



DANSKE
STATSBANER
1961

FORORD	1
ØKONOMI	2
TRAFIK	4
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

Så er vi her igen for på en overskuelig, måske kunne jeg sige en talende måde at fortælle lidt om, hvilket arbejde der udføres af Danske Statsbaner, udtrykt såvel i arbejdsmængde som i penge. – Økonomisk har finansåret 1960/61 været et godt år, vore driftsindtægter har været 29 millioner kr større end vore driftsudgifter, og vi mener, at dette resultat ikke mindst skyldes den fremadskridende modernisering og rationalisering, som vi arbejder med på næsten alle områder, og som vi langt fra er færdige med, og derfor fortsætter med uformindsket kraft. På de følgende sider kan De finde en hel del oplysninger herom.

Tal og illustrationer taler for sig selv, plejer man at sige, og det gør de også her, men jeg vil dog gerne indbyde Dem til at arbejde videre med oplysningerne – at drage følgeslutninger, således at De ikke nøjes med at konstatere, at der har været en bedring på det eller det område, men også gøre Dem klart, hvad det betyder i personaleforbrug og i tid. Begge dele kommer også Dem til gode, for mindre personale betyder mindre udgifter, og mindre tid medfører hurtigere befordring.

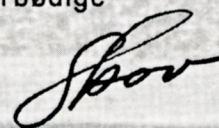
Under vort arbejde med at modernisere og rationalisere taber vi aldrig jernbanernes

første og største bud: sikkerheden af syne. Sikkerheden må ikke mindskes. I den henseende er vi så heldigt stillet, at moderne maskiner og anlæg også medfører en forøgelse af sikkerheden. En mand kan svigte (der findes næppe et menneske, som undgår nu og da at træde ved siden af). Det kan mekanik også, men svigter mekanik, gives det synligt til kende – for vort vedkommende i reglen gennem et stopsignal. Mennesket har i de fleste tilfælde ikke samme mulighed.

Tal og tabeller kan fortælle meget, men ikke alt. Det vil ikke være rigtigt at bruge de oplysninger, som findes i det følgende, på negativ måde, således at forstå, at De ikke, fordi De ikke finder det, som netop De kunne ønske, derfor må slutte, at så har vi ikke beskæftiget os hermed. Lad mig blot nævne sådan noget som støj. Der er gjort et ret stort arbejde for at mindske den støj, vore maskiner frembringer, og ikke uden held. Mon ikke De har bemærket, at de sidst tilkomne diesellokomotiver, litra MX, er mindre støjende end de først leverede MY.

Og sådan kunne jeg blive ved, men den videre bedømmelse vil jeg overlade til Dem. Vi indbyder Dem til at se "indenfor" og håber at have udstillet vore "varer", så de er lette at gå til.

Deres ærbødige

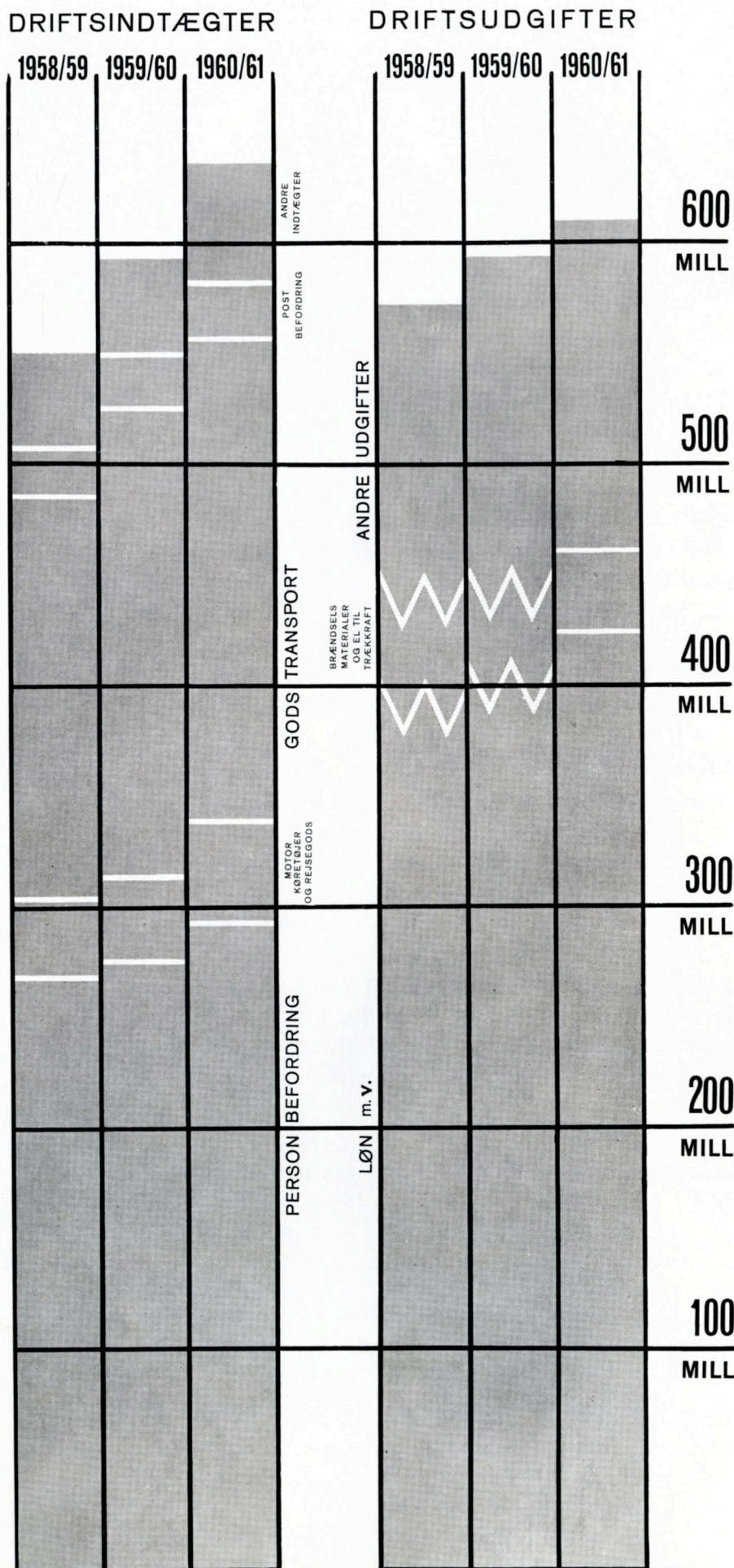


Statsbanernes regnskabsår går fra 1. april til 31. marts.

Det regnskabsmæssige resultat, regnskabsåret 1960/61, var særdeles gunstigt, idet driftsindtægterne steg 44,1 millioner kr, men driftsudgifterne kun med 15,8 millioner kr i forhold til det foregående regnskabsår. Den samlede indtægt var 636,7 millioner kr og de samlede driftsudgifter 607,7 millioner kr. Der blev således et driftsoverskud på ca 29 millioner kr.

Af udgifterne udgjorde løn m v den største post, nemlig 423,5 millioner kr eller 69,7 % af driftsudgifterne mod 397 millioner kr eller 67,1 % i det foregående år. Udgifterne til trækraft (brændselsmaterialer og elektricitet) til tog, færger, skibe og biler udgjorde 38,1 millioner kr, hvilket er ca 6,3 % af driftsudgifterne – i det foregående driftsår henholdsvis 42,8 millioner kr og ca 7,2 %.

Når yderligere afskrivning og forrentning efter de gældende regler – i alt ca 91,7 millioner kr – bringes ind i billedet, fremkommer det regn-



skabsmæssige slutresultat, der betegnes som statens tilskud og udgør ca 62,7 millioner kr mod 81,9 millioner kr i 1959/60 og 97,4 millioner kr i 1958/59.

Når man ser på statsbanernes regnskab, bør man samtidig tænke på, at statsbanerne gennem godt et århundrede har været med til at opbygge det Danmark, vi kender idag. Beboelseskvarterer, ja hele byer er skudt op, hvor jernbanen kom frem. Blev det gjort op i penge, hvad statsbanerne har medført af værdistigning på mange områder i samfundet, ville alene renterne af denne uhyre sum rigeligt dække statsbanernes såkaldte underskud.

