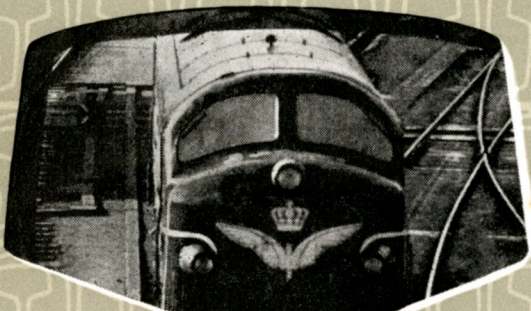


DANSKE STATSBANER



1960



Side

ØKONOMI 2

PERSONBEFORDRING 4

GODSTRANSPORT 5

OVERFARTER 6

RUTEBILER 8

PERSONALE
OG ORGANISATION 10

TRÆKKRAFT 12

PERSON-, POST-
OG REJSEGODSVOGNE 14

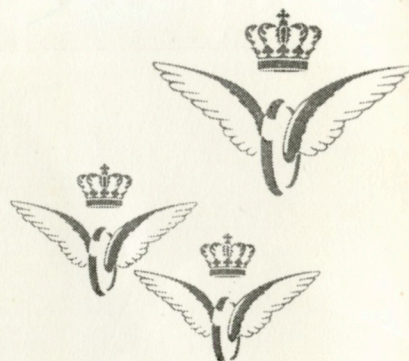
GODSVOGNE 16

ANLÆGSARBEJDER 18

SIGNALER M V 20

KØB 22

STATISTISK OVERSIGT 24



Tegninger: Poul Sæbye
Fotografier: DSB, Kbh.s Foto Service m fl
Klicheer: Bernh. Middelboe
Tryk: Christtreu



DANSKE STATSBANER udgiver hvert år en beretning om, hvad der er sket i det forløbne år. Denne vor officielle årsberetning giver ikke alene oplysning om, hvilke indtægter og udgifter vi har haft, men også om, hvilket arbejde der er udført, såvel hvad trafikens afvikling angår, som med hensyn til fornyelse og vedligeholdelse af spor, bygninger, vogne, lokomotiver, færger m.v. Af årsberetningen kan også udledes, i hvilket omfang vi er gået over til brug af mere moderne anlæg, og hvordan vi udvider vort beredskab. Vi har i de senere år forsøgt at opstille vor årsberetning på en mere overskuelig måde, men det kan næppe helt undgås, at et så sagligt dokument, som en årsberetning er og skal være, bliver noget uoverskuelig og måske også lidt tør, navnlig for den, som ikke er alt for velbevandret i den slags dokumenter.

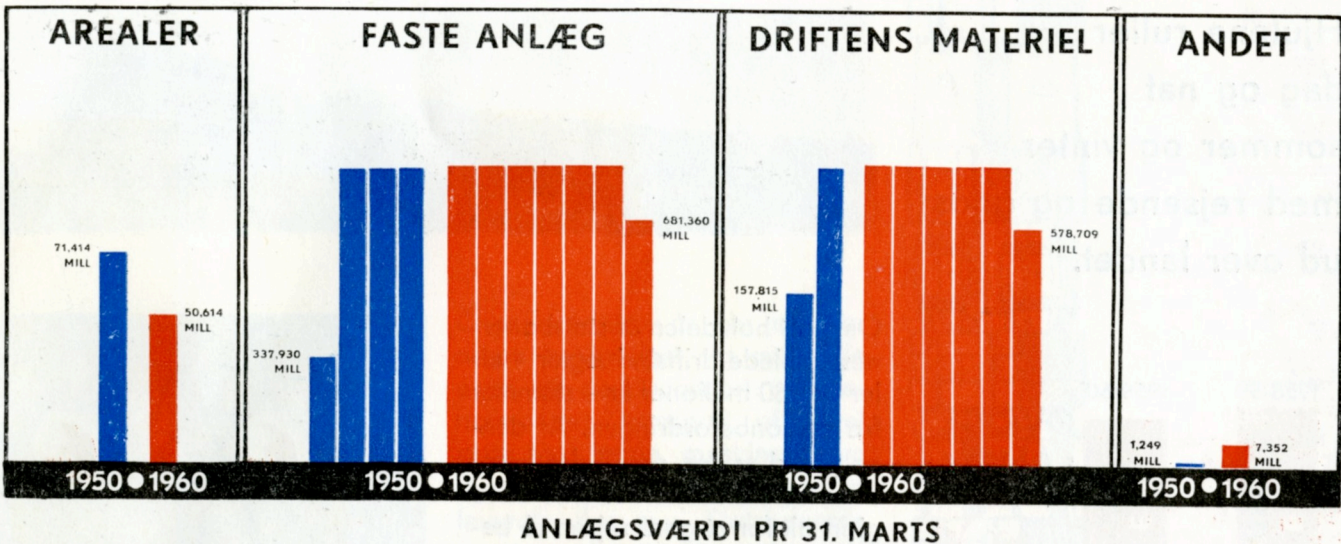
Ud fra den betragtning, at Danske Statsbaner tilhører alle danske statsborgere, og at disse derfor må have et rimeligt krav på at få noget mere at vide om, hvad der sker inden for virksomheden, end de tørre tal om indtægter og udgifter siger, kommer vi til Dem på denne måde.

Og hvad fortæller dette hæfte Dem så? Ja, tallene og illustrationerne skulle gerne tale for sig selv, men vi vil ikke have noget imod, at De gør brug af tallene og arbejder med dem. De vil i så fald f.eks. opdage, at vi trods visse påstande om det modsatte dog udfører et transportarbejde, som ikke uden videre kan fejtes af bordet, at vi ikke sidder med hænderne i skødet og lader de moderne tider passere som noget os uvedkommende, og at vi i det hele taget ikke lader fem og syv være lige. Vi vil heller ikke have noget imod, at De beskæftiger Dem lidt mere indgående med vort regnskab og f.eks. tænker på, at dette regnskab indeholder alle udgifter til sikkerhedstjeneste – og hvorfor ikke også filosofere lidt over det store beløb, som vi i vort regnskab skal forrente.

Jeg spørger kun, og jeg spørger kun for at få Dem til at benytte hæftet, som vi gerne ser modtaget på samme måde, som vi har tænkt: En udstrakt hånd, der indbyder Dem til at komme indenfor og gøre Dem bekendt med vor fælles virksomhed.

Deres ærbødige





I ALT I 1950: 568.408 MILL KR



I ALT I 1960: 1.318.035 MILL KR



taksterne for personer og for cykler som rejsegods (dog bortset fra taksterne for billetter til lokale rejser på Københavns bybane). For dobbeltbilletter blev prisen herved ændret til 1,5 gange enkeltbilletsprisen i stedet for som hidtil 1,7 gange enkeltbilletsprisen. Forhøjelsen udgjorde godt 20 pct for enkeltbilletter og ca 8 pct for dobbeltbilletter. Samtidig bortfaldt det særlige hurtigtogstillæg, hvad der for enkelt- og dobbeltbilletternes vedkommende, hvor hurtigtogstillægget hidtil var betalt, undertiden helt ophævede forhøjelsen. På samme tid blev priserne på abonnementskort forhøjet.

Samtidig med den af Københavns sporveje foretagne takstforhøjelse den 1. februar 1960 blev billettaksterne på Københavns bybane forhøjet med 24 pct i gennemsnit.

Driftsudgifternes stigning skyldes bl a dyrtidsregulering pr 1. april 1959, hvor alle tjenestemænd, altså også statsbanernes, fik to

portioner dyrtidstillæg, i alt 10,6 millioner kr. Denne merudgift er kun i mindre grad modvirket af en nedgang på ca 270 i personaleantallet, i første række som følge af rationalisering. Til gengæld faldt brændselsudgifterne med 6,2 millioner kr, hvilket skyldes den fortsatte udvidelse af

motordriften i forbindelse med fald i kulpriserne.

Afskrivning og forrentning steg med 7,8 millioner kr til 82,6 millioner kr. Det regnskabsmæssige resultat pr 31. marts 1960 var herefter, at statens tilskud faldt med 15,5 millioner kr til 81,9 millioner kr.

DRIFTSINDTÆGTER

Personbefordring	276 012 000
Motorbefordring og rejsegods	38 198 000
Godstransport	211 789 000
Postbefordring	23 890 000
Andre indtægter	42 661 000

592 550 000 592 550 000

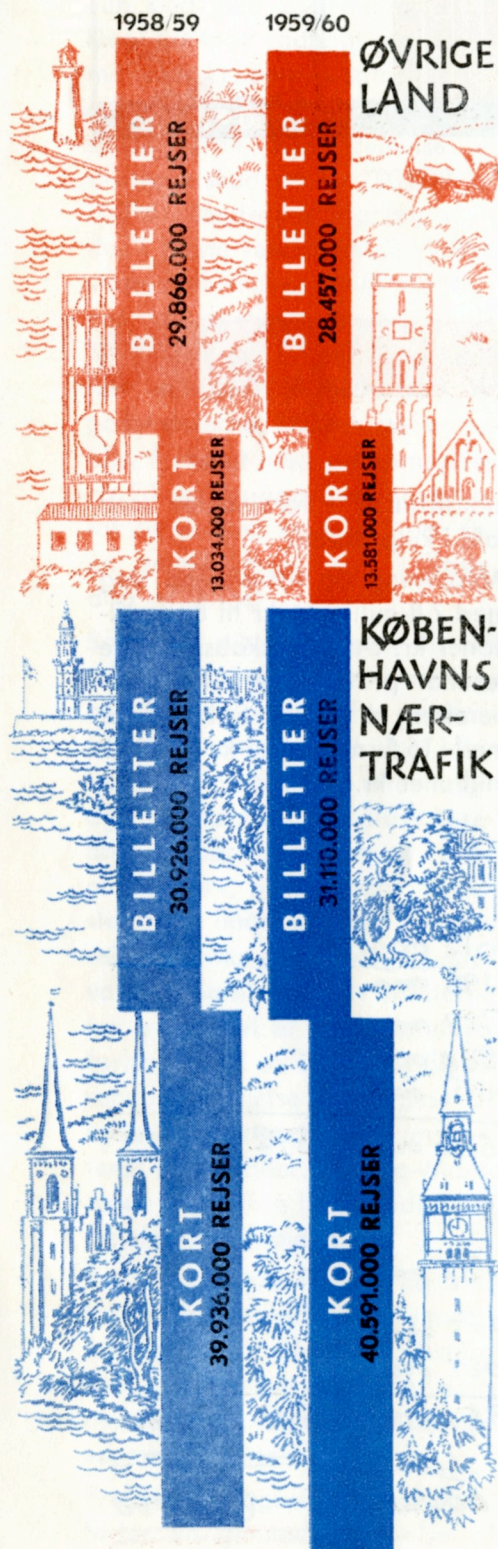
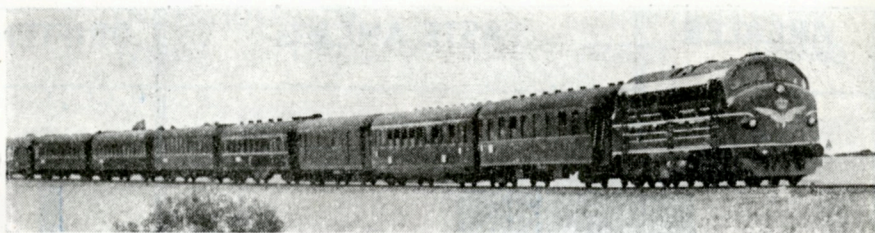
DRIFTSUDGIFTER

Løn m.m.	397 027 000
Brændselsmaterialer og el til trækraft	42 763 000
Andre udgifter	152 061 000

591 851 000 591 851 000

overskud 699 000

Hjulene ruller dag og nat sommer og vinter med rejsende og gods ud over landet.



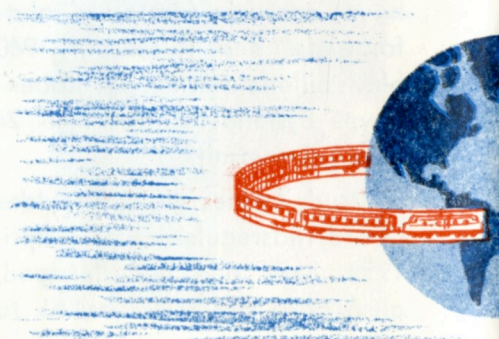
Omtrent halvdelen af statsbanernes samlede driftsindtægter – eller ca 280 millioner kr – stammer fra personbefordringen. Af denne grund er der, og vil der fremover fra statsbanernes side blive gjort alt for at gøre rejsen så behagelig og hurtig som muligt for de rejsende, bl a ved indsættelse af moderne personvogne med hvilestole. Hertil kommer, at statsbanerne har mange billige rejsemuligheder, således kan bl a nævnes familiebillet til familier med børn, week-end billet, 65-billet o s v.

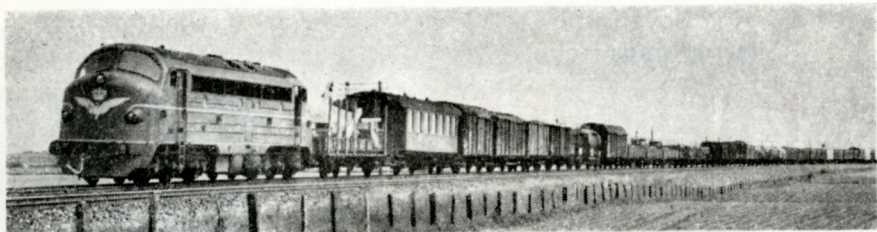
I såvel de internationale som de indenlandske forbindelser blev der fra køreplansskiftet den 31. maj 1959 gennemført en del forbedringer; det kan bl a nævnes, at der blev opnået forkortelse af rejsetiden på ca to timer i visse dag- og natforbindelser mellem København og Stockholm, og at et længe næret ønske fra thyboernes side om at få et lyntog igennem til denne landsdel blev opfyldt, idet lyntoget »Uldjyden« fik endestation i Thisted i stedet for som hidtil i Struer.



