvis der derved påføres postvæsenet endnu større udgifter end statsbanerne sparer samtidig med, at befolkningen fratages trafikmidler, som stadigvæk benyttes af adskillige; ikke alle i dette land er bil ejere.

Hertil skal så kun føjes, at der finder et samarbejde sted mellem postvæsenet og statsbanerne i begges rationaliseringsbestrebelse inden for dette område, hvorfor vi kontakter hinanden, inden en landstations skæbne besegles. I øvrigt er den dag måske ikke så langt væk, da enhver bestræbelse på at fjerne trafik fra landeveje (og gader i storbyer) vil blive påskønnet, og ethvert godt resultat i denne henseende blive belønnet, og endelig finder der jo også en anden strukturændring sted her i landet, nemlig industrialiseringen, der i de seneste år viser tendens til at lægge industrivirksomheder ud til landdistrikterne.

Disse synspunkter gælder også for så vidt angår nedlæggelse af sidebaner.

Der blev for ca 5-6 år siden fra politisk hold fremsat et forslag om nedlæggelse af praktisk taget alle statsbanernes sidebaner, uanset deres trafikale betydning. Forslaget var måske meget fornuftigt som bidrag til en forståelse af strukturændringen inden for den indenlandske trafik; men af forslaget og de kommentarer der ledsagede det, fik man rent umiddelbart det indtryk, at det at nedlægge statsbanestrækninger var noget nyt og næsten ukendt, og det er jo ikke rigtigt. Driften er indtil nu indstillet på 15 strækninger, som har været drevet af statsbanerne.

Man må også gøre sig klart, hvad det er, der opnås, når driften på en banestrækning indstilles. Det vil ses, at det, det regnskabsmæssigt koster at drive en jernbanestrækning, ikke umiddelbart spares, når driften indstilles. For selve togenes vedkommende sparer man selvfølgelig udgifterne til brændsel, men vognene og lokomotiverne spares ikke, medmindre de kan erstatte nyan-skaffelser, der ellers skulle have været foretaget. Dette er der mulighed for, når der kun er tale om en enkelt eller et par strækninger, men nedlægges på én gang et

større antal strækninger, bliver det ikke muligt at finde anvendelse for det herved frigjorte materiel, og da jernbanemotorvogne og jernbanepersonvogne ikke er en særlig gængs handelsvare, må det forudses, at kun den udvej at sælge til ophugning bliver tilbage. Noget tilsvarende gør sig gældende f s v angår skinnerne.

For personalets vedkommende turde det være umiddelbart indlysende, at muligheden for anvendelse på andre strækninger i høj grad vil mindskes, hvis der på én gang bliver tale om nedlæggelse af flere strækninger. En samtidig nedlæggelse af flere banestrækninger ville således utvivlsomt medføre en ellers unødvendig forøgelse af pensionisternes antal, og det tjener staten i hvert fald ikke penge på.

Forslaget var altså ikke særligt vel overvejet, hvad forslagsstillerne vist også fra adskillige sider er blevet gjort opmærksomme på, men det værste for os var, at det hos vort personale skabte en hel del irritation og bitterhed, som ikke gavtede vor virksomhed.