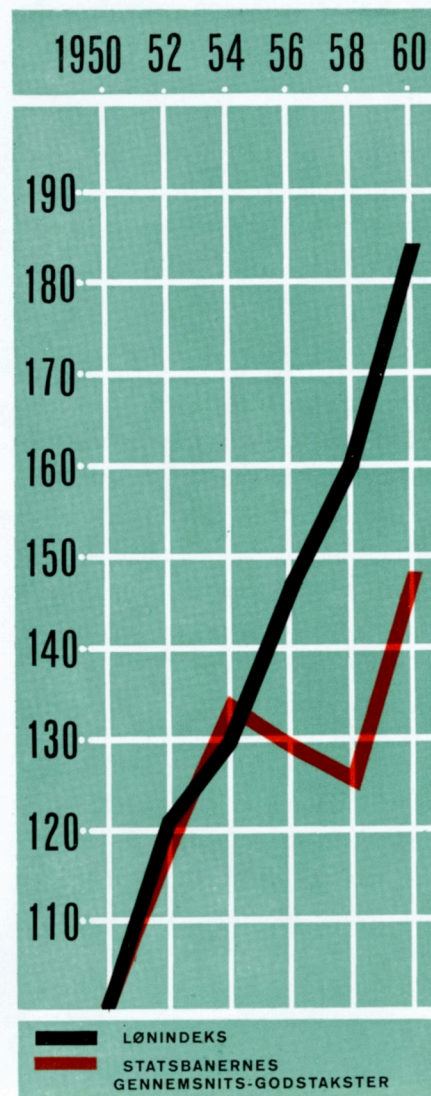
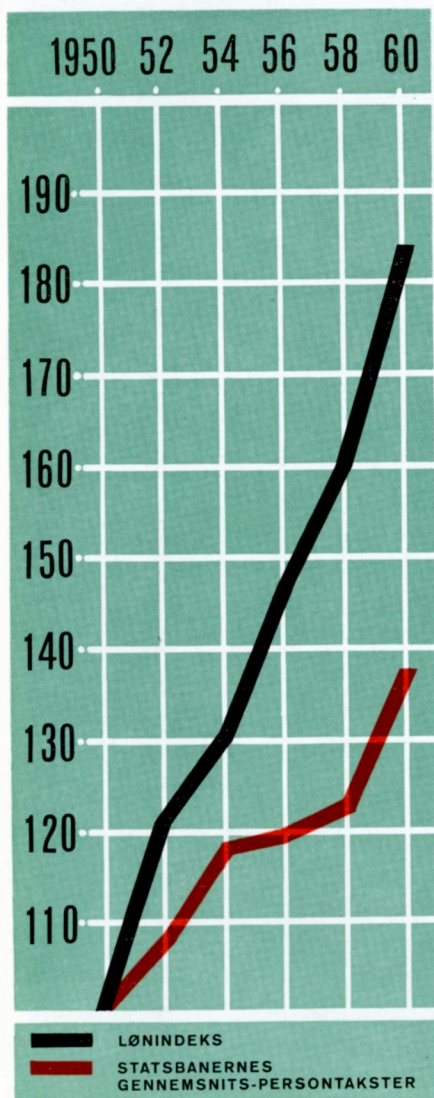
I driftsåret 1960/61 har der bl.a. fundet følgende tarifændringer sted:

På Kalundborg-Århus overfarten blev den 15. oktober 1960, samtidig med indsættelsen af M/F »Prinsesse Anne-Marie«, bl.a. takster for overførsel af gods på motorkøretøjer væsentlig nedsat.

I samarbejde med Københavns sporveje blev fra den 15. februar 1961 forsøgsvis indført salg af fællesabonnementskort til tog, spurvogn og bus.

Vi bringer i år oversigter, der viser stigningen i de gennemsnitlige takster for person- og godsbefordring fra 1950 sammenholdt med lønstigningen i samme periode. Af oversigterne ses, at takststigningen er væsentlig mindre end stigningen i det almindelige løn- og prisniveau.

Som eksempel på, at lønnen er steget betydeligt mere end statsbanernes persontakster kan nævnes, at en tømrersvend for 50 år siden måtte arbejde 60 timer for at kunne købe et månedskort til statsbanerne. Idag behøver han kun at arbejde ca 19 timer for at kunne købe et månedskort, der koster 180 kr.



»Det går som efter en køreplan«. Dette udtryk bruges, når noget er sikkert og præcist. Jernbanernes køreplaner skal tage hensyn til mange sider. Ikke alene skal der tages videst muligt hensyn til indenlandske ønsker og behov, men den danske køreplan skal minutøst tilpasses de udenlandske køreplaner. Dette puslespil ligger i hænderne på trafikafdelingens køreplanskontor, der med grafiske køreplaner som grundlag – et udsnit af en grafisk køreplan ses til højre – udarbejder de køreplaner, der kan købes af publikum under de forskellige betegnelser »Danmarks rejseforbindelser« (den grønne), »Togplanen« (den blå) og »Nærtrafikplanen«.

Når statsbanerne 1960/61 kunne befordre 112 millioner rejsende, heri inkluderet millioner af rejsende til og fra udlandet, uden væsentlige beklagelser over forsinkelser og dårlig service, så er alene dette et ikke helt ringe bevis for, at der arbejdes »efter en køreplan«.

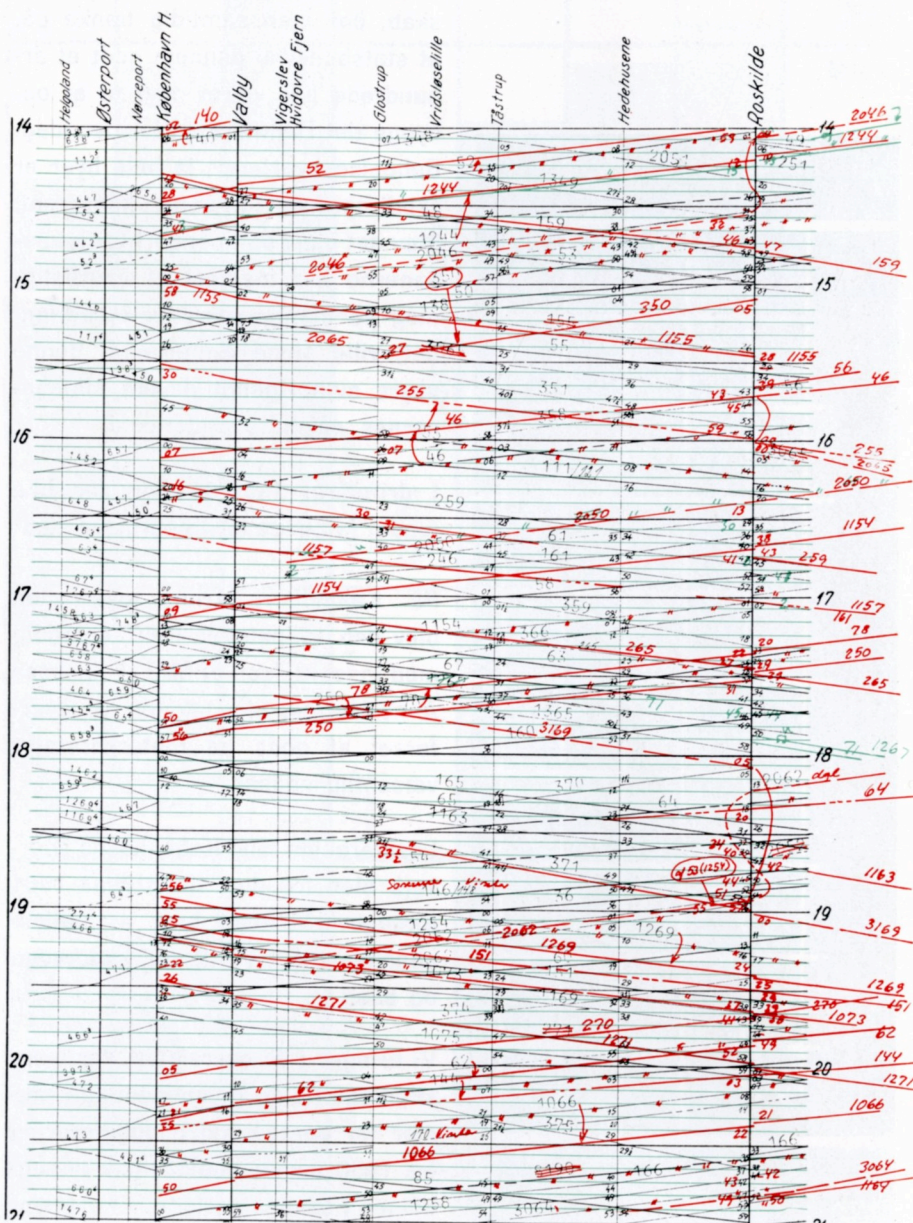
Men også for godsets vedkommende er der udarbejdet køreplaner – ikke alene i Danmark, men også i forbindelse med udlandet. I 1960/61 blev der befordret 6,92 millioner tons gods, der fandt frem på rette måde i rette tid »efter køreplanen«, såvel her i landet som udlandet. Af nyt på godstransportens område kan bl.a. nævnes, at statsbanerne den 1. april 1960 blev medlem af det internationale kølevognsselskab INTERFRIGO, der ejes af en række europæiske jernbanestyrelser. Selskabet har en vognpark på ca. 1800 kølevogne. Hertil kommer medlemslandenes park af kølevogne og isolede vogne, som selskabet også kan disponere over. Endvidere disponerer selskabet over kølevogne tilhørende forskellige datterselskaber af jernbanestyrelserne, nemlig STEF i Frankrig, TRANSTHERMOS i Tysk-

Plan 8b
Søn- og helligdage

- Lokomotivklasse
- Lokomotivnummer
- △ Vognforstyrrelse
- Auliforsyning
- ⊖ Olieforsyning
- Besætningsstation
- 1. Brevbort
- Hb. Hænderbort
- p.p. Privatbilletter
- Billet

28
Gyldig fra 29 maj 1960 1961

København H – Roskilde



land og SATI i Belgien. Endelig har selskabet et meget snævert samarbejde med selskabet TRANSFESA i Spanien, hvis vogne er således indrettet, at de kan løbe såvel på de brede spanske spor som på normal-sporede jernbaner.