I driftsåret 1959/60 gennemkørte statsbanernes tog en strækning på 39 millioner km, hvilket svarer til ca 1000 gange jorden rundt ved ækvator.

Der blev foretaget ca 114 millioner rejser på statsbanerne, svarende til, at hele Danmarks befolkning har rejst med toget 25 gange i årets løb.





Over hundrede år har statsbanerne beskæftiget sig med alle arter af godstransport: massetransporter, transport af såvel store og tunge maskiner som skrøbeligt gods, transporter af levende dyr m.v. Statsbanerne har herved inden for alle arter af godstransporter opnået en stor og særdeles nyttig erfaring, der står til godsforsenderenes rådighed.

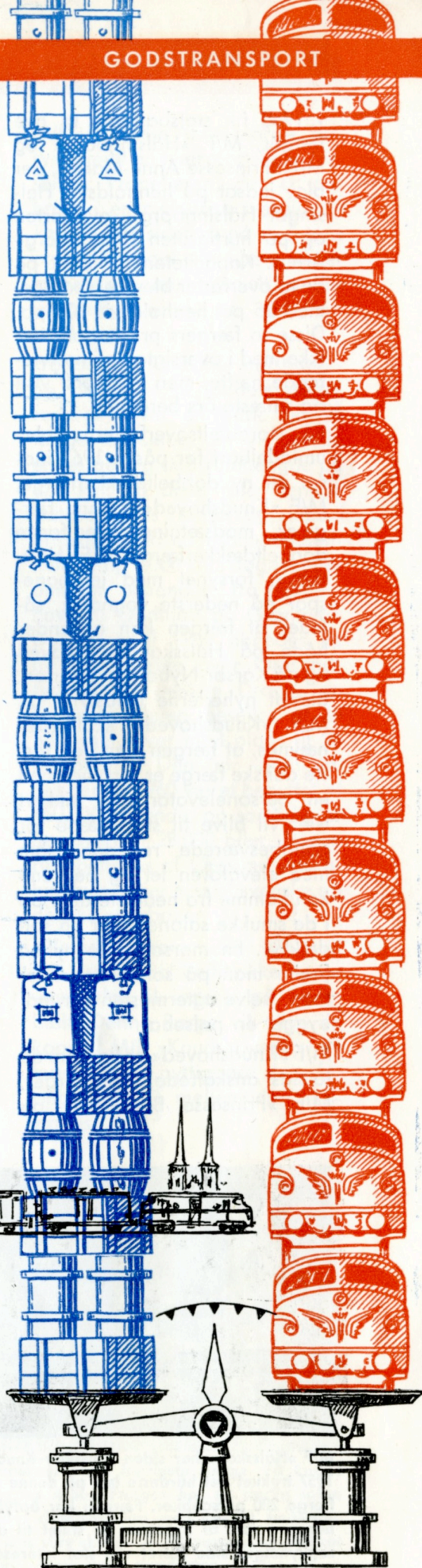
Statsbanernes godstransport nyder i høj grad godt af de køreplansforbedringer, som indsættelsen af MY-erne har medført. I det forløbne driftsår har man således kunnet fremskynde flere godstog.

Statsbanerne fortsætter rationaliseringen af stykgodstransporten bl.a. ved indsættelse af lastbiler på en del strækninger på Sjælland og ved øget anvendelse af lastpaller, der nu også kan udveksles med privatejede lastpaller. I det forløbne driftsår blev der endvidere indleveret ca. 65.000 læsede transportbeholdere, hvilket er ca. 16 pct. mere end året før.



På statsbanernes stationer blev der dagligt læsset ca. 3000 godsvogne. Dette svarer til et 30 km langt godstog eller så langt som fra København til Roskilde.

Der blev på statsbanernes strækninger befordret ca. 6,9 millioner tons gods eller ca. lige så meget som 70.000 MY-er vejer.

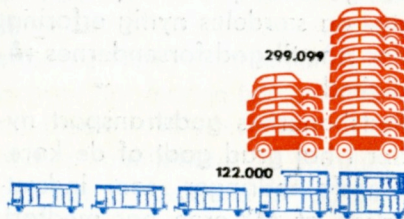


I 1960 fik statsbanerne to nye færger, M/F »Hälsingborg« og M/F »Prinsesse Anne-Marie«, der blev indsat på henholdsvis Helsingør-Hälsingborg overfarten og på hurtigruten Kalundborg-Arhus. Kapaciteten for biler på de to overfarter blev herved øget med 25 pct henholdsvis 300 pct. Disse to færgers præstationer er ikke med i oversigterne i nærværende hæfte, men kan først vise sig i næste års beretning.

På storebæltsoverfarterne blev umiddelbart før påske 1961 indsat en ny dobbeltdækkerfærge, M/F »Knudshoved«. Denne færge er, i modsætning til den første dobbeltdækkerfærge, M/F »Halsskov«, forsynet med jernbanespor på nederste vogndæk, således at færgen kan anvendes både på Halsskov-Knudshoved og på Korsør-Nyborg overfarten. Blandt nyhederne i udstyret på M/F »Knudshoved« skal især nævnes, at færgen som den første danske færge er forsynet med en personelevator, der sikkert især vil blive til stor glæde for gangbesværede rejsende, som med elevatoren let og bekvemt kan komme fra nederste dæk op i de smukke saloner eller på soldækket. En morsom lille nyhed finder man på soldækket, hvor man i selve agtermasten har indbygget en pølsebar.

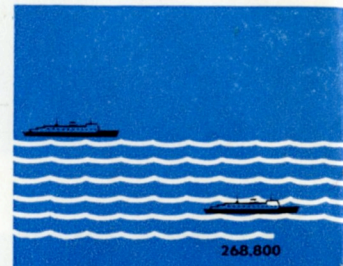
M/F »Knudshoved« er ligesom de to sidst anskaffede større færger, M/F »Prinsesse Benedikte« og

Antal overførte biler og godsvogne

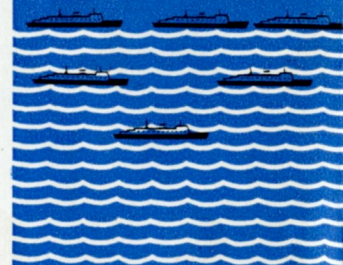


Antal færger og skibe antal sejladskilometer

HALSSKOV



KORSØR



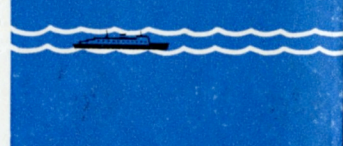
HELINGØR



GEDSER



KALUNDBORG

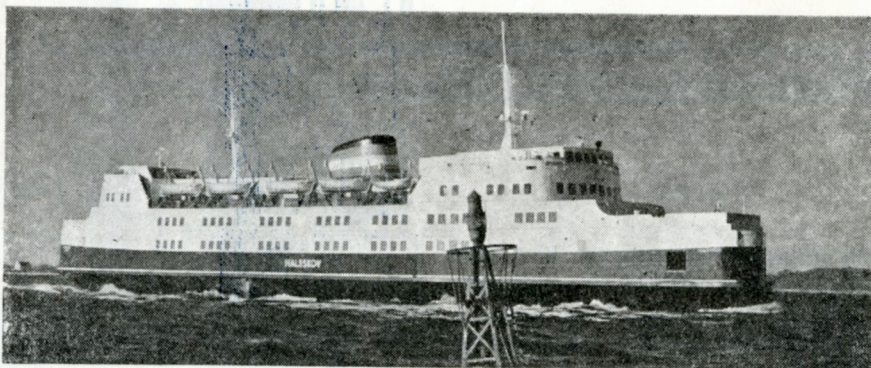


ØVRIGE



- 20.000

- 20.000



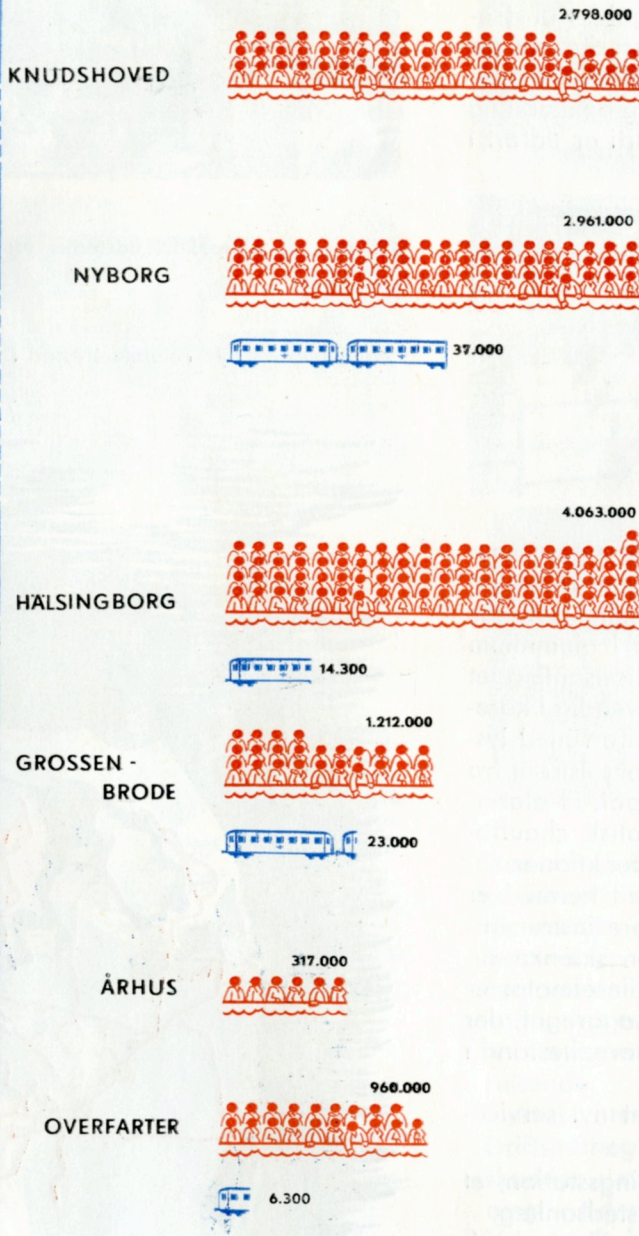
M/F »Halsskov« har siden Halsskov-Knudshoved overfartens åbning i sommeren 1957 trukket det hårdeste læs på denne overfart. På sine to dæk rummer denne færge 200 personbiler. Færgen har opfyldt de forventninger, der såvel af statsbanerne som af publikum er stillet til den, og den har også fra udenlandske sagkyndiges side været vist stor interesse.



pr 1. marts 1960 og
i driftsåret 1959/60



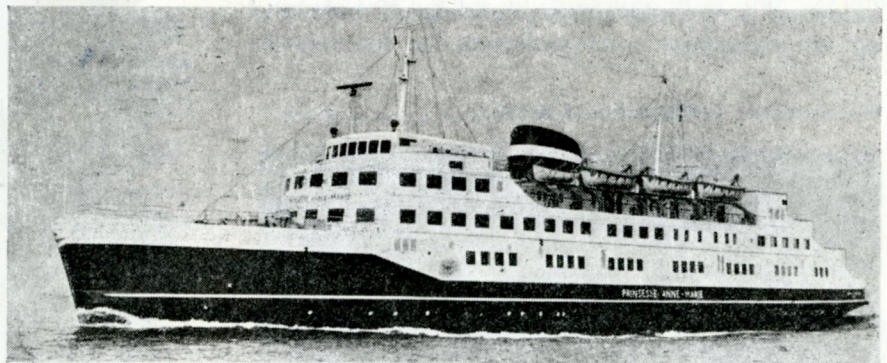
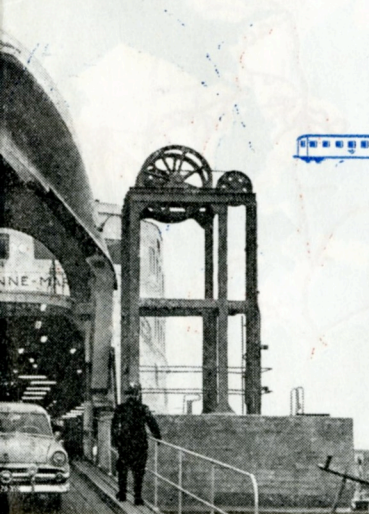
Antal overførte
passagerer og personvogne



M/F »Prinsesse Anne-Marie«, forsynet med en tværpropeller i forskibet. Propelleren, der er anbragt i en cylindrisk tværkanal, kan give et sidetryk på ca 5 tons og er til meget stor hjælp under manøvreringen, specielt under vanskelige vind- og strømforhold.

Fra foråret 1961 råder statsbanerne, der er et af landets største rederier, over en flåde på 28 færger og skibe, der vil besejle en færge- og skibsrutelængde på 320 km. På disse ruter sejlede statsbanernes færger og skibe i driftsåret 1959/60 tilsammen gennemsnitlig 4.000 km i døgnet eller omtrent afstanden fra København til Godthåb på Grønland. Den 8. april 1960 åbnedes en ny bilfærgerute over Øresunds sydlige del mellem Dragør og Limhamn. Ruten besejles af to bilfærger, hver med plads til 25 personbiler. Den har indtil udgangen af 1960 været benyttet af 450.000 rejsende, og samtidig er der overført 28.000 biler. Denne rute betjenes af Øresundsselskabet, hvis aktier ejes af svenske og danske statsbaner.

Allerede i sommeren 1962 vil den tredie dobbeltdækkerfærge være klar til indsats på Storebælt. Denne færge vil blive en kopi af M/F »Knudshoved«, idet man dog vil nyttiggøre de erfaringer, der i mellemtiden indvindes.