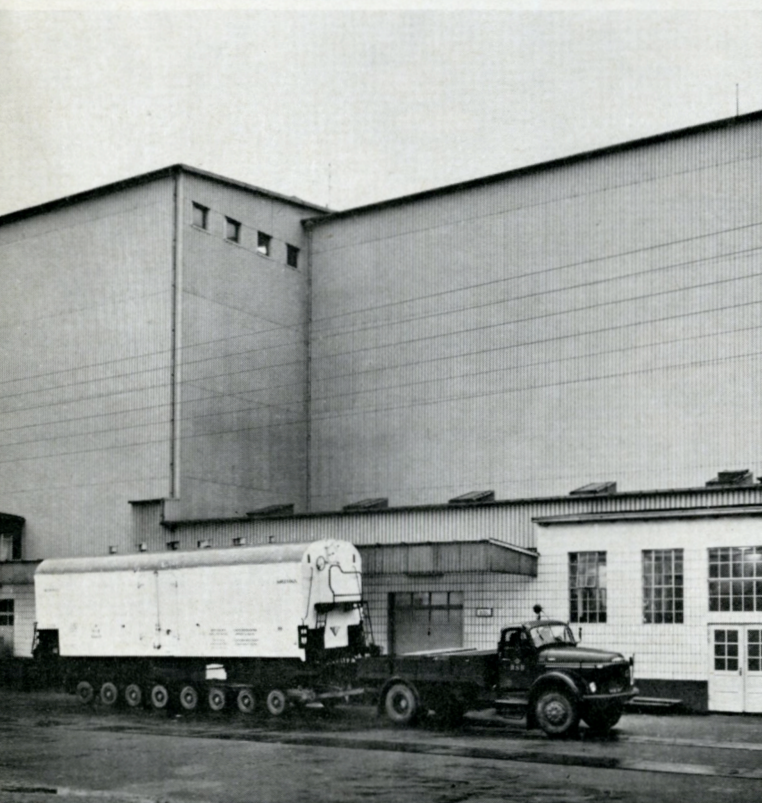
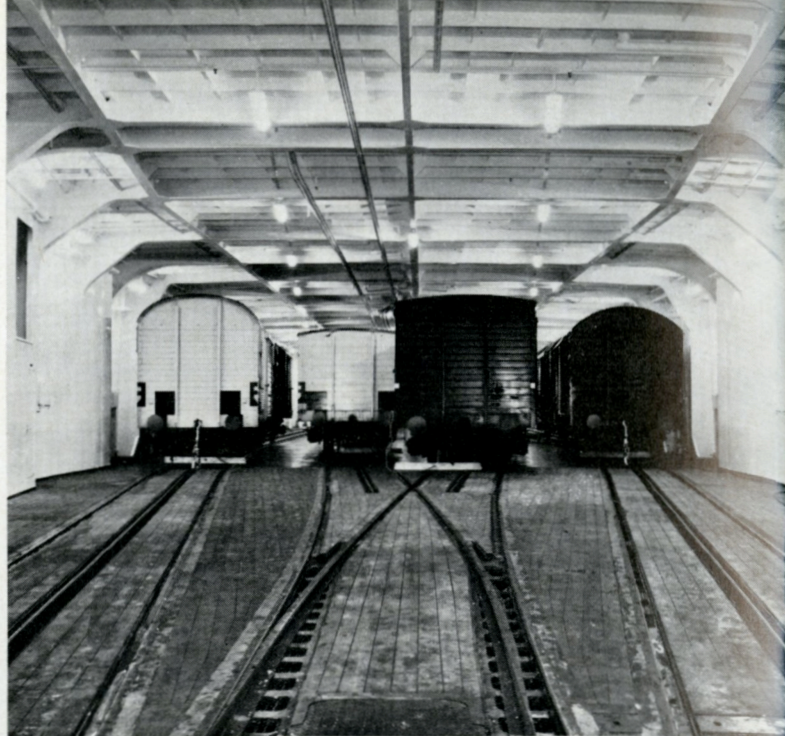
Dette betyder ikke, at der ikke efter vor mening er sidebaner, der skal bort; der er nedlagt 2-3 strækninger siden da, og nogle baner er netop undersøgt med det resultat, at der over for ministeren er fremsat forslag til lov om nedlæggelse af 2 af dem. Befolkningen må blot ikke bibringes det indtryk, at der opnås meget store økonomiske gevinster ved nedlæggelse af en sidebane, bl a af de grunde, som er nævnt foran, men også fordi udgifterne herunder særligt personaleudgifterne er bragt så langt ned, som tilfældet er. Det er på hovedstrækningerne hovedparten af vort personale beskæftiges, hvilket er ganske naturligt, men det betyder på den anden side, at det også er på hovedbanerne, vi ved indførelse af moderne driftsmetoder og rationaliseringer kan opnå de betydeligste personalebesparelser.