Størstedelen af alle kølevogne i Europa er således nu under fælles forvaltning. Vognene kan uden hensyn til nationalitet indsættes der, hvor der er brug for dem. I månederne april–december 1960 blev der her i lan-

Direkte personvognsløb i forbindelse med udlandet sommeren 1961

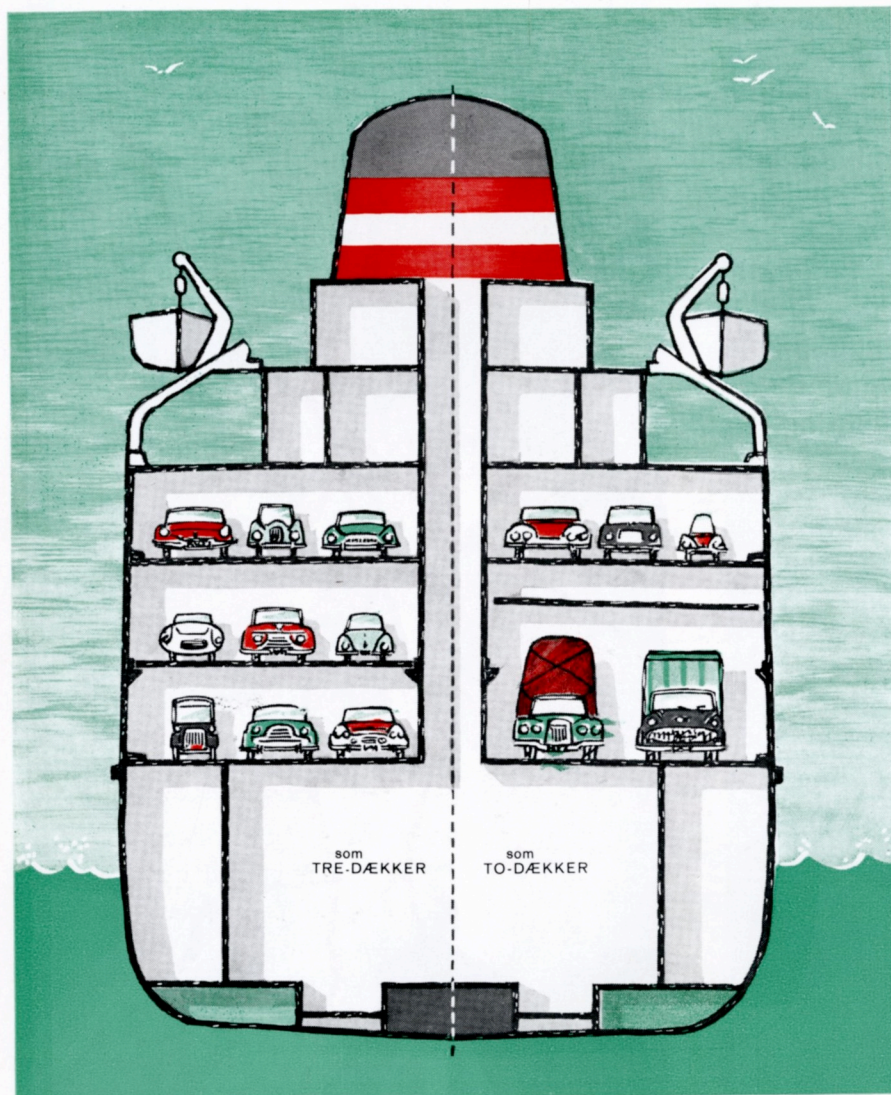
Sidde	Ligge	Sove	Strækning
6		3	København–Oslo
10		11	København–Stockholm
		1	København–Göteborg
2	1	2	København–Hamburg
1	1		København–Berlin
	1		København–Aachen
	1	2	København–München
1			København–Amsterdam
2	1	1	København–Hoek v Holland
2		1	København–Ostende
4	1	3	København–Paris
1		1	København–Wien
2			København–Chur
		1	København–Genova
		2	København–Milano
1			København–Venezia
7		1	København–Roma
3			Nyborg–Hamburg
2			Nyborg–Bad Harzburg
8		1	Frederiksh–Hamburg
2			Århus–Hamburg
3			Esbjerg–Hamburg
4			Esbjerg–Niebüll



det læsset 12.900 INTERFRIGO-kølevogne, hvilket svarer til gennemsnitlig 56 vogne pr hverdag.

DSB har i 1960 kun været medlem af INTERFRIGO i 9 måneder, og dog blev Danmark dette år med hensyn til antal læssede kølevogne nummer tre blandt de europæiske jernbanestyrelser. Kun Frankrig og Holland har flere læssede vogne end Danmark.

INTERFRIGO-samarbejdet er kun et enkelt eksempel på det betydningsfulde samarbejde de europæiske jernbaner imellem. Et samarbejde, der vil falde i tråd med fællesmarkedsplanerne.