M/F »Prinsesse Anne-Marie« er statsbanernes hidtil hurtigste færge. På kun 3 timer gør den turen mellem Kalundborg og Århus. Færgen har en særlig salon for mødre med småbørn samt en speciel chaufførsalon med særligt baderum, hvor lastbilchaufførerne kan få landevejens støv skyllet af. På promenadedækket er indrettet soldæk, hvor man kan slappe af og nyde overfarten.

Statsbanerne har i løbet af driftsåret fået leveret godt og vel 50 nye rutebiler; alle af største type med 53 siddepladser og 12 ståpladser.

Rutebilerne er bygget på svenske chassiser med motoren liggende under køretøjets gulv. Karosserierne er bygget på en dansk karrosserifabrik og udført i hærdet aluminiumslegering i en delvis selv-bærende konstruktion. Den udvendige beklædning af hele rutebilens forparti og bagparti er udført i

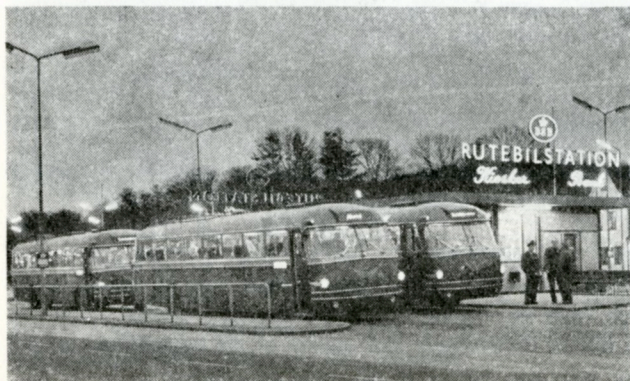


glasfiberplastik, et materiale der i øvrigt er anvendt til mange af karosseriets detaljer. I rutebilerne er gennemført en meget omhyggelig isolation for støj og varme. Stolene er udført i aluminium med plysbetræk. Varme- og ventilationsanlægget er automatisk. Belysningen, såvel indvendig i køretøjet som i køretøjets ruteskilte, er udført med lystofrør, der forsynes med 220 volts vekselstrøm fra et centralt transistor omformeraggregat. Et alarm- og meldelampesystem giver automatisk chaufføren oplysninger om alle væsentlige funktioner såvel ved lys- som lydsignal. Hensigten hermed er at fritage chaufføren for at kontrollere instrumenter m.v. under kørslen, som han kan skænke sin fulde opmærksomhed. Rutebilernes dieselmotor er udrustet med smøreolieefterfyldningsaggregat, der automatisk vedligeholder korrekt smøreoliestand i motoren.

I løbet af driftsåret er bl.a. udført et nyt serviceanlæg for rutebiler i Sønderborg.

Serviceanlægget omfatter en forsyningsstation, et automatisk vaskeanlæg og et værkstedsanlæg. I forsyningsstationen får rutebilerne brændstof, kølevand (om vinteren en blanding af kølevand og æthylenglycol), metylalkohol for frostbeskyt-

Statsbanernes rutebilstation i Kruså.

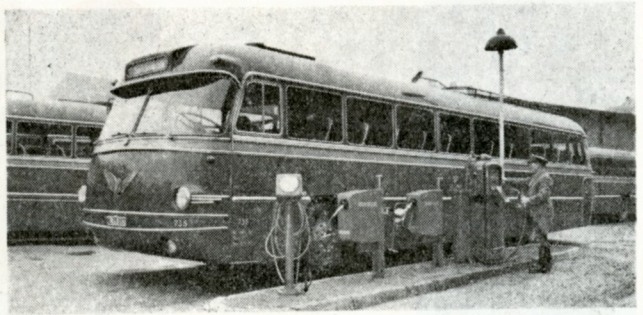
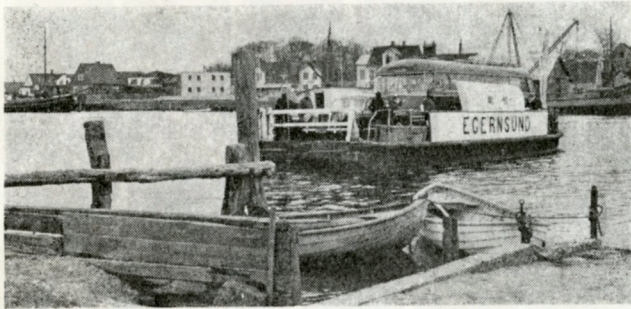


▲ Billetter og klippekort udstedes på maskine ved indstigningen.

◀ Statsbanernes nye rutebilværksted i Sønderborg.



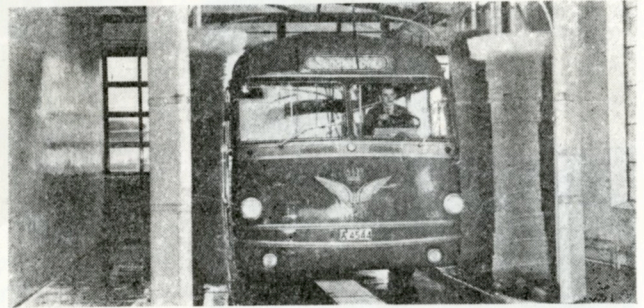
telse af bremses, luft, der oppumper dækkene til et forudindstillet tryk, smørelie m v. Den automatiske vaskemaskine er af svensk fabrikat. En række kvik-sølvafbrydere, monteret over rutebilens kørebane, får impuls fra nedhængende gummislanger, der berøres af rutebilens tag, når denne kører frem mod vaskehallen. Portene, vand, kostens bevægelse o s v betjenes helt automatisk af rutebilen under dens kørsel gennem vaskehallen.



▲ Forsyningsstation i Sønderborg.

◀ Rejsende via Egersund får en ekstra oplevelse.

Automatisk vaskemaskine i Sønderborg.



Statsbanernes rutebilpark har i driftsåret været gennemsnitlig på ca 530 rutebiler. Gennemsnitlig får statsbanerne en ny rutebil om ugen til erstatning for en gammel, der udrangeres. Der lægges den største vægt på at tilvejebringe og vedligeholde den bedst mulige standard af materiellet såvel i henseende til sikkerhed som til komfort for de rejsende.

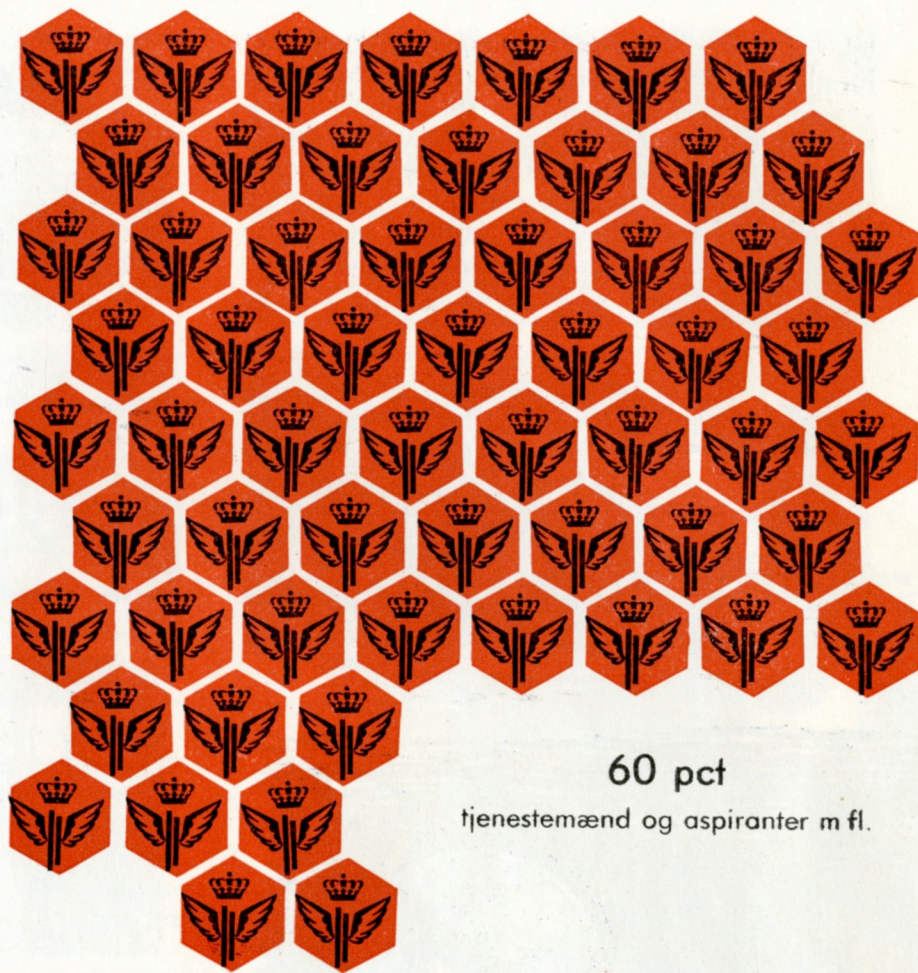
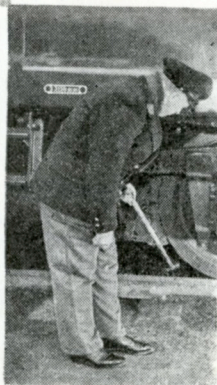
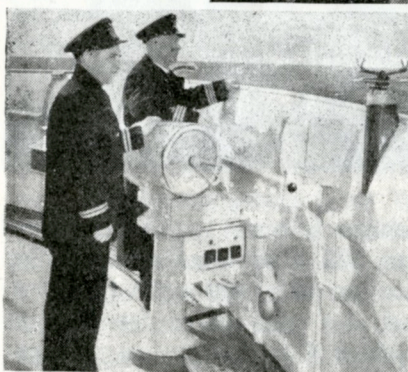
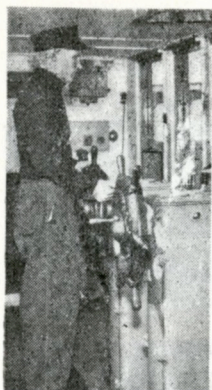
I driftsårets løb blev der kørt ca 32 mill vognkm. Driftsindtægten udgjorde 38,6 mill kr og nettooverskuddet – efter foretagens afskrivning og forrentning – 6,4 mill kr.

Ved driftsårets udgang betjente statsbanernes rutebiler 6209 km vejstrækning med i alt 522 rutebiler.

Statsbanernes nærtrafikbusser i Lyngby.



I løbet af driftsåret blev der kørt 32 millioner km, hvilket svarer til, at rutebilerne gennemsnitlig kørte en vej længde på over 80 gange Jordan-Månen.



60 pct

tjenestemænd og aspiranter m fl.

Henved 60 pct af statsbanernes samlede udgifter er lønninger til personalet. Skal man nå frem til balance mellem indtægter og udgifter, må lønningskontoen derfor også i søgelyset. Da lønningerne naturligvis ikke i en tid, hvor mange priser er stigende, kan nedsættes, må man søge at bringe behovet for personale ned, bl a gennem rationalisering, mekanisering og automatisering. Gennem sådanne foranstaltninger er den samlede personalestyrke i det sidste ti-år faldet fra ca 30.000 til ca 27.900. Resultatet må endda ses på baggrund af, at trafikens omfang i dette tidsrum er steget, samt at hovedparten af personalet har fået en uges længere ferie og bedre tjenestetidsregler.

Af den samlede personalestyrke i 1959/60 var ca 60 pct tjenestemænd og aspiranter i tjenestemandstillinger. Ca 10 pct var fast ansatte, timelønnede håndværkere og arbejdsmænd, som, bortset fra lønvilkårene, er ansat

på næsten samme betingelser som tjenestemænd, bl a er de også pensionsberettigede. De resterende ca 30 pct var ikke-fastansat personale, omfattende både faglærte og ufaglærte medarbejdere.

24.400 af medarbejderne var beskæftiget med drift og vedligeholdelse af jernbaneanlæg, sta-

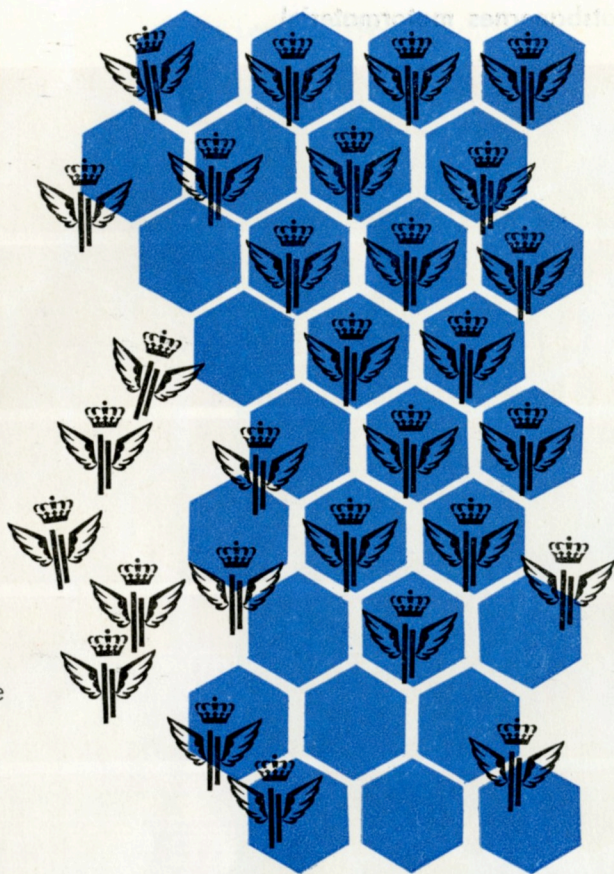


For hver ansat ekspederedes
4400 rejsende



10 pct

fastansatte, timelønnede
håndværkere m fl.



30 pct

ikke fast ansatte.