Så meget om vore rationaliseringsbestrebelse, men hvad er så resultaterne blevet. Ja, af visse statistiske oplysninger i dette hæfte kan aflæses en del herom, dernæst kan De ved at benytte vort trafikapparat selv erhverve Dem viden om virksomheden, og endelig kan oplyses følgende om vor personalestyrke:

Vi beskæftiger på det tidspunkt, da dette skrives, 27183 personer. Det er 716 færre end på samme tid i 1964, og det er 2873 færre, end da personalestyrken i midten af



Næsten alle rationaliseringspørgsmål drøftes med personaleorganisationerne. Fra et sådant møde ses, fra venstre: H. E. Jensen, formand for Fællesorganisationen DSB, Erik Svendsen, formand for Jernbaneforeningen, L. Buus-Pedersen, chef for Personal- og Organisationsafdelingen, Egon Rasmussen, formand for Dansk Jernbaneforbund og E. Greve-Petersen, formand for Dansk Lokomotivmandsforening.



Hver dag indgår fra alle landets stationer dagens vognbestillinger til de såkaldte vognfordelere. For hurtigt og rationelt at kunne disponere og sende tomme vogne til de steder, hvor der er brug for vognene, automatiserer man nu dette meget vigtige arbejde, således at mindst mulig tomlob undgås og størst mulig udnyttelse opnås.

I dag gør man ikke store øjne, når man ser en jernbanevogn rulle gennem en gade i en af vore større byer på vej til en modtager eller fra en afsender. Den såkaldte vognbjørn har muliggjort rationel dør til dør transport.

Vore færger er kendt verden over for de behagelige forhold, der bydes de rejsende, men hensynet til rationel transport af gods over Storebælt – indtil den dag broen afløser færgerne – har gjort det nødvendigt at påbegynde bygning af kæmpestore firsporede færger, udelukkende til befording af godsvogne.

Satellitbyer skyder op omkring de store byer og skaber nye transportproblemer, som vi gør vort til at løse. Vor rutebils park holder trit med udviklingen og dækker den del af landet, hvor denne transportform er mest rationel.

halvtredserne kulminerede, og resultatet af rationaliseringsbestræbelserne 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 1964/65: 8,02
2. Antal personale pr 100.000 vognakselkilometer
1955/56: 2,93 1964/65: 1,84
3. Antal personale pr 1000 tog- og sejladskilometer
1955/56: 0,69 1964/65: 0,48

Tallene for 1965/66 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 afkorting af arbejdstiden med en halv time, noget der direkte kræver forøget personale for en virksomhed som statsbanerne, der for store områders vedkommende arbejder i døgndrift 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 med ca 100 personer i det anskuede tidsrum, skønt adskilligt arbejde som nævnt er overført til central bearbejdning. Vi tror imidlertid, at vi kan forenkle vor administration yderligere; men på et eller andet tidspunkt må formentlig hele organisationsformen med en distriktsordning, der stammer fra 1915, tages op til revision med henblik på yderligere forenkling.

Dette skulle gerne opfattes som en nøgtern redegørelse over Danske Statsbaners bestræbelser for at følge med i udviklingen, så virksomheden fortsat kan tjene det danske samfund som et moderne trafikmiddel. Meget har måttet udelades, og biomstændigheder ved en del af de nævnte opgavers løsning, har der ikke været plads til at nævne.

Forhåbentlig kan denne oprensning af rationaliserings- og moderniseringsforsøg i hvert fald ikke blive opfattet som udtryk for absolut selvglæde over resultater og arbejde. Det ville være forkert. Vi er ikke tilfredse med det, der er nået, vi er fuldt ud vidende om, at vel er vort transportarbejde målt i personkilometer og tonkilometer i de seneste år blevet opretholdt og viser svag stigning, men vi er klare over, at der i disse år er sket en stigning i det samlede transportarbejde, og den har vi ikke fået tilstrækkelig andel i, og vi ved, at vi intens må fortsætte vort arbejde i henseende til modernisering og rationalisering.