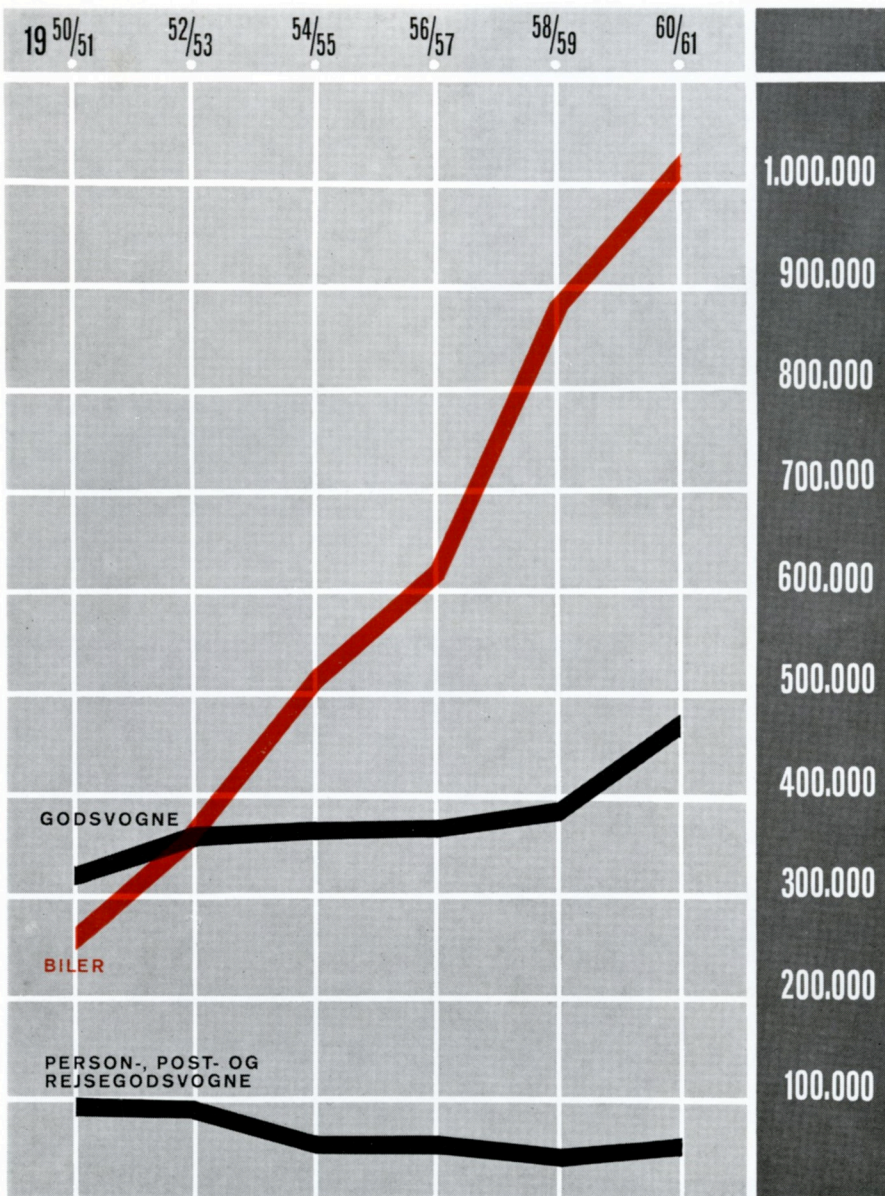


Der tales bro, men endnu sejles der. Den stigende trafik har nødvendiggjort en stor udvikling inden for statsbanernes søfartsvæsen, der er et ikke ubetydeligt led i Danske Statsbaners arbejdsområde. Den sidst tilkomne færge i statsbanernes flåde er M/F »Prinsesse Anne-Marie«, der blev indsat på hurtigruten mellem Kalundborg og Århus. Sejltiden blev herved nedsat til tre timer. Den nedsatte overfartstid og færgens moderne og behagelige indretning har gjort denne forbindelse mellem Sjælland og Jylland meget populær, så populær, at det private initiativ inden længe også her vil udnytte den af statsbanerne skabte good-will.

Om Kalundborg-Århus overfartens popularitet taler tallene i øvrigt deres tydelige sprog. I 1959/60 blev der således overført 24187 biler mod 53264 biler i 1960/61, altså en stigning på over 100 % til trods for, at færgen »Prinsesse Anne-Marie« i dette driftsår kun sejlede i knap 6 måneder.

På Storebæltsoverfarten stiller især biloverførslerne større og større krav til statsbanerne, der uafbrudt må være på vagt for at holde trit med udviklingen. Derfor er der også i begyndelsen af 1962 sluttet kontrakt med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri om bygning af en tre-dækkerfærge, der forventes indsat på Halsskov-Knudshoved overfarten i 1963. Tre-dækkerfærgen, der med en længde på 130 m bliver statsbanernes største færge, er så vidt vides den første af sin art i verden.

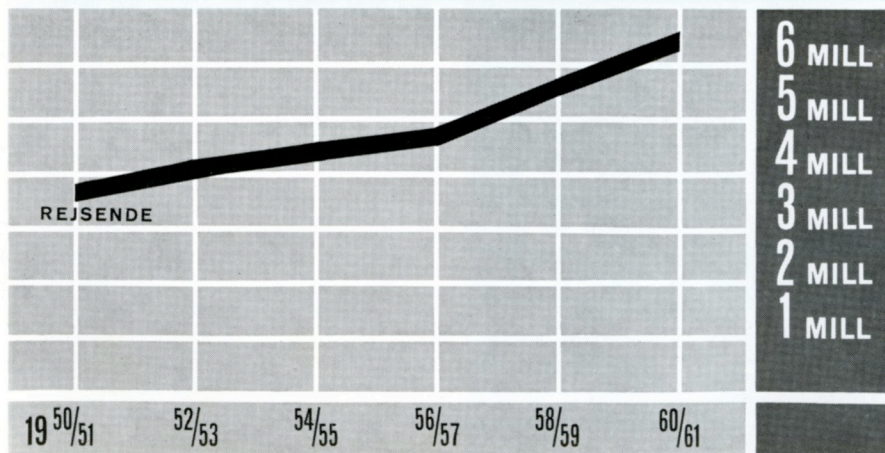
Færgen vil pr tur kunne overføre ca 400 personbiler og 1500 passagerer. Som det ses af tegningen på denne side, vil færgen kunne anvendes som tre-dækker eller to-dækkerfærge, alt efter behov. Af skematiske grunde er på tegningen angivet begge muligheder, i virkeligheden kan

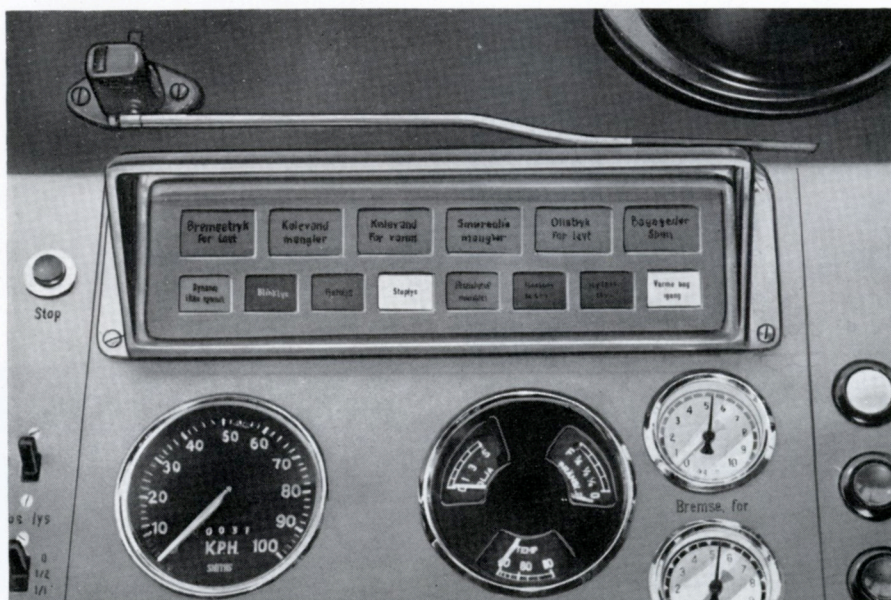


færgeren kun være enten en tre-dækker- eller en to-dækkerfærge. Det mellemste dæk vil blive inddelt i sektioner, som ved en særlig anordning vil kunne løftes op under det øverste dæk. Det nederste dæk kan da rumme ca 40 lastbiler samtidig med, at der på det øverste dæk kan være ca 125 personbiler. Til brug for tre-dækkerfærgeren bygges et nyt færgeleje i Halsskov og Knudshoved, der muliggør til- og frakørsel af biler til færgerens mellemste vogndæk, hvilket vil ske gennem portåbninger i skibssiden.

Også de færger, vi allerede har, er der tænkt på, idet vi i 1960/61 på færgerne »Korsør« og »Nyborg« har indrettet lukkede promenadedæk med oplukkelige vinduer. Herefter er samtlige jernbanefærger på Storebæltsoverfarten forsynet med lukkede promenadedæk.

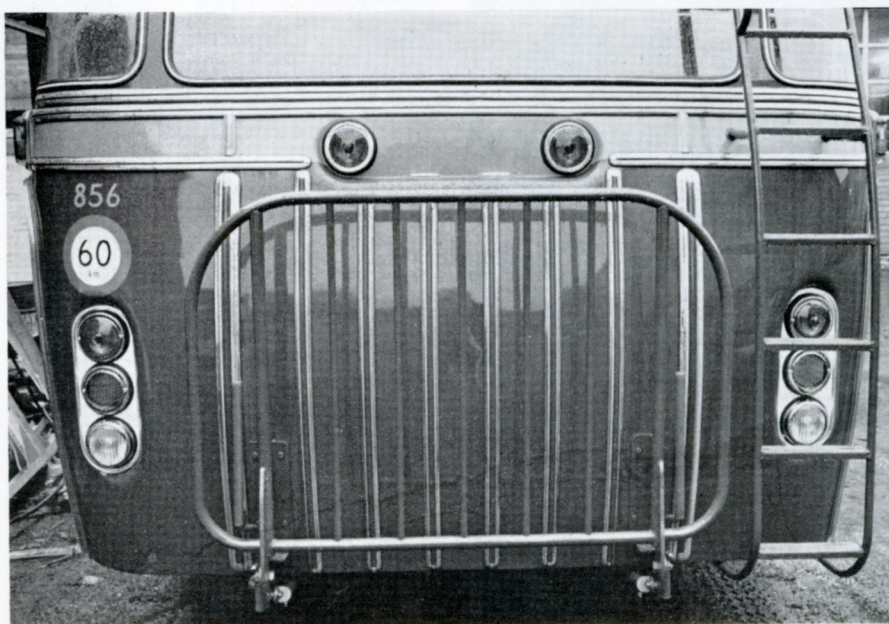
Endvidere er der på en del af færgerne indrettet salon for mødre med småbørn.





De 6 store lamper øverst er alarmlamper (røde). Er der f.eks. noget galt med en af rutebilens to uafhængige trykluftbremsekredse, tændes den øverste venstre lampe, og et summersignal lyder samtidig. De 8 mindre lamper er meldelamper, som automatisk giver oplysning om forskellige funktioner, ventilation, lygtekontrol m.m.