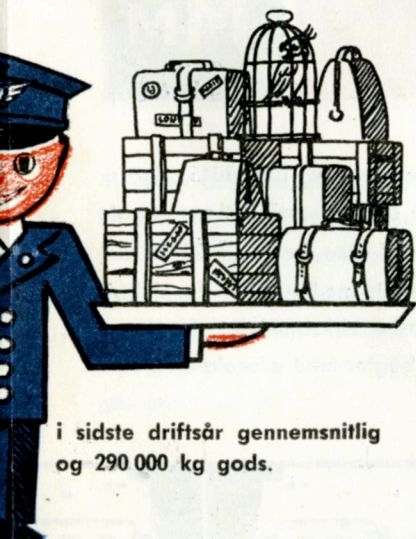


tioner, rullende materiel m m, og 1300 var med til at holde statsbanernes mange overfarter i gang. Omtrent 1100 arbejdede ved statsbanernes rutebilvæsen, og andre 1100 var beskæftiget med fornyelse af statsbanernes baneanlæg, bygninger o s v eller med nye anlægsarbejder. Blandt de foretagne rationalise-

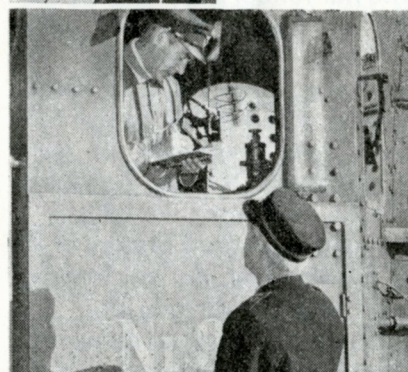
ringsforanstaltninger og moderniseringer af administrativ og kontormæssig karakter kan nævnes opstillingen af et mere moderne regnskabssystem for statsbanerne til afløsning af det gamle, der stammede fra 1933. Det nye regnskabssystem blev taget i brug den 1. april 1960, og samtidig skete der en centralisering af regnskabsarbejdet, som nu udføres ved hjælp af moderne bogholdermaskiner og hulkortanlæg.

Udregning af lønninger og udskrivning af lønningslister samt lønningsposer for størsteparten af medarbejderne udføres også ved hjælp af hulkort, og adskillige andre arbejder er i årets løb blevet omlagt til hulkortbehandling.

I slutningen af 1959 begyndte statsbanerne yderligere et stort undersøgelses- og planlægningsarbejde med henblik på at lade en række administrative opgaver behandle på elektroniske databehandlingsanlæg.



i sidste driftsår gennemsnitlig
og 290 000 kg gods.



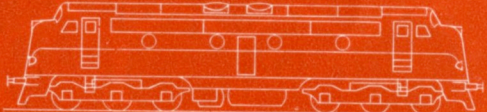
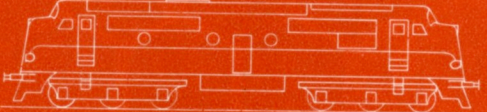
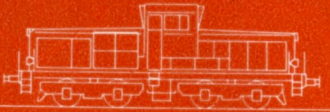



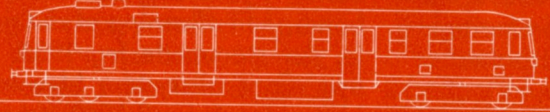

Statsbanernes overgang fra damp til diesel fortsætter i øget tempo. Med udgangen af 1960 var der 285 damplokomotiver og 76 diesellokomotiver i drift mod 308 damplokomotiver og 56 diesellokomotiver pr 1. januar 1960. I sidste driftsår blev af helt nye typer leveret 4 stk MX og 6 stk MH. Leveringen af disse lokomotiver fortsætter i 1961 og 1962, idet der i Danmark yderligere er bestilt 74 stk dieselhydrauliske rangerlokomotiver litra MH og i Sverige 41 stk dieselelektriske lokomotiver litra MX. En interessant nyhed ved de bestilte MH-lokomotiver er, at de indrettes således, at de kan udstyres med radiosamtaleanlæg til brug ved rangering. I øvrigt er MH-eren statsbanernes fremtidige standardrangerlokomotiv.

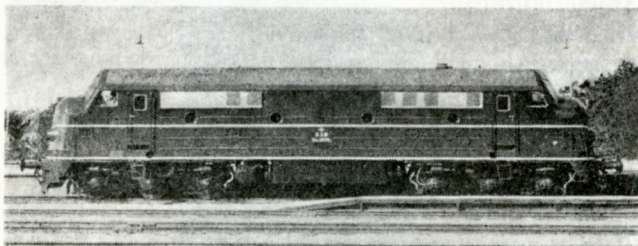
Når leverancerne af MH og MX-erne har fundet sted, vil dieselisering af største delen af statsbanernes rangerarbejde og strækningkørsel være en kendsgerning. Allerede før de nye MX-lokomotiver begyndte at gøre sig gældende, var det transportarbejde, statsbanerne udfører, i overvældende grad præget af de MY-lokomotiver, der var kommet i drift i de foregående år.

Statsbanernes samlede transportarbejde målt i bruttotonkm, dvs én ton bevæget over én km, var i sidste driftsår ca 9,5 millioner bruttotonkm. Af dette transportarbejde tegnede MY-lokomotiverne sig for ca 4,3 millioner bruttotonkm, damplokomotiverne for ca 1,5 millioner, motorvogne og lyntog for ialt ca 2,9 millioner og S-togskørslen for ca 0,8 millioner bruttotonkm.

Statsbanernes motormateriel

Litra

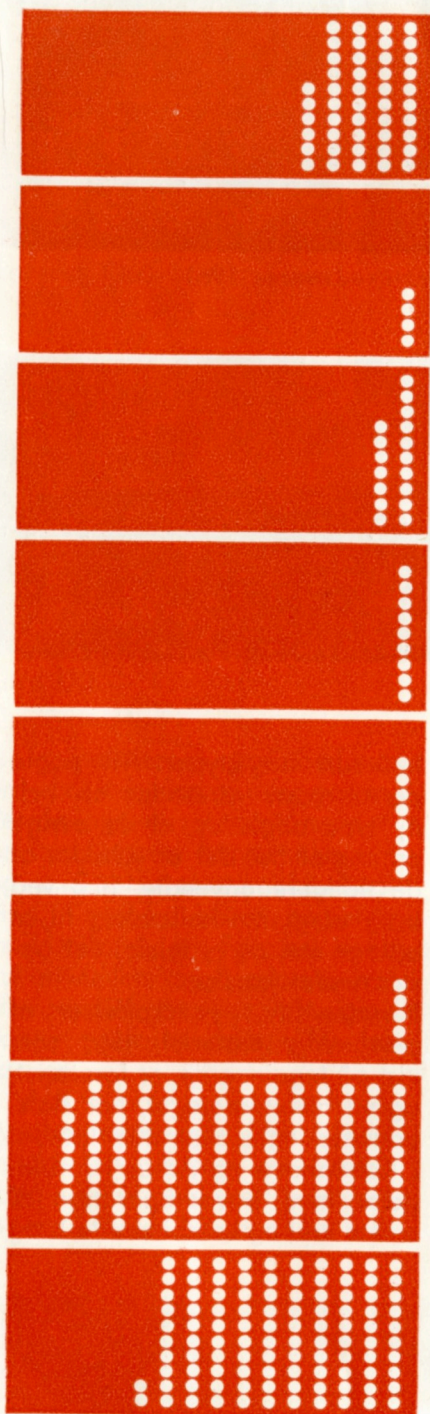
	MY
	MX
	MT
	MH
	Ms og Mb
	Mk/ Fk
	Mo
	Mm



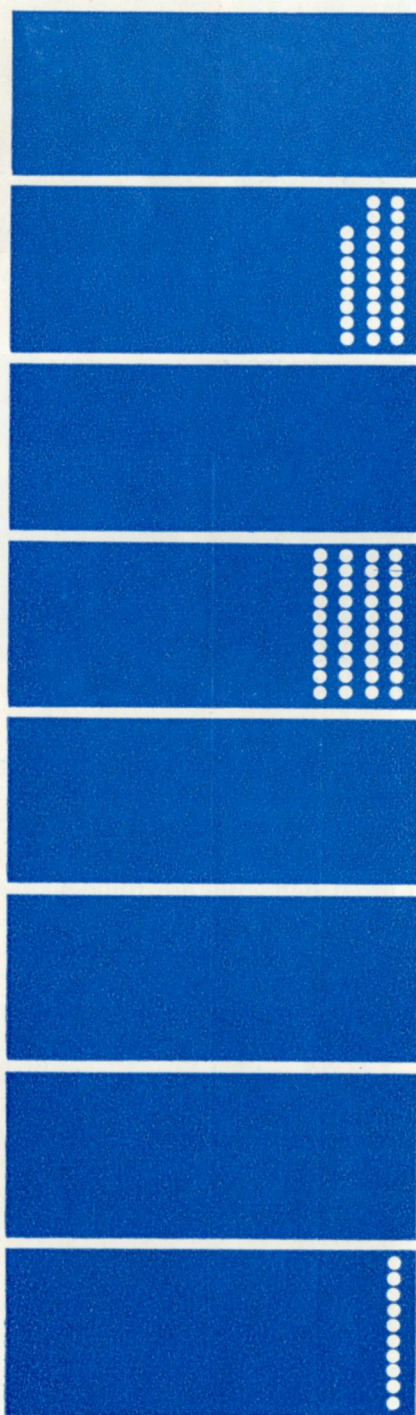
De dieselelektriske MX-lokomotiver nr 1001-1045, der er under levering, og som også kaldes »små MY-er«, da de i det ydre minder meget om MY-erne, har en 1425 hk dieselmotor af amerikansk fabrikat, medens bla de elektriske maskiner bygges af danske virksomheder på licens. Lokomotiverne har 3-akslede bogier med yderakslerne som drivaksler.



Beholdning 1960



Leveres 1961



MT-lokomotiverne nr 151-167, der leveredes i 1958-60, er danske dieselektriske bogielokomotiver på 425 hk til kombineret strækingskørsel og rangering.

MH-lokomotiverne nr 301-380, der nu er under levering, er dieselhydrauliske kobbeltanglokomotiver på 440 hk, der hovedsagelig vil blive anvendt til rangering. De bygges her i landet.

De 45 MY-ere har altså i nævnte driftsår udført omtrent halvdelen af transportarbejdet eller sagt på en anden måde en præstation, der svarer til, hvad der udførtes af 154 damplokomotiver og 162 motorvogne og lyntog.

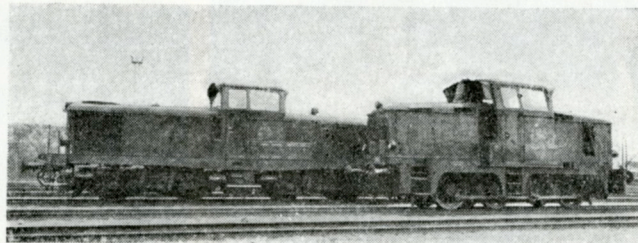
Denne kolossale forskel har naturligvis tildels sin forklaring deri, at MY-lokomotiverne benyttes til de største og tungeste tog.

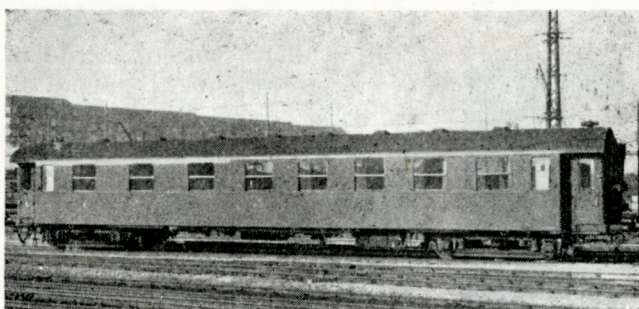
De nye lokomotiver litra MX afviger fra litra MY bl a derved, at akseltrykket er 16 tons, således at disse lokomotiver, i modsætning til litra MY, også kan anvendes på sekundære banestrækninger.

For at nedbringe vægten er litra MX forsynet med en noget mindre dieselmotor på 1425 hk, men vil alligevel med hensyn til trækraft kunne afløse de fleste af vore damplokomotiver. De to dieselmotorer til litra MY og litra MX er, bortset fra cylinderantallet ens, således at et stort antal af de dele, der er udsat for slid, og som periodisk skal udskiftes, er de samme, hvad der er af betydning for at kunne nedbringe antallet af reservedele.

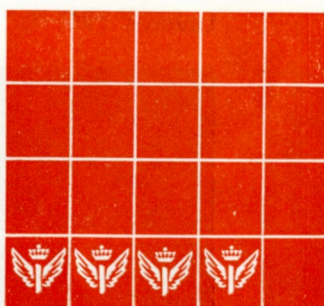
Ved overgangen til dieseldrift opnås store besparelser i brændselsudgifter og personaleforbrug. Ca 6/7 af statsbanernes samlede antal togkm, d v s ét person- eller godstogs kørsel over én kilometer, køres med motortrækraft og 1/7 med damp; se tegningen nederst.

Med henblik på den forestående udvidelse af S-banenettet bl a Tåstruplinien, der ventes åbnet i 1962, er bestilt 17 stk elektriske motorvogne litra MM og 17 stk styrevogne litra FS.