En gang imellem kan den, der har arbejdet i mange år i virksomheden, og derfor kender lidt til den tidligere trivsel, selv om det var før psykologerne opfandt dette begreb, somme tider frygte, at den atmosfære, der har været over jernbanemandens arbejde, i vor »kontante« tid og med de stærke krav til medarbejderne om fortsat rationalisering, skal gå fløjten. Selvfølgelig kan poesien ved jernbanen, som den kendes fra H C Andersens »Lykke Peer« ikke opretholdes, den hører jernbanens barndom og vel også romantikkens tidsalder til, men mon alligevel ikke Johs V Jensens poetiske forestilling om lokomotiv og tog også vil tolke lidt af de følelser, hvormed jernbanemanden af i dag ser på sin gerning:

Der står et lokomotiv, en ekspresmaskine og rækker sig i funkende lakering. Den er beundringsværdig, slank, elegant i sin herkuliske vækst. For at trænge maskinen sammen og gøre den dygtig til det yderste har man forandret og føjet til, og der kan kun have været hensyn til det praktiske at tage. Men skønheden følger styrken! Maskinen er fuldendt skøn . . . Den lave lange rejsning, det tætte, korthalsede og dog smidige i formen kan ikke være mere henrykkende - - - - -
Togene kører imidlertid. De løber rimgråede ind på perronerne i byernes morgen, de bringer landets drift af grøderegn og grønt korn med sig, de iler under en flunkende sol med harpiksdråber svedende ud af fjælene - - - - -

-- selv om dampmaskinen er erstattet af et diesellokomotiv, og tiden er blevet mere barsk.

København, december 1965.

L. Riis-Pedersen

STATISTIK

	1964-65	1963-64	1960-61
ØKONOMI			
Indtægter, tus kr			
Billetter	263 326	268 216	219 564
Kort	43 258	40 736	33 408
Baner og overfarer	306 584	308 952	252 972
Rutebilruter*)	49 137	46 691	39 071
Andre personindtægter	2 725	2 724	2 326
Personbefordring i alt*)	358 446	358 367	294 369
Rejsegodsbefordring	2 798	2 520	2 936
Motorkøretøjer på overfarterne	68 129	64 853	42 939
Banepakker	14 516	13 388	10 272
Andet stykgods*)	83 777	79 906	68 375
Vognladningsgods	154 192	147 193	128 856
Havnebanefragt, gebyrer m m	11 261	11 730	9 848
Godstransport i alt*)	263 746	252 218	217 351
Postbefordring	33 815	32 337	25 385
Andre indtægter	83 465	65 846	53 694
Driftsindtægt i alt	810 399	776 141	636 674
Udgifter, tus kr			
Løn m v	597 520	555 764	423 523
Brændselsmaterialer og el til trækraft**)	33 527	34 908	38 071
Andre udgifter	196 539	194 685	146 109
Driftsudgift i alt	827 586	785 357	607 703
Afskrivning	47 674	42 776	29 816
Forrentning	96 332	88 179	61 851
Driftsoverskud	÷ 17 187	÷ 9 216	28 971
Statens tilskud	161 193	140 171	62 696
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	2 226 857	2 054 420	1 474 048

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

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

	1964-65	1963-64	1960-61
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus	2 406 035	2 408 970	2 293 467
Personkilometer, kort, tus	900 555	862 784	875 107
Personkilometer i alt, tus	3 306 589	3 271 753	3 168 574
Rejser, billetter, tus	59 628	58 818	58 108
Rejser, kort, tus	56 370	54 039	53 980
Rejser i alt, tus	115 998	112 856	112 089
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus	29 548	28 977	29 473
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus	43 864	42 035	40 673
Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus	73 411	71 012	70 146
Tonkilometer, stykgods, tus	172 284	169 722	186 873
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1 330 362	1 297 110	1 212 045
Tonkilometer i alt, tus	1 502 646	1 466 831	1 398 918
Befordret stykgods, tus tons	769	750	869
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 886	6 602	6 054
Befordret vægt, tus tons	7 656	7 351	6 923
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	970	1 021	4 147
Togkilometer, motordrevne tog, tus	34 912	35 010	30 829
Togkilometer, S-tog, tus	4 867	4 684	4 151
Togkilometer, personførende tog, tus	31 645	31 546	30 149
Togkilometer, andre tog, tus	9 104	9 169	8 978
Togkilometer i alt, tus	40 749	40 715	39 127
Vognakselkilometer, tus	1 070 512	1 052 461	1 019 641
Godsvogne læsset på DSB	738 903	726 741	835 106
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	55 091	52 741	64 915
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	185 988	167 405	146 286
Transportbeholdere læsset på DSB	72 494	66 709	69 518
Sejladskilometer, tus	1 925	1 874	1 613
Omnibuskilometer, tus	35 068	34 220	32 362
Lastbilkilometer, tus	6 101	5 716	4 282