Rutebilens stole gives en sådan udformning, at de rejsende beskyttes af de store polstrede puder øverst på stolene, såfremt en hård opbremsning eller lignende skulle medføre, at de rejsende kastes fremefter.



Foruden bag- og stoplygterne i siderne er rutebilerne udstyret med 2 ekstra bag- og stoplygter monteret så højt, at de er synlige over taget på en almindelig personbil.



På statsbanernes 6256 km rutebiler med 521 rutebiler blev der i driftsåret 1960/61 kørt ca 32 millioner vognkilometer.

Rutebiltrafikken, der i nævnte driftsår havde en samlet driftsindtægt på 39,6 millioner kr, gav efter afholdelsen af alle udgifter – også afskrivning og forrentning – et nettooverskud på 6,5 millioner kr, der indgik i statsbanernes samlede regnskab. Driftsindtægten pr vognkilometer var 122,4 øre, og totaludgiften pr vognkilometer var 101,9 øre.

I løbet af en dag er der flere hundrede rutebilsafgange fra rutebilernes udgangsstationer. På en almindelig vinterhverdag har København 245 DSB-rutebilsafgange. Som nummer to i rækken kommer Århus med sine 82 daglige afgange ud i oplandet omkring byen og videre til de nærmeste større byer, som det ses af kortet på denne side.

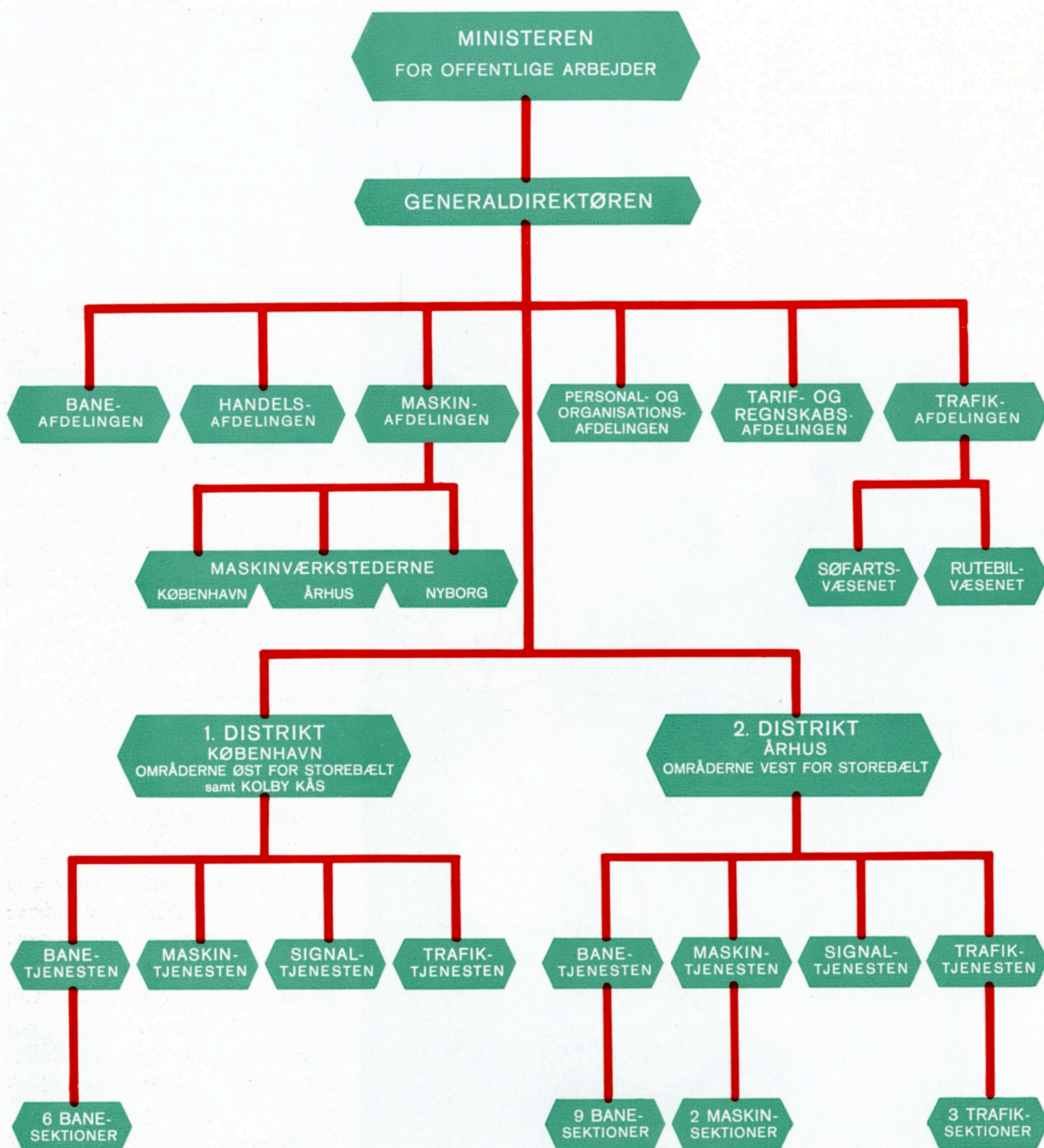
55 rutebiler bestrider her trafikken på 15 DSB-rutebillinier med en samlet længde på 715 km. I driftsåret 1960/61 blev der her kørt 3,8 millioner vognkilometer.

Her som mange andre steder over hele landet dækker statsbanernes rutebiler en ikke ringe del af befolkningens transportbehov.

Skolebørn bliver flere steder kørt lige til skoledøren. Rutebilernes stoppesteder anbringes så hensigtsmæssigt som muligt, f.eks. ved offentlige sygehuse og ved jernbanestationer.

Statsbanernes første krav til rutebilerne er de rejsendes sikkerhed. Foruden de eksempler herpå, som er vist på billederne på den foregående side, kan nævnes, at rutebilernes instrumentering i de senere år er udført ganske ens i samtlige af statsbanernes rutebiltyper.

Chaufførens betjening er derved lettet i betydelig grad, og han kan koncentrere sin opmærksomhed om kørslen.



Statsbanerne er med sin store medarbejderstab, sit vidt for-grenede trafiknet, sin omfattende park af rullende materiel og sin flåde af færger og skibe landets største virksomhed, som døgnet rundt præsterer et vigtigt samfundsarbejde. En af forudsætningerne for denne arbejdspræstation er en fast opbygget organisation, hvorigennem de mange leds virke kan koordineres. Ovenfor viser vi Dem hovedtrækkene i organisationsplanen. Generaldirektøren og de 6 afdelingschefer med hver sin afdeling danner tilsammen generaldirektoratet. Herfra sker den administrative ledelse af statsbanerne, men også en række mere driftsprægede funktioner, f.eks. ledelsen af søfartsvæsenet og rutebilvæsenet samt udøvelsen af en række regnskabsfunktioner er koncentreret i generaldirektoratet. Derimod er den daglige driftsmæssige ledelse af vor jernbane- og lastbiltrafik lagt i hænderne på distriktsledelserne.

Danske Statsbaner beskæftigede i 1960/61 gennemsnitlig 27850 medarbejdere.

Selvom personalestyrken stadig søges nedbragt gennem rationaliserings- og forenklingsbestræbelser, er det for at dække den naturlige afgang nødvendigt hvert år at antage et betydeligt antal aspiranter. I 1960/61 havde vi i alt 890 aspiranter.