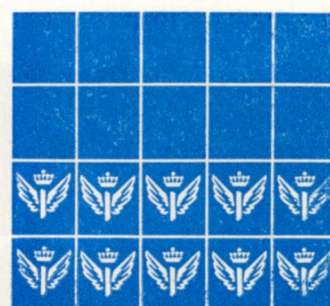




Litra AV



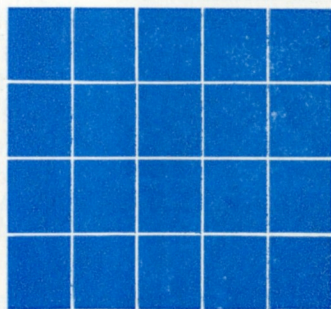
Litra 1960



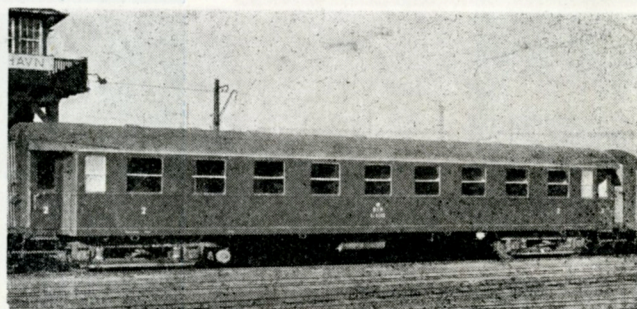
Litra 1961



Litra 1960



Litra 1961

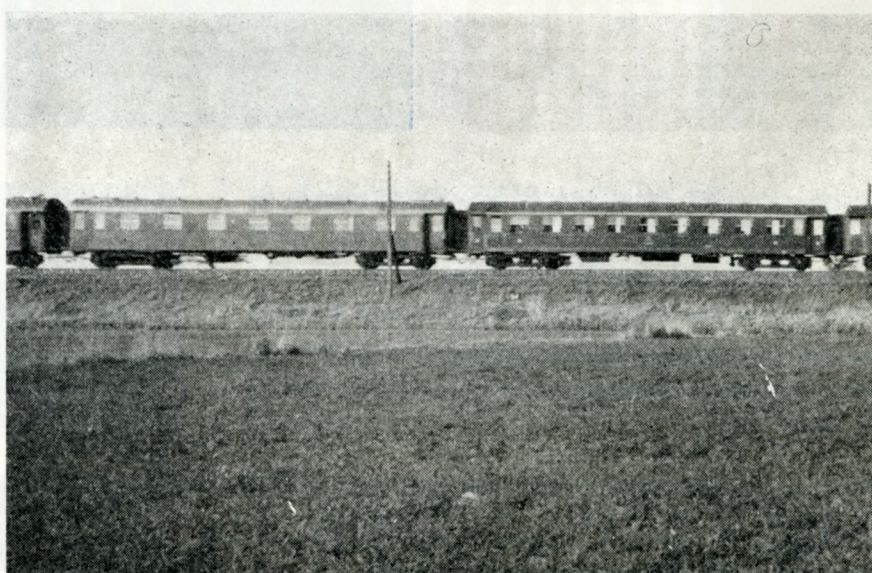


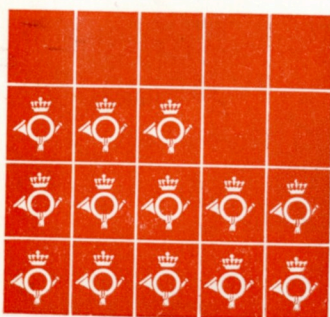
Litra CC

Statsbanerne lægger vægt på, at personvognene er så driftssikre og komfortable som muligt. En stor driftssikkerhed opnås ved, at alle personvogne bygges som stål vogne. Ved beregningen af stålkonstruktionen tages der hensyn til, at personvognene skal kunne tåle 200 tons puffertryk uden nogen beskadigelse, og alle nye vogntyper efterprøves ved sammentrykning med hydrauliske donkrafte, inden de sættes i drift for at sikre, at denne betingelse er opfyldt. Hvad vognenes indvendige ud-

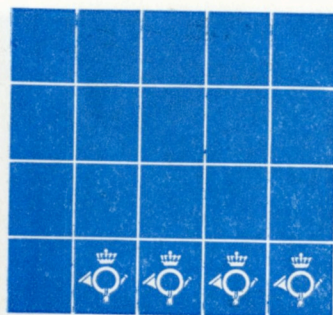
styr angår, tager man fra statsbanernes side til stadighed nye materialer og udstyrsdele i anvendelse, der kan gøre opholdet i toget behageligere for det rejsende publikum. Til gulv- og vægbeklædninger anvendes nu i høj grad moderne plastikmaterialer, der er mere holdbare end de hidtil anvendte og fremtræder i lyse og venlige farver. Belysningen forbedres ved anvendelse af lysstofrør og nye typer læselamper, og der sørges for, at personvognene får en rolig kørsel ved anvendelse af for-

bedrede bogietyper. Til nogle personvogne anvendes en helt ny type bogie og til de øvrige en bogietype, der er udviklet af de tidligere anvendte, bl a ved brug af gummimellemlæg til at optage støj og rystelser, der opstår under kørslen. Foruden de nyanskaffelser af personvognsmateriel, der, som vist på tegningerne, er foretaget, og vil blive foretaget, har statsbanernes egne centralværksteder i København og Århus i forbindelse med hovedreparation af ældre 1. kl og kombinerede 1. og

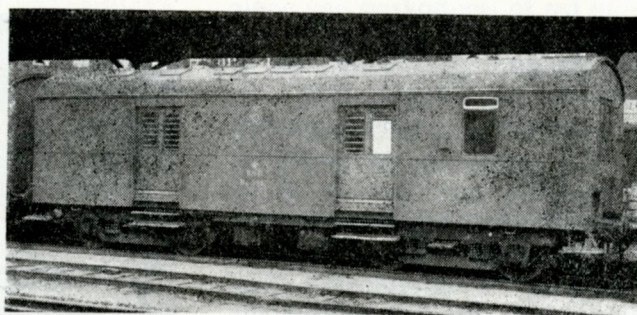




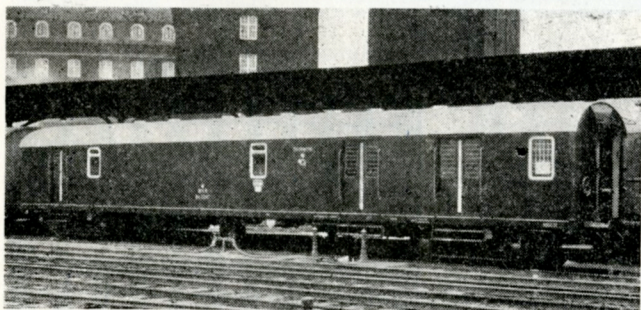
Leveret 1960



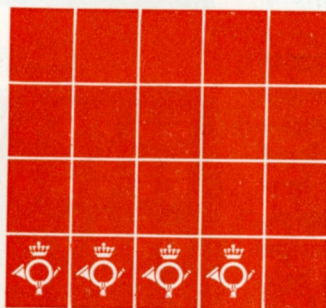
Leveres 1961



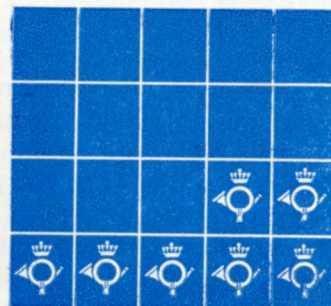
Litra DK



Litra DD



Leveret 1960



Leveres 1961

2. kl stålpersonvogne begyndt en modernisering af disse vogne. Personvognene vil bl a få moderne læselamper, lysrørsbelysning og slidstærk plastikgulvbelægning. Samtidig bliver bogierne moderniseret og forsynet med gummimellemlæg, der som nævnt vil forbedre bogiens løbeegenskaber og formindske lyden fra kørslen.

I 1960 blev der leveret 4 stk nye bogiestålvogne litra DD af samme længde som en personvogn og indrettet med postkon-tor og pakrum. Vognene er iøv-

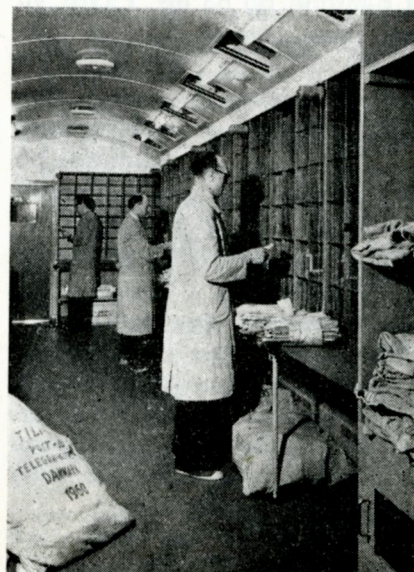
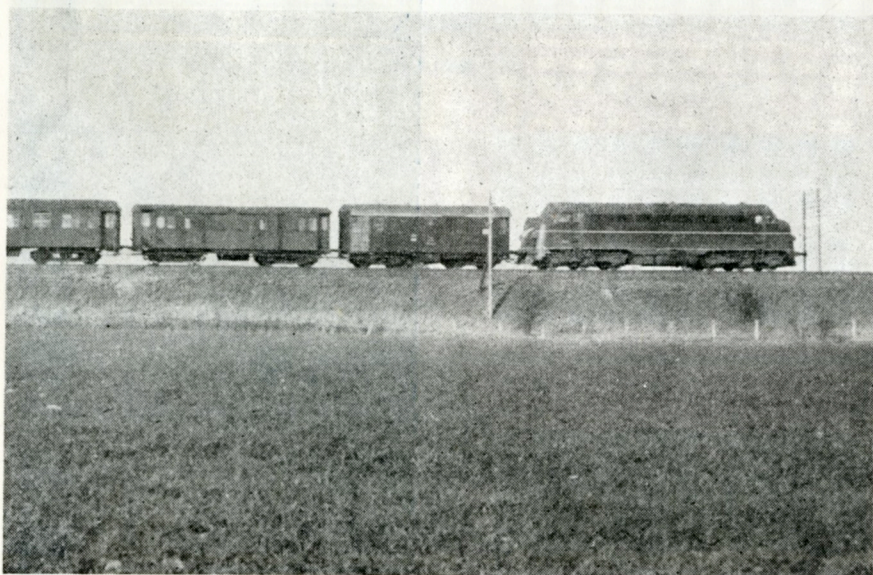
rigt indrettet efter samråd med post- og telegrafvæsenet, og der er gjort alt for at få en praktisk indrettet vogn med så gode arbejdsforhold for personalet som muligt. Disse postvogne har helautomatisk, oliefyret varmluft-anlæg, der anvendes, når vog-nene kører i tog, hvor opvarm-ning med damp ikke er mulig. Yderligere 7 vogne litra DD og 5 postvogne litra DB af en noget mindre type, men stort set indrettet som litra DD vil blive leve-ret i 1961.

Desuden vil centralværkstedet i

Århus fortsætte med at ombygge nogle rejsegodsvogne til post-pakvogne af litra DK.

Statsbanernes program for an-skaffelse af nye vogne i de kom-mende år omfatter både person-vogne og et yderligere antal postvogne. Hertil kommer, at et større antal rejsegodsvogne af litra EA er i bestilling.

Med de stigende toghastigheder, er det til stadighed nødvendigt at sørge for, at person-, post- og rejsegodsvognene ved nybyg-ning og ombygning følger med i udviklingen.



Statsbanerne bygger nu fortrinsvis standard-godsvogne, der er indrettet og udstyret efter den internationale jernbaneunions (UIC's) principper og fremstillet efter UIC's tegninger. En af de mange fordele ved dette internationale samarbejde er, at godsvognene hurtigt kan repareres også uden for ejendomsbanen, idet de deltagende lande er udstyret med standard reservedele, som f.eks. hjulsæt, døre, puffere m.m.

Hertil kommer, at disse godsvogne opfylder betingelserne for indsættelse i den europæiske vognpulje (Europ-vognpark), hvor det kræves, at de forskellige landes Europ-vognparker skal opfylde visse overenskomstmæssige betingelser med hensyn til mål og standardvogndele, som f.eks. fjedre, hjulsæt m.v., idet godsvognene skal repareres i brugerlandet i tilfælde af mindre uheld. Godsvognene skal dog revideres i hjemlandet.

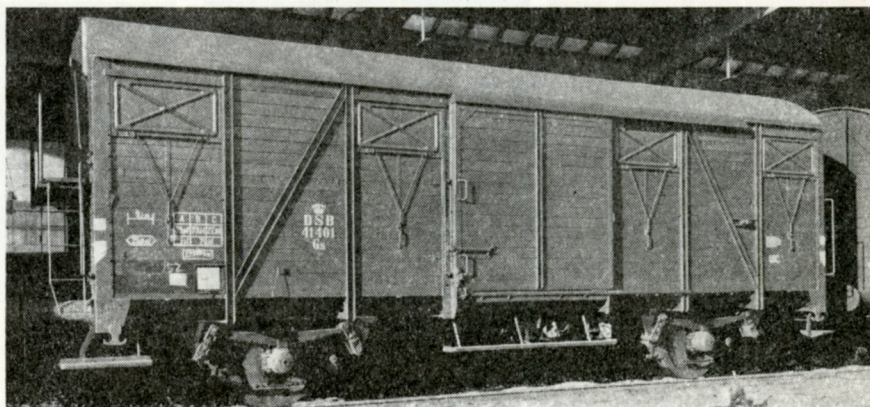
Denne Europ-ordning bygger på en overenskomst mellem de fleste europæiske lande og går ud på, at godsvognene, der mærkes »Europ«, kan anvendes som det pågældende lands egne vogne. Som eksempel på internationale standard-godsvogne skal nævnes GS-vogne og T-vogne.

GS-vognen er en lukket godsvogn, der bygges i Danmark og har en lastgrænse (maksimallast) på 27,5 tons. Godsvognens bundflade er 25 m², og vognen har et rumfang på 63 m³. I 1961 vil der blive leveret 300 stk GS-vogne.

T-vognen er en åben godsvogn med en lastgrænse (maksimallast) på 27,5 tons, og en bundflade på 34,6 m². Den bygges ligeledes i Danmark. Der er foreløbig bestilt 100 stk, der skal leveres i løbet af 1961.

Endvidere kan nævnes, at der i 1960 er leveret 10 stk lukkede special-godsvogne litra HS fra en tysk fabrik. Disse vogne er forsynet med forskydelige sidevægge og er særligt egnede til læsning ved hjælp af gaffeltrucks.