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

	1964-65	1963-64	1960-61
Dobbeltture Halskov-Knudshoved	7 541	8 778	8 190
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 586	11 903	12 410
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	22 302	21 120	19 058
Dobbeltture Rødby Færge-Puttgarden*)	6 718	4 955	2 691
Dobbeltture Kalundborg-Århus	2 575	2 387	738
Dobbeltture øvrige overfarter	8 198	8 657	8 295
Dobbeltture i alt	58 920	57 799	51 382
Overførte biler Halskov-Knudshoved	1 381 025	1 345 919	1 073 840
Overførte biler Korsør-Nyborg	14 060	18 806	62 602
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	357 192	379 611	291 283
Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden*)	331 729	304 082	171 227
Overførte biler Kalundborg-Århus	218 265	185 901	53 264
Overførte biler øvrige overfarter	41 287	31 476	28 502
Overførte biler i alt	2 343 558	2 265 795	1 680 718
Overførte passagerer, tus	16 279	15 771	13 615
PERSONALE			
Tjenestemænd	13 936	14 041	14 960
Fast ansatte timelønnede	2 760	2 785	2 804
Andet personale	8 498	8 819	7 804
Driftspersonale baner og overfarter	25 194	25 645	25 568
Anlægspersonale	1 127	1 185	1 201
Rutebilpersonale	1 125	1 131	1 078
Personale i alt	27 446	27 961	27 847
Driftspersonale pr 100 000 vognakselekilometer	2,35	2,44	2,51
DRIFTSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	47	73	140
Damp-rangerlokomotiver i drift	48	68	132
Motor-toglokomotiver	101	91	58
Motor-rangerlokomotiver	123	120	35
Rangertraktorer	91	91	92
Motorvogne	148	151	154
Siddepladser i motorvogne	6 080	6 377	6 899
Elektr motorvogne	119	119	102
Siddepladser i elektr motorvogne	7 644	7 644	6 522
Lyntog	13	13	8
Siddepladser i lyntog	2 179	2 179	1 602

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

	1964-65	1963-64	1960-61
Personvogne	1 307	1 333	1 366
Siddepladser i personvogne	86 030	87 664	90 167
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	7	6	12
Rejsegods- og postvogne	280	310	392
Lukkede godsvogne	7 089	6 993	6 870
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	146 559	141 110	121 900
Åbne godsvogne	3 956	4 105	4 844
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	87 503	87 231	95 834
Private godsvogne	812	817	852
Lasteevne i private godsvogne, tons	15 289	15 362	15 384
Færger og skibe	29	31	28
Omnibusser	497	513	521
Siddepladser i omnibusser	24 394	24 668	22 384
Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne	397	366	263
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	29 217	43 091	146 593
Brændselolie, tus liter	172 914	164 719	125 785
Benzin, tus liter	110	178	729
Elektricitet til S-tog, tus kwh	59 213	56 146	50 493
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	5,7	5,7	10,2
Enkeltspor i alt, km	1 726,0	1 762,9	1 805,7
Dobbeltspor, elektrificeret, km	60,5	60,5	49,8
Dobbeltspor i alt, km	723,2	723,2	712,5
Banelængde, km	2 449,1	2 486,1	2 518,2
Sporlængde, km	4 825,3	4 861,2	4 842,1
Færgeoverfarter, km	269,5	269,5	320,3
Areal km ²	67,0	67,2	66,8
Stationer m v	459	473	518
Rejsebureauer	21	21	19
Personkilometer: Én rejsende befordret over én km.			
Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km.			
Sejladskilometer: Én færge eller ét skibs sejlads over én km.			
Togkilometer: Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km.			
Vognakselekilometer: Én vognaksele ført over én km.			