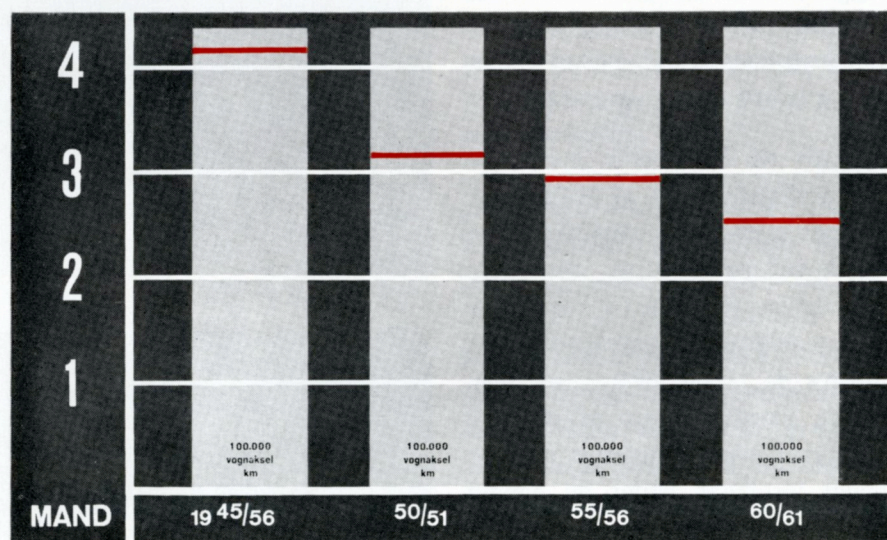
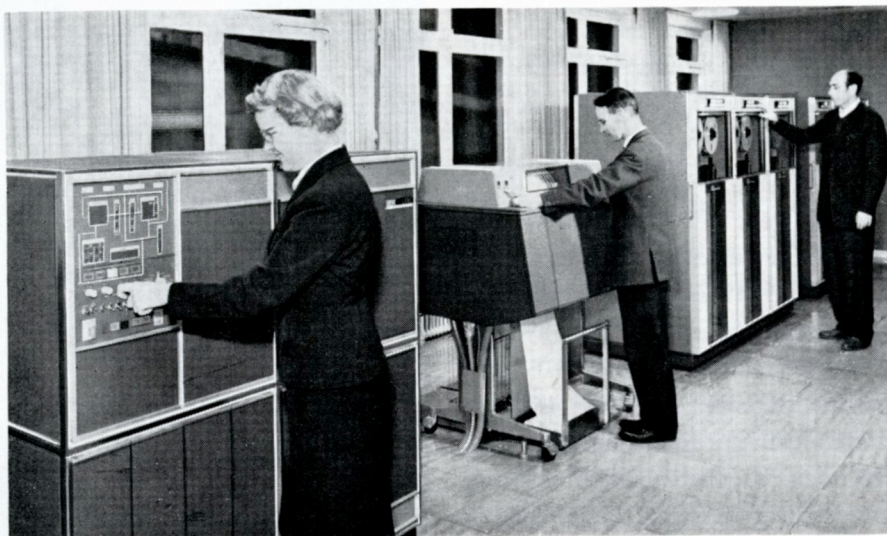
I vore maskinværksteder i København, Århus og Nyborg beskæftiger vi desuden et betydeligt antal håndværkerlærlinge, i 1960/61 ca 200.

I slutningen af 1959 begyndte statsbanerne et stort undersøgelses- og planlægningsarbejde med henblik på at lade en række opgaver udføre ved hjælp af elektronisk databehandlingsanlæg. De første af disse opgaver, lønberegning for tjenestemænd, aspiranter og en hel række andre månedslønnede medarbejdere samt pensionsberegning, er nu løst, og fra november måned 1961 er lønnings- og pensionsudbetalingslister for størstedelen af de nuværende og forhenværende medarbejdere blevet udskrevet ved hjælp af »elektronhjerne«.

På billedet til højre behandles pensionerne på et elektronisk databehandlingsanlæg.

Administrativ og kontormæssig rationalisering er imidlertid ikke kun ensbetydende med omlægning til elektronisk databehandling. Der sker til stadighed en almindelig rationalisering bl a gennem udvidet anvendelse af almindelige kontormaskiner.

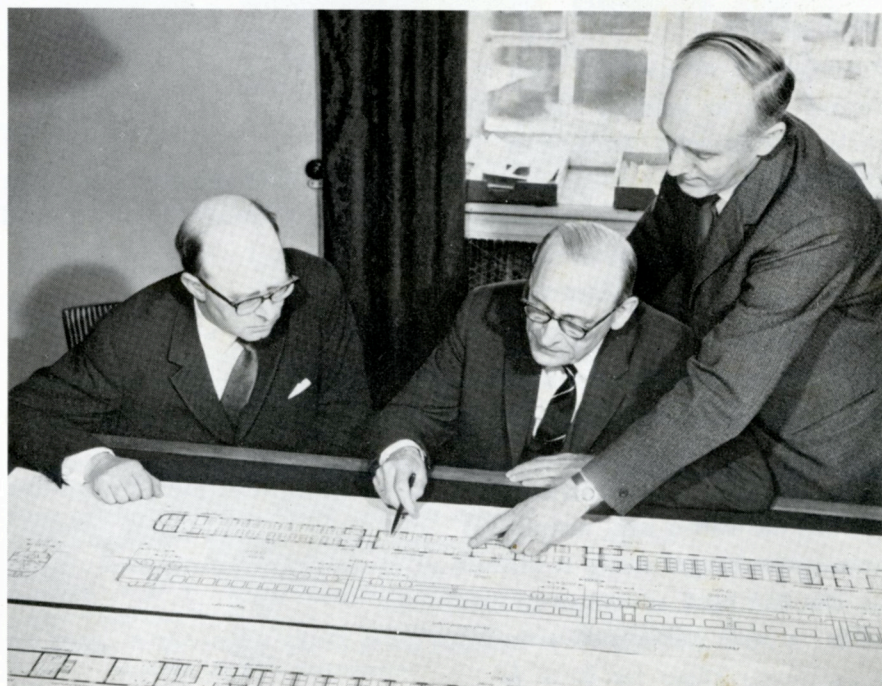
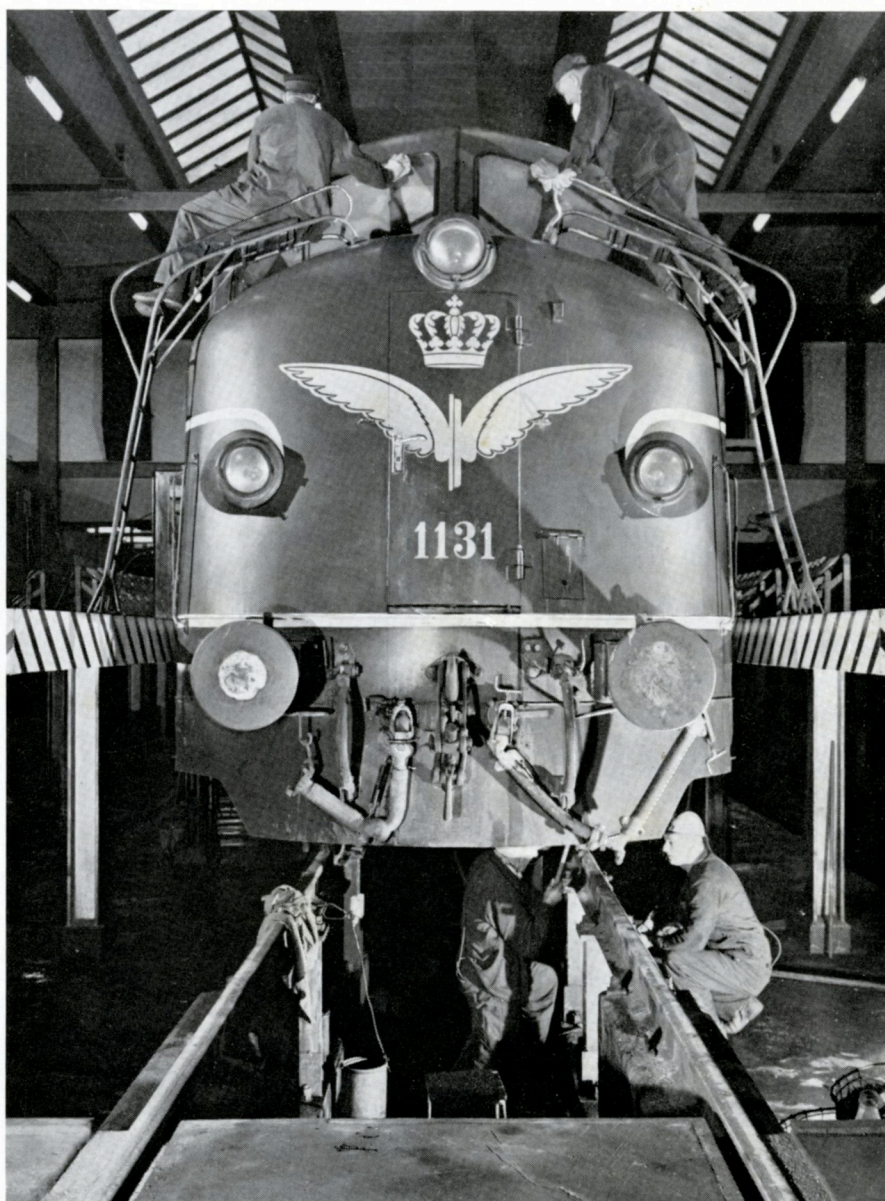
Af tegningen til højre, hvor vi har sat personaleforbruget i forhold til trafikpræstationerne målt i 100.000 vognakselekmeter (en 2-akslet vogn har præsteret 2 vognakselekmeter, når den har kørt 1 km), ses det, at personaleforbruget stadig er faldende. Det kan også udtrykkes på den måde, at vort personales arbejdspræstationer stiger fra år til år.