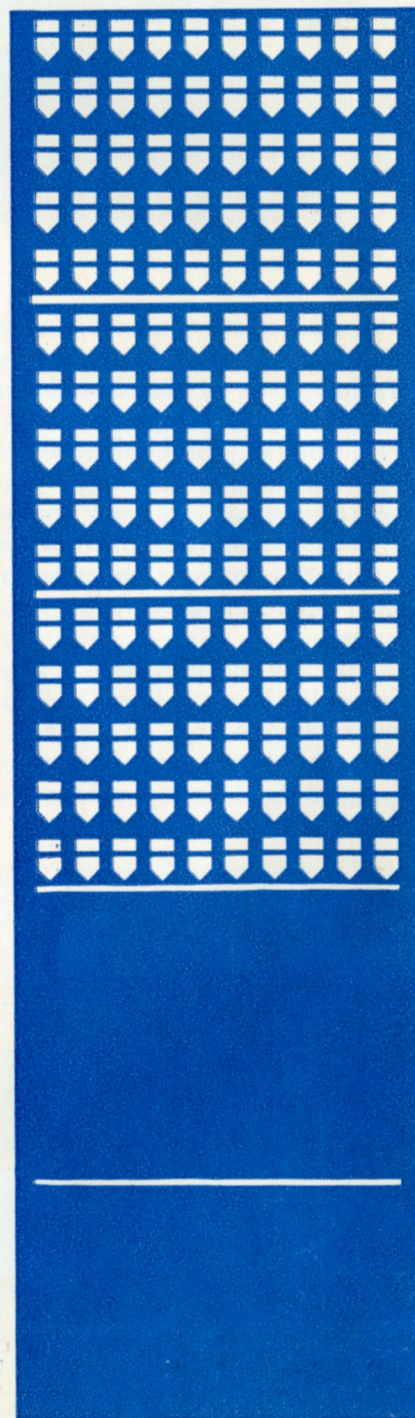
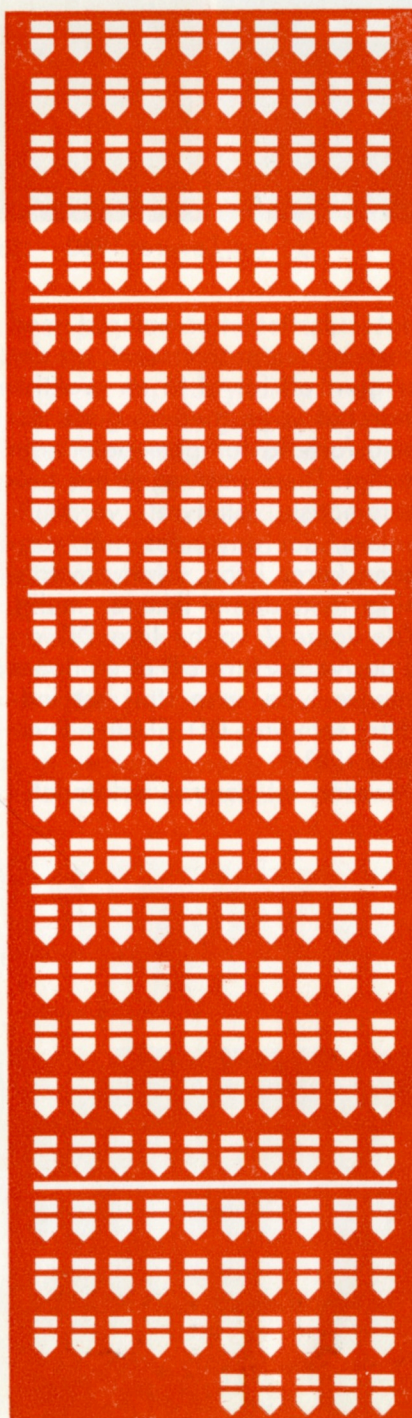
Statsbanernes godsvognspark moderniseres til stadighed, ikke

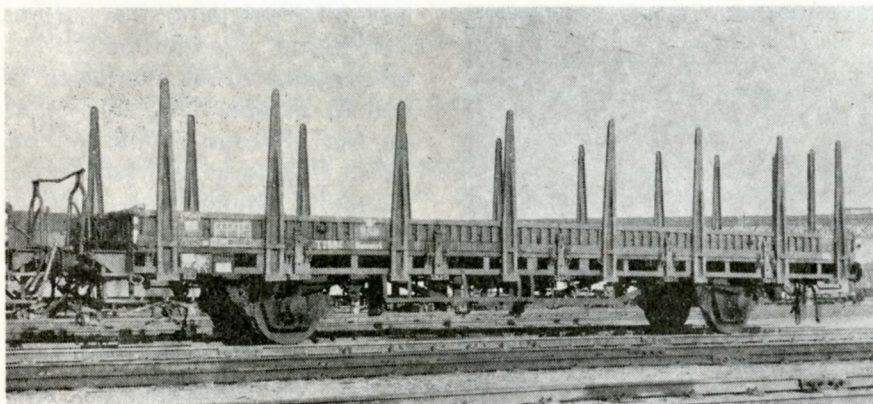


Litra GS

Leveret 1960

Leveres 1961

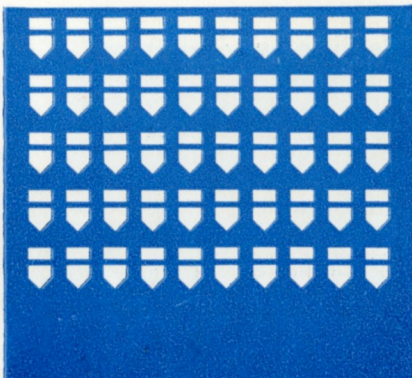




Leveret 1960

Litra T

Leveres 1961



alene ved anskaffelse af nyt materiel, men også ved ombygning af det eksisterende materiel; det kan således nævnes, at et stort antal ældre lukkede godsvogne er blevet moderniseret. De er blevet forsynet med skydedøre, og hele konstruktionen er forenklet og forstærket, idet der bl a er anvendt stålskelet til opbygning af vognene.

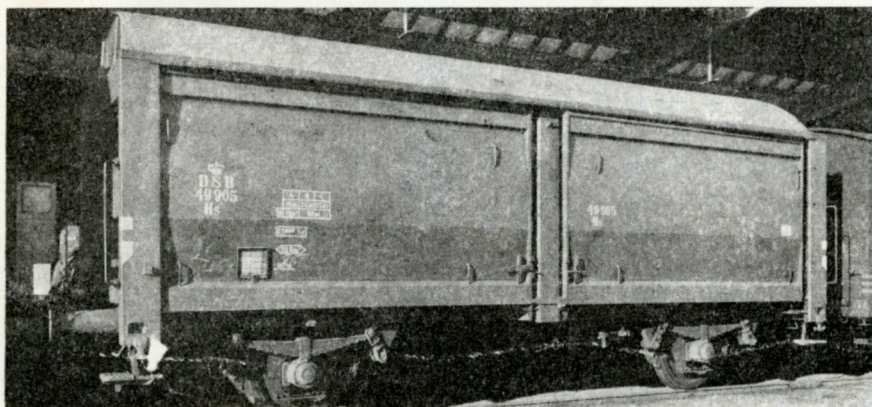
Desuden anvendes adskillige dele og konstruktioner, der svarer til de i standardgodsvognene anvendte.

I de kommende år vil en stadig større del af godsvognene blive udstyret med rullelejer i akselkasserne.

Denne modernisering vil komme til at omfatte de nyeste godsvogne, der blev anskaffet, inden statsbanerne i sin tid gik over til kun at anskaffe godsvogne med rullelejer, og der opnås herved, at materiellet bliver bedre egnet til fremførelse i hurtige godstog end med de før i tiden anvendte glidelejer.

Da et stadig større antal forsendere går over til at benytte »Kasser på hjul« – transportbeholdere – er der i 1960 yderligere anskaffet ca 100 stk transportbeholdere type A med 1 m³ rumindhold og en godslast på 1000 kg, og i løbet af 1961 vil der yderligere blive leveret ca 100 stk transportbeholdere. Herefter råder statsbanerne over 1975 stk transportbeholdere, der er særdeles egnede til rationel stykgodstransport, idet de bl a letter befordringen fra dør til dør, overflødiggør emballering og reducerer muligheden for godsbeskadigelse til et minimum.

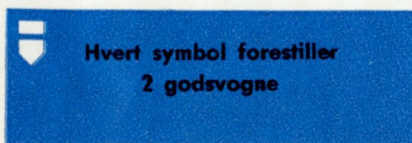
Til transport af letfordærlige varer har statsbanerne i 1960 anskaffet en isoleret køletransportbeholder, type Ai med et rumindhold på 1,2 m³ og en godslast på 1000 kg. Der vil i 1961 yderligere blive leveret 19 stk køletransportbeholdere, type Ai og 20 stk isolerede køletransportbeholdere type Bi med et rumindhold på 1,9 m³ og en godslast på 1000 kg. Statsbanerne råder derefter over 40 stk isolerede transportbeholdere.

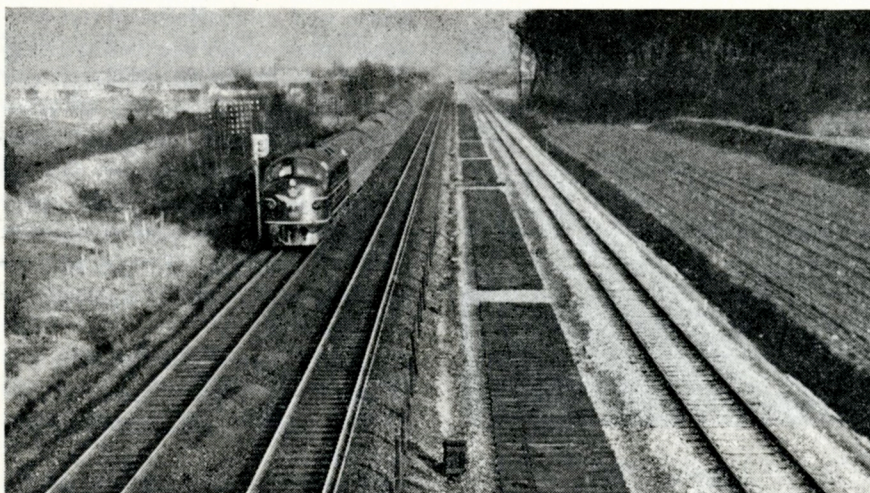


Leveret 1960

Litra HS

Leveres 1961





Statsbanernes udgifter til anlægsarbejder beløb sig i finansåret 1960/61 til ca 55 millioner kr, hvortil kommer et betydeligt beløb for arbejder, der betales af andre myndigheder, men udføres af statsbanerne.

Fugleflugtlinien, den nye internationale forbindelse mellem Danmark og Vest-Tyskland, over Rødbyhavn-Puttgarden, ventes taget i brug sommeren 1963.

Store anlægsarbejder er allerede udført, og de resterende anlægsarbejder søges fuldført i efteråret 1962, så ibrugtagningen i 1963 ikke forsinkes af en eventuel streng vinter.

Arbejdet omfatter på dansk side ombygningen af Nykøbing F1 station, etablering af ny bane fra Nykøbing F1 til Rødbyhavn og anlæg af ny Rødbyhavn station og færgehavn.

Den første del af ombygningen af Nykøbing F1 station er tilendebragt, idet stationens nye godsbanegård og pakhus blev taget i brug i 1960.

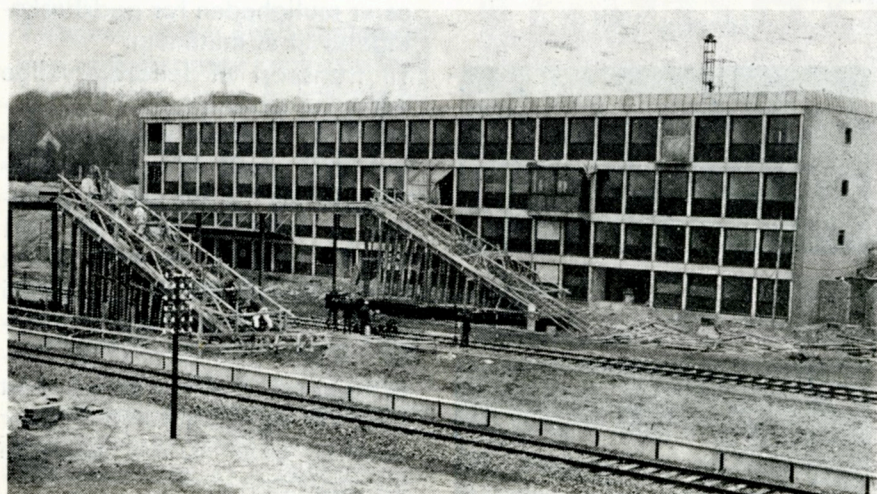
Forbindelsen over Guldborgsund mellem Falster og Lolland bliver en ny kombineret vej- og jernbanebro, der er under udførelse. Mellem Guldborgsund og Rødbyhavn er jord- og viaduktarbejder fuldført på en betydelig del af strækningen.

I Rødbyhavn er store udgravnings- og opfyldningsarbejder afsluttede, og man er igang med at an-

lægge færgelejerne, der udføres i en tørlagt byggegrube.

Kalundborg-Århus overfarten fik den 15. oktober 1960 en ny færge, M/F »Prinsesse Anne-Marie«, der er Danmarks hurtigste færge. Forud for denne begivenhed er udført en række store anlægsarbejder i de to overfartsbyer.

For Kalundborgs vedkommende blev det nødvendigt at skaffe opmarchplads for biler til hurtigfærgerne og samsøskibene, ligesom stationens gamle hovedbygning og pakhus måtte nedrives og erstattes med nye. Desuden



blev etableret nye færgelejer, og sporanlægget blev fuldstændig omlagt.

I Århus er ligeledes etableret opmarchpladser samt opført en ny ekspeditionsbygning på havnen.

Modernisering og flytning af stationer m v. Det vil ikke her være muligt at give udtømmende oplysninger om alle moderniseringer og anlægsarbejder, men vi skal nævne nogle af de vigtigste: **Nørrebro station** får et moderne pladslæsningsanlæg, således at godsforsenderne kan læsse godset direkte fra lastbil til godsvogn.

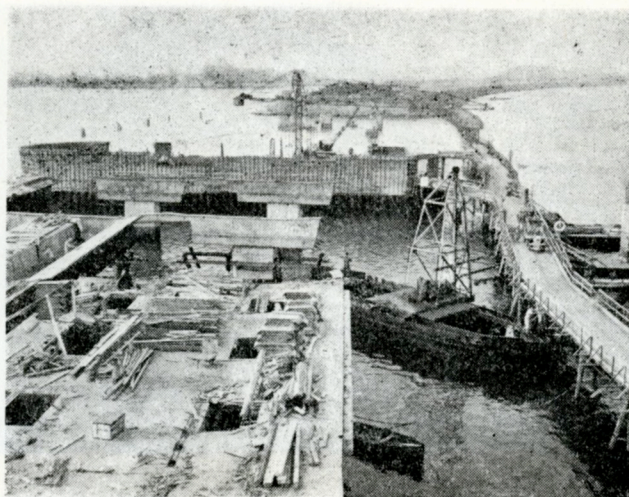
Sorø station får ændrede spor- og perronforhold. **Korsør station** får et godstogs spor, der kan tage tog med en længde på 835 m.

Nyborg station har nu de nye sporanlæg så godt som færdige.

Vojens station har fået krydspor forlænget. Det samme vil blive gjort på andre sønderjyske stationer.

Skive H station påregnes fra efteråret 1961 at blive afløst af en helt ny station, der anlægges noget vest for den nuværende station.

Københavns nærtrafik betjener den stadig større og større del af befolkningen, der må bo uden for bykernen. For en meget stor del af hovedstadsområdet er S-toget bindeleddet mellem hjem og arbejdssted. Derfor stilles der store



Billedet øverst tv:

Glostrup-Tåstrupliniens nuværende to fjernspor vil fra 1962 blive benyttet til den kommende S-togstrafik til Tåstrup. Der lægges derfor to nye fjernspor til erstatning for de nuværende.

Billedet midt på siden:

Statsbanernes nye færge M/F »Prinsesse Anne-Marie« i færgelejet i Århus. Til højre i billedet ses gavlen af den nye havnestation.

Billedet nederst tv:

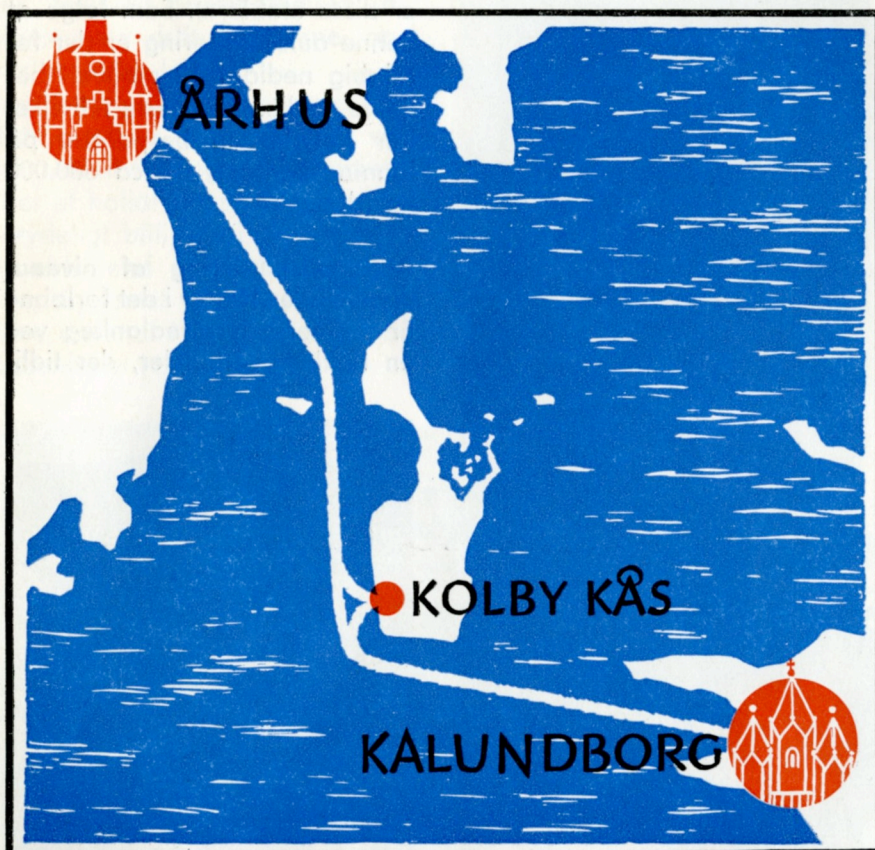
Hovedbygning med tilhørende gangbro til perronerne på den nye jernbanestation i Skive.

Billedet øverst th:

Den nye Guldborgsundbro mellem Falster og Lolland under bygning. Til højre i billedet ses en midlertidig arbejdsbro og i baggrunden den på Lollandsiden fuldførte dæmning for bane og vej.

Billedet nederst th:

Arbejdstog med ballast til den nye banestrækning mellem Nykøbing FI og Rødbyhavn.

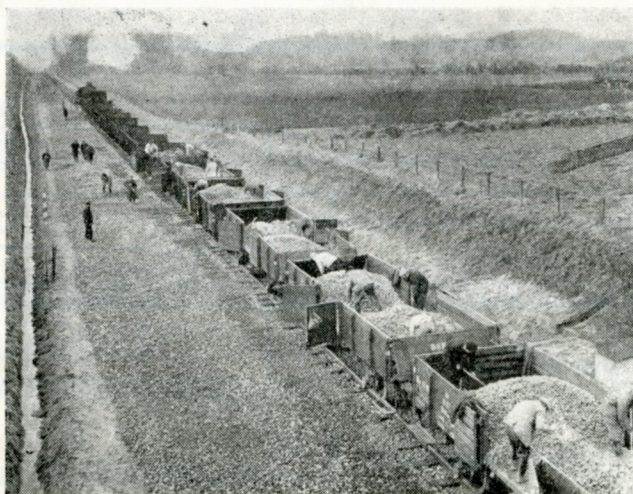


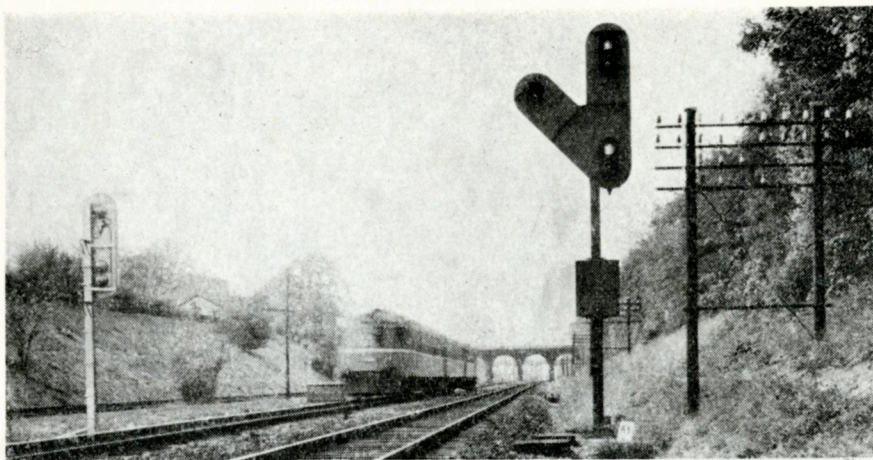
krav til S-togstrafikken, og nye strækninger må planlægges lang tid forud, ligesom nuværende må holdes i tidssvarende stand.

I løbet af 1962 åbnes den ny S-banestrækning mellem Glostrup og Tåstrup, og i folketinget er forelagt lovforslag om anlæg af Lundtoftebanen og Køgebugtbanen samt om ombygning af Hareskovbanen til S-bane.

I november 1960 blev Lyngby stations nye moderne hovedbygning færdig. Omfartsvejen vest om Lyngby er bygget over stationen, hvilket har nødvendiggjort omfattende brokonstruktioner.

Af arbejder, der i 1961 ventes påbegyndt på S-banerne kan nævnes de nye S-stationer Albertslund og Rødovre samt ombygning af Tåstrup station til S-station.

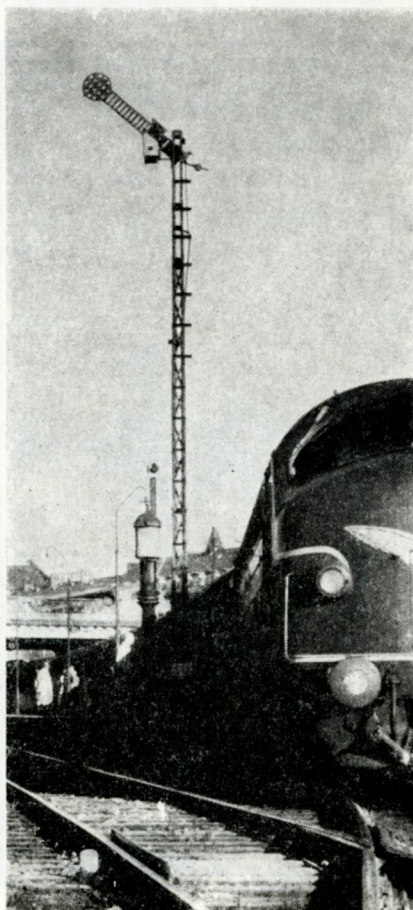




Sikkerheden går frem for alt, derfor må signaler, sporskifter, signalapparater m m være af bedste kvalitet, og hvor det er muligt, helst automatiske, så menneskelige fejl udelukkes.

Opfyldelsen af disse krav giver statsbanernes sikringsteknikere mange arbejdsopgaver, hvoraf vi skal nævne følgende:

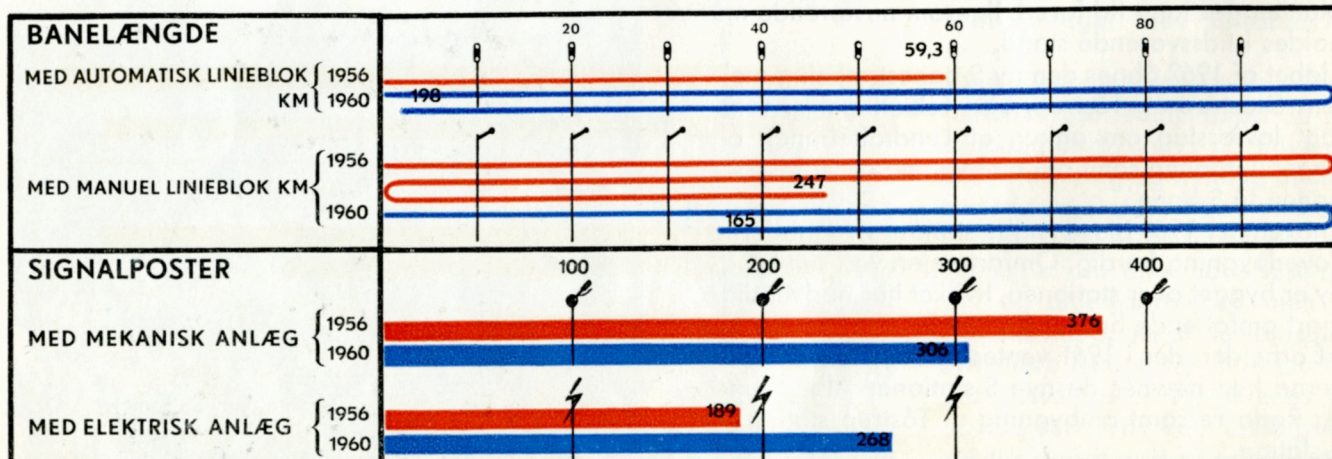
Automatisk linieblokanlæg. Mellem to nabostationer må der på hvert spor normalt kun være ét tog. Først når toget er kommet til næste station, må det efterfølgende tog afsendes. Hvor sådanne stationer ligger på en stærkt trafikeret strækning, har man mellem stationerne bygget en »signalstation«, teknisk benævnt en mellemblok, hvorved opnås, at to tog i samme retning samtidig kan være undervejs ad samme spor mellem de to stationer – ét tog mellem stationen og mellemblokken og et andet tog mellem mellemblokken og næste



station. Disse mellemblokposter var tidligere sædvanligvis manuelt betjent, men de erstattes nu efterhånden af automatiske linieblokanlæg, der ikke alene giver personalebesparelse, men også tillader en mere intensiv toggang på de pågældende strækninger. I løbet af 1961 vil der være 280 automatiske blokintervaller mod kun 34 i 1952.

Det er i første række S-banen og fjernstrækningerne København-Korsør og Nyborg-Fredericia, der forsynes med disse anlæg, men også enkelte andre steder er disse etableret. Som følge af denne automatisering er der foreløbig nedlagt 12 manuelt betjente mellemblokposter, hvilket har betydet en besparelse på lønningskontoen på ca 600.000 kr årligt.