Moderniseringen af statsbanernes trækraft går i denne tid meget hurtigt frem, idet to store serier af nye diesellokomotiver er under levering i et tempo, der bringer 5 á 6 diesellokomotiver i drift pr måned.

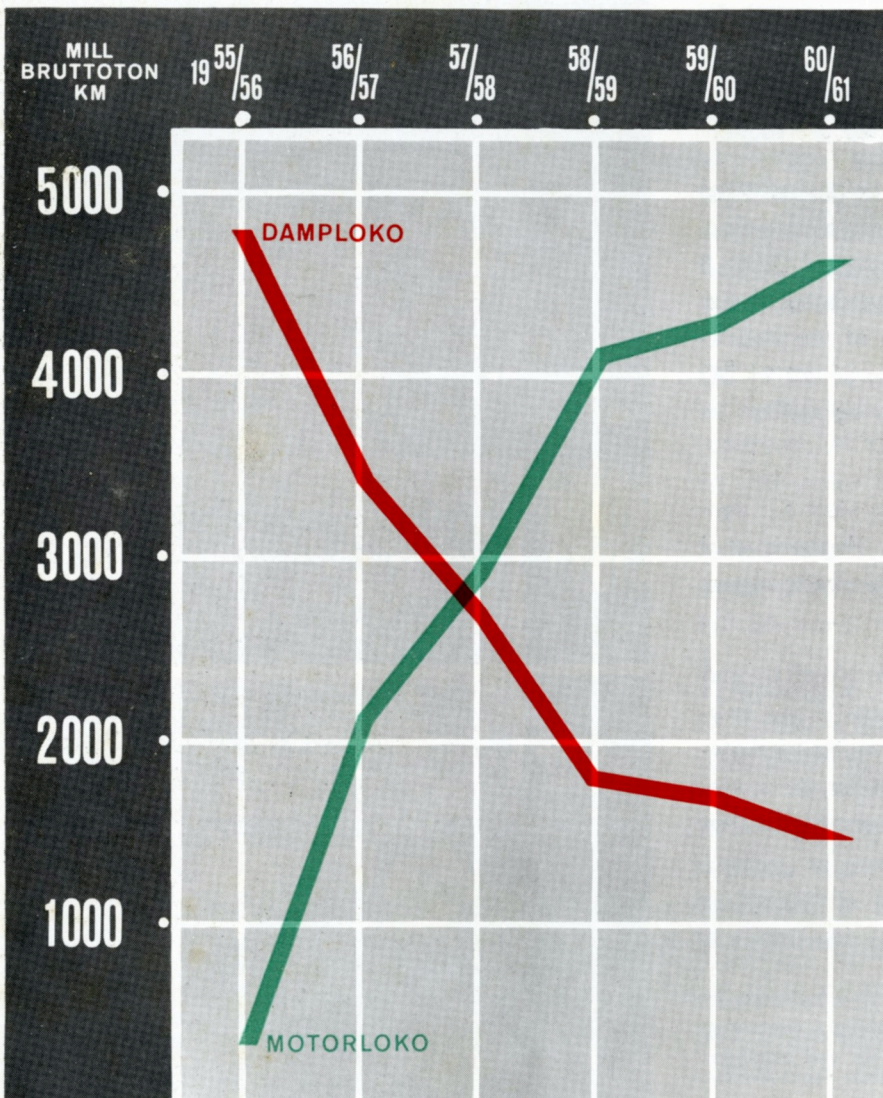
Disse lokomotiver er dels en serie på 80 stk 440 hk dieselhydrauliske rangerlokomotiver litra MH, hvis levering påbegyndtes i oktober 1960, og dels en serie på 45 stk 1425 hk dieselelektriske toglokomotiver litra MX, der har været under levering siden september 1960. Leveringen af begge de nævnte serier vil være afsluttet i foråret 1963. Statsbanerne disponerer så over 46 MY'er, 45 MX'er, 17 MT'er og 83 MH'er.

Gennem de indhøstede erfaringer med vedligeholdelse af MY'erne er der lagt et vedligeholdelsesprogram for diesellokomotiverne, der lover godt for fremtiden. MY-lokomotivernes vedligeholdelsesprogram har lige fra de første lokomotiver kom i drift, været fastlagt således, at vedligeholdelsesarbejderne så vidt muligt foretages under de ophold ved hjemstedsdepoterne, der er ind-



Billedet øverst: MY'er under eftersyn i MY-værkstedet ved Københavns godsbanegårds maskindepot.

Billedet nederst: I maskinafdelingen følger man fra dag til dag konstruktionen af de nye lyntog, hvis tophastighed bliver 160 km/t.



lagt i de faste maskinløb. Derved bliver der kun for helt store eftersyn tale om, at lokomotiverne må tages ud af driften under eftersyn. For bogiernes vedkommende gælder, at alle større eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder foretages i centralværkstederne på bogier, der frigives fra lokomotiverne ved udveksling med reservebogier, og da denne udskiftning kan foretages meget hurtigt, kommer lokomotiverne i virkeligheden slet ikke ud af drift for hjulafdrejning, banemotoreftersyn og andre arbejder, der vedrører dele i bogierne. Med MY- og MX-lokomotiverne er der opnået en stor driftssikkerhed og en bedre udnyttelsesmulighed.

De opnåede driftsresultater udtrykt i præsterede bruttotonkm, d v s ét ton bevæget over 1 km, fremgår af kurverne på denne side, hvor det ses, at de præsterede bruttotonkm i perioden 1955/56 til 1960/61 viste en jævn stigning. Det ses endvidere, at motorlokomotiverne har overtaget den væsentligste del af det arbejde, som damplokomotiverne tidligere udførte.

Med udgangen af 1961 havde statsbanerne 1356 personvogne, 229 rejsegodsvogne og 145 postvogne. 46% af personvognene er stålvoagne, og de øvrige personvogne vil efterhånden blive erstattet med stålvoagne.

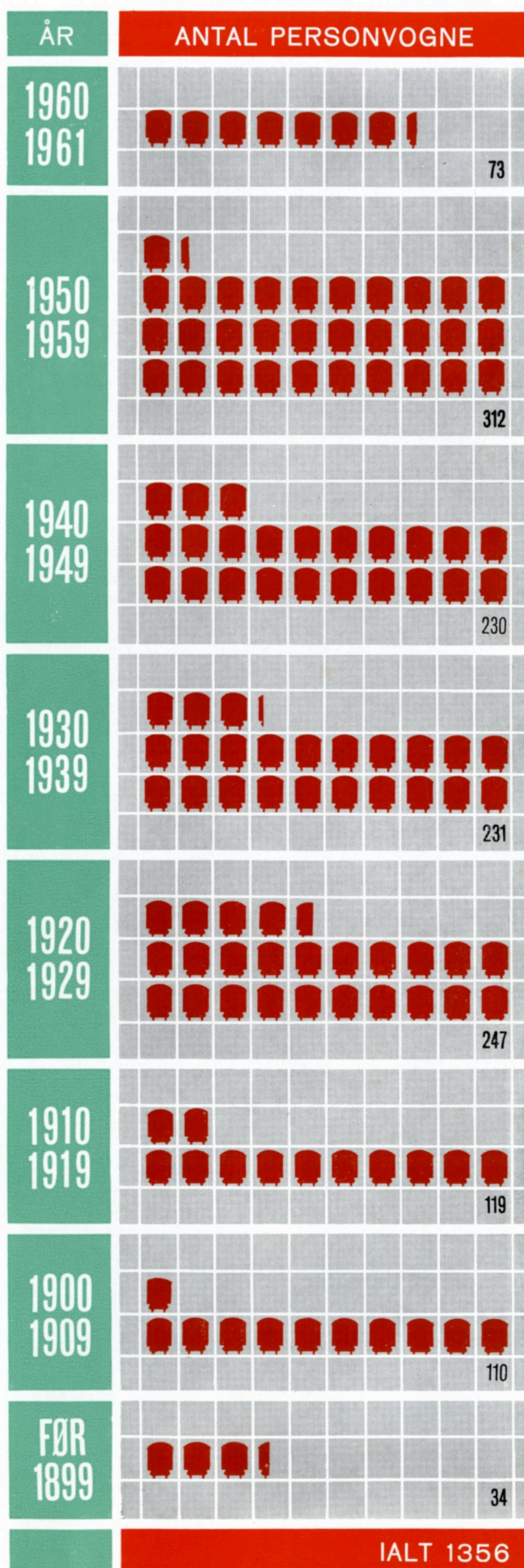
Af oversigten på denne side fremgår, at anskaffelsen af nye personvogne nu foregår i stærkt stigende tempo. I 1961 har statsbanerne fået leveret 10 AV-, 4 CL og 8 CLS-personvogne, samt 11 litra FS styrevogne til den elektriske nærtrafik. Endvidere er den af vognfabrikken Scandia i 1960 påbegyndte levering af ialt 11 DD og 5 DB postkontorvogne med pakrum og sækkerum afsluttet.