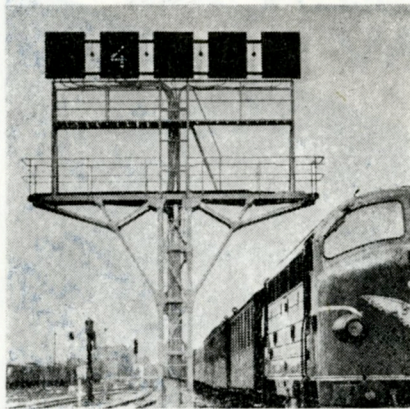
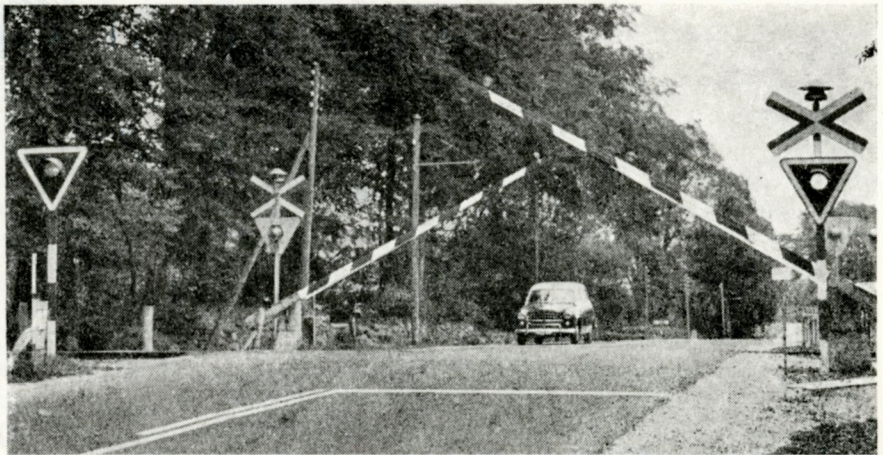
Automatisk sikring af niveaukrydsninger. Der er i det forløbne år etableret lyssignalanlæg ved en række overkørsler, der tidli-



gere var ubevogtede. I øvrigt koncentrerer statsbanerne sig om at ændre håndbetjente bomme eller led til automatisk bevogtning, enten med lyssignaler alene eller kombineret med bomme. I alt er der ved årets udgang ca 500 automatisk sikrede overkørsler, og dette tal vil i 1961 stige med ca 100.

Opvarmning af sporskifter. Alle vigtige sporskifter i Københavns nærtrafik er nu forsynet med elektriske opvarmningsanordninger, hvorved opretholdelsen af planmæssig drift under sne- og frostperioder lettes.

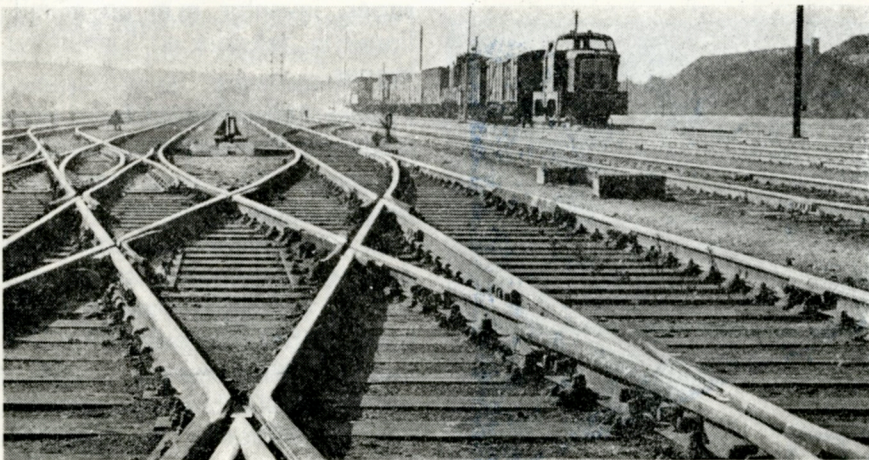
Som noget nyt kan nævnes, at statsbanerne i et vist omfang vil gå over til flaskegasopvarmning efter et hollandsk system, der er betydeligt billigere i anskaffelse og drift end elektrisk opvarmning. Systemet vil i første række blive anvendt i Fredericia og på København H.



Fjernstyring. I 1956 blev statsbanernes første fjernstyrede station (Masnedø) sat i drift. Der er nu fjernstyringscentraler i Vordingborg, Nykøbing F., Roskilde, Odense og Struer, der betjener 12 fjernstyrede stationer. Med undtagelse af anlægget i Struer er de nævnte anlæg kun delvist udbyggede. I løbet af 1961 vil yderligere 9 stationer blive fjernstyrede.

Teleanlæg. Ved statsbanerne findes nu 103 radiostationer og 31 radaranlæg. Radaranlæggene og de fleste radiostationer befinder sig på statsbanernes færges og skibe. I løbet af 1961 bliver der yderligere etableret 15 radiostationer og 2 radaranlæg, indbefattet de radioanlæg for rangering, som installeres på statsbanernes nye diesel-rangerlokomotiver.

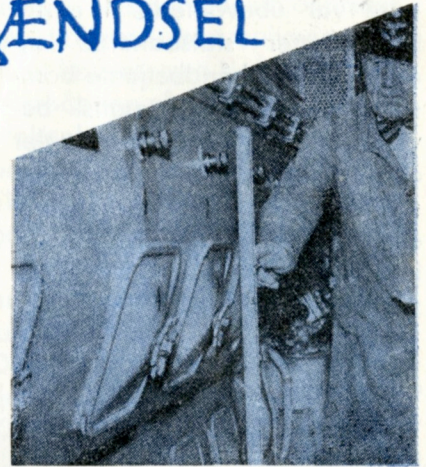
Udbygningen af telefonnettet med automatisk opkald fortsættes. I 1961 sættes en central i Odense i drift.



NIVEAUOVERKØRSLER		1.000	2.000	3.000			
1958		[Red bar]			3874		
1960		[Blue bar]			3686		
NIVEAUOVERKØRSLER		100	200	300	400	500	
SIKRET VED BOMME	1958	[Red bar with symbols]				555	
	1960	[Blue bar with symbols]				435	
SIKRET VED BLINKLYS	1958	[Red bar with symbols]				304	
	1960	[Blue bar with symbols]				354	
SIKRET VED BLINKLYS OG HALVBOMME	1958	[Red bar]				31	
	1960	[Blue bar]				50	

FLYDENDE BRÆNDSEL

25 mill



TRÆPRODUKTER

12 mill



Statsbanerne købte af forbrugsvarer til den daglige drift og vedligeholdelse i sidste driftsår for ca 110 millioner kr.

De betydeligste varegrupper var: Flydende brændstof ca 25 millioner kr, fast brændsel ca 9 millioner kr, jern- og stålprodukter (herunder skinner) ca 25 millioner kr, træprodukter (herunder sveller) ca 12 millioner kr, elektriske artikler, værktøj, maskiner ca 11 millioner kr, papir, tryksager, inventar m m ca 6 millioner kr, tekstiler ca 5 millioner kroner.



9 mill

FAST BRÆNDSEL



I de ca 110 millioner kr er ikke medtaget de betydelige beløb, der bruges til anlæg, trækraft, færger, skibe, rullende materiel m m. Statsbanernes forbrug og dermed statsbanernes indkøb påvirkes i væsentlig grad af statsbanernes tekniske udvikling. Det kan således nævnes, at der i sidste driftsår blev indkøbt for ca 25 millioner kr flydende



6 mill

PAPIR

TRYKSAGER & INVENTAR m m



JERN & STÅL

25 mill

ELEKTRISKE ARTIKLER,
VÆRKTØJ,
MASKINER

11 mill



brændstof mod for ca 20 millioner kr i driftsåret 1956/57, hvilket skyldes statsbanernes overgang til dieseldrift. Af samme grund samt på grund af store fald i kulpriserne købte statsbanerne i sidste driftsår kun for ca 9 millioner kr fast brændsel mod ca 42 millioner kr i driftsåret 1956/57.

Som et kuriosum og som udtryk for den prisstigning, der har fundet sted i de sidste 25 år, kan nævnes, at Lillebæltsbroen i 1935 kostede 24 millioner kr – her er dog ikke medregnet omkostningerne til de store vejanlæg i forbindelse med bygningen af broen – medens en færge i dag koster ca 23 millioner kr.

En dansk bøgesvelle kostede 5 kr i 1935, i dag koster den 22 kr, altså en stigning på ca 340 pct. Til sammenligning kan nævnes, at et månedskort til rejser på statsbanerne i 1935 kostede 85 kr. I dag koster et månedskort 156 kr, altså en stigning på ca 83 pct.

5 mill
TEKSTILER

17 mill

ØVRIGE VARER

	19 ⁵⁸ / ₅₉	19 ⁵⁹ / ₆₀
ØKONOMI		
INDTÆGTER, TUS KR		
Billetter	201 620	205 279
Kort	29 003	32 407
Baner og overfarter	230 623	237 686
Rutebilruter	35 445	36 054
Andre personindtægter	2 168	2 272
Personbefordringen i alt	268 236	276 012
Rejsegodsbefordringen	2 988	2 950
Motorkøretøjer på overfarterne	29 073	35 248
Banepakker	8 576	9 562
Andet stykgods	53 929	67 978
Vognladningsgods	113 858	125 938
Biindtægter m m	6 853	8 311
Godstransport i alt	183 216	211 789
Postbefordringen	21 265	23 890
Andre indtægter	44 269	42 661
Driftsindtægt i alt	549 047	592 550
UDGIFTER, TUS KR		
Løn m v	386 438	397 027
Brændselsmaterialer og el til trækraft	49 014	42 763
Andre udgifter	136 123	152 061
Driftsudgift i alt	571 575	591 851
Driftsoverskud	÷ 22 528	699
Afskrivning	23 651	26 324
Forrentning	51 145	56 228
Statens tilskud	97 324	81 853
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	1 162 232	1 318 035

	19 ⁵⁸ / ₅₉	19 ⁵⁹ / ₆₀
TRAFIK OG DRIFT		
Personkilometer, billetter, tus	2 239 498	2 220 203
Personkilometer, kort, tus	865 668	883 607
Personkilometer i alt, tus	3 105 166	3 103 810
Rejser, billetter, tus	60 792	59 567
Rejser, kort, tus	52 970	54 172
Rejser i alt, tus	113 762	113 739
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus	30 926	31 110
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus	39 936	40 591
Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus	70 862	71 701
Tonkilometer, stykgods, tus	172 438	185 411
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1 208 046	1 194 879
Tonkilometer i alt, tus	1 380 484	1 380 290
Befordret stykgods, tus tons	809	867
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 264	6 012
Befordret vægt, tus tons	7 073	6 879
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	5 314	4 738
Togkilometer, motordrevne tog, tus	29 087	29 718
Togkilometer, S-tog, tus	4 127	4 170
Togkilometer, personførende tog, tus	29 965	29 866
Togkilometer, andre tog, tus	8 563	8 760
Togkilometer i alt, tus	38 528	38 626
Vognakselkm, tus	993 692	1 000 898
Godsvogne læsset på DSB	865 382	872 424
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	71 070	69 017
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	140 253	137 444
Transportbeholdere læsset på DSB	55 981	65 274
Sejladskm, tus	1 400	1 464

	19 ⁵⁸ /59	19 ⁵⁹ /60
Dobbeltture Halskov-Knudshoved	6 459	6 974
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 329	12 008
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	17 871	18 363
Dobbeltture Gedser-Grossenbrode Kai	2 676	2 639
Dobbeltture Kalundborg-Århus	418	415
Dobbeltture øvrige overfarter	8 051	8 256
Dobbeltture i alt	46 804	48 655
Overførte biler Halskov-Knudshoved	810 608	908 513
Overførte biler Korsør-Nyborg	65 554	52 284
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	303 913	299 099
Overførte biler Gedser-Grossenbrode Kai	142 005	152 639
Overførte biler Kalundborg-Århus	24 250	24 187
Overførte biler øvrige overfarter	27 842	28 914
Overførte biler i alt	1 374 172	1 465 636
Overførte passagerer, tus	12 780	12 311
PERSONALE		
Tjenestemænd	15 359	15 167
Fast ansatte timelønnede	2 810	2 793
Andet personale	7 799	7 731
Driftspersonale, baner og overfarter	25 968	25 691
Anlægspersonale	1 124	1 110
Rutebils-personale	1 058	1 067
Personale i alt	28 150	27 868
Driftspersonale pr. 100 000 vogn- akselkm	2,61	2,57
DRIFSMATERIEL		
Damp-toglokomotiver i drift	175	154
Damp-rangerlokomotiver i drift	158	149
Motor-toglokomotiver	45	45
Motor-rangerlokomotiver	5	18
Rangertraktorer	93	93
Motorvogne	149	149
Siddepladser i motorvogne	6 403	6 403
Dobbeltmotorvogne (MK-FK)	5	5
Siddepladser i dobbeltmotorvogne	556	556

	19 ⁵⁸ /59	19 ⁵⁹ /60
Elektr motorvogne	102	102
Siddepladser i elektr motorvogne	6 522	6 522
Lyntog	8	8
Siddepladser i lyntog	1 614	1 614
Personvogne	1 414	1 383
Siddepladser i personvogne	90 712	90 039
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	12	12
Rejsegods- og postvogne	466	431
Lukkede godsvogne	7 058	6 876
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	111 292	113 894
Åbne godsvogne	5 253	5 152
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	94 002	97 192
Private godsvogne	873	877
Lasteevne i private godsvogne, tons	14 217	14 403
Færger og skibe	25	25
Omnibusser	531	522
Siddepladser i omnibusser	21 057	21 421
Lastbiler og påhængsvogne	231	237
BRÆNDELSFORBRUG		
Kul i tons	165 806	150 073
Brændselolie, tus liter	110 578	116 465
Benzin, tus liter	1 071	938
Elektricitet til S-tog, tus kwh	49 470	51 025
BANEANLÆG		
Enkeltspor, elektrificeret, km	10,6	10,2
Enkeltspor i alt, km	1 843,2	1 805,7
Dobbeltspor, elektrificeret, km	49,3	49,8
Dobbeltspor i alt, km	711,9	712,5
Banelængde, km..	2 555,1	2 518,2
Sporlængde, km	4 827,7	4 846,6
Færge- og skibsstrækninger, km	320,3	320,3
Areal, km ²	67,1	66,9
Stationer m v	524	517
Rejsebureauer	18	18

Personkilometer: Én rejsende befordret over én km

Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km

Sejlskilometer: Én færges eller ét skibs sejlskilometer over én km

Togkilometer: Én person- eller ét godstogs kørsel over én km

Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km