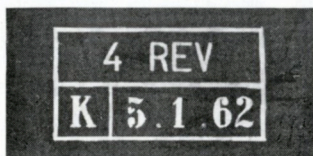
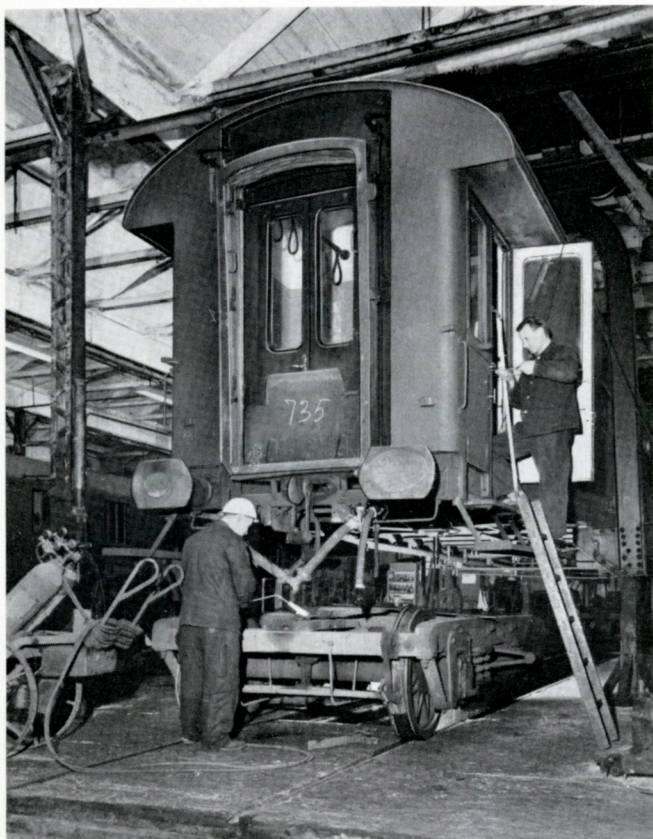
De 10 AV-personvogne (1./2. klasse) er stort set som de tidligere leverede af samme type. Vognene skal anvendes som erstatning for ældre kombinerede vogne, som påregnes udrangeret.

CL- og CLS-personvognene (2. klasse) er tildels bygget på statsbanernes værksteder. Vognkassestellene leveres af vognfabrikken Scandia A/S, og centralværkstedet i København forsyner disse med vinduer, døre, sæder m v. Der anvendes bogier fra udrangerede personvogne.



Hver vogn symboliserer 10 personvogne. Årstallene i oversigten angiver byggeperioderne for de personvogne, der ved udgangen af 1961 var i statsbanernes vognpark.





På statsbanernes centralværksteder i København og Århus reparerer person-, post- og rejsegodsvogne, såfremt de er beskadiget inden den normale revision finder sted. Revisionen, d v s en grundig gennemgang af vognene, ikke mindst undersøgelse af bremses og lejer, foretages, når en 4-akslet vogn med rullelejer har kørt 100.000 km, og øvrige vogne har kørt 80.000 km. Revision finder dog sted mindst hvert 4. år, uanset antal kørte kilometer.

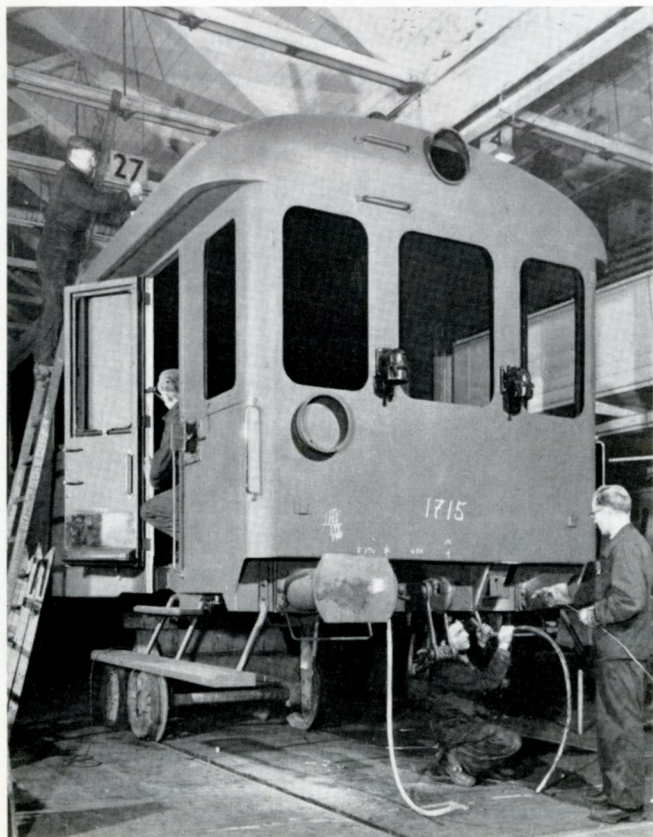
I driftsåret 1960/61 er 2321 personvogne, 634 post- og rejsegodsvogne udgået af værkstederne efter at være repareret. Af disse er 856 personvogne og 210 post- og rejsegodsvogne revideret.

Statsbanernes værksteder beskæftiger omkring 3000 medarbejdere (ingeniører, værk mestre, håndværkere, arbejdsmænd, lærlinge m fl).

Af faggrupper kan nævnes malere, tømrere, snedkere, karetmagere, elektrikere, smede m fl, kort sagt, der er specialister på alle områder.

Som eksempler på materialeforbruget i 1960/61 kan anføres, at der er brugt for ca 300.000 kr gummi, ca 170.000 kr glas, ca 2 millioner kr træ, ca 400.000 kr malerverer og ca 1,4 millioner kr hjulringe.

På billederne til venstre ses en personvogn under revision, et revisionsmærke, der påmales vognene samt en personvogn under bygning.





I fortsættelse af omtalen af arbejdet på statsbanernes værksteder skal anføres, at der også føres nøje kontrol med godsvognenes tilstand. Bliver en godsvogn beskadiget, det kan være mere eller mindre, sendes den straks til reparation. Vognene skal være i bedste stand. I øvrigt indkaldes godsvognene til revision hvert 3. eller 4. år alt efter deres konstruktion og anvendelse.

I driftsåret 1960/61 er 6443 lukkede godsvogne og 3913 åbne godsvogne udgået af værkstederne efter at være repareret. Heraf er 1791 lukkede godsvogne og 1043 åbne godsvogne revideret. I forbindelse med større reparationer udføres i øvrigt til stadighed modernisering og forbedring af adskillige godsvognstyper.

Statsbanerne havde med udgangen af 1961 11373 godsvogne, heraf er ca 54 % leveret efter 1940.

I 1961 er der leveret 320 Gs-vogne, to-akslede lukkede standardgodsvogne, og 100 Ks-vogne, åbne lavsidede godsvogne med en lastgrænse på 27,5 t.

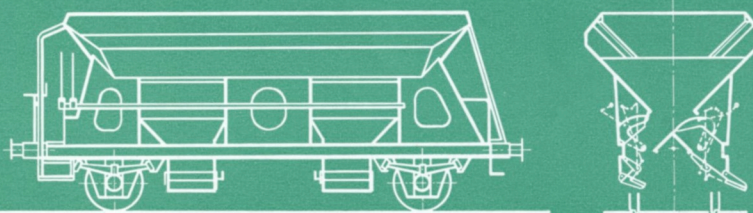
Ks-vognene svarer til de tidligere leverede godsvogne af litra T. Alle godsvogne litra T vil efterhånden blive omlitreret til litra Ks. Endvidere er 200 ældre lukkede godsvogne litra Q ombygget med ny vognkasse og omlitreret til HJ.

I 1962 ventes leveret 370 Gs-vogne, 100 Hs-t vogne, 1 Sd-vogn, 50 Fd-vogne og 1 Sad-vogn. De tidligere leverede specialgodsvogne litra Hs-t med forskydelige sidevægge, der ses på billedet på side 14, har fået en god modtagelse hos statsbanernes kunder. Interessen har været så stor, at statsbanerne hos vognfabrikken Scandia A/S har bestilt nævnte 100 Hs-t vogne. Vognene svarer stort set til de tidligere fra tysk fabrik indkøbte 10 vogne, men udstyres bl a med skruebremse og bremsestand.

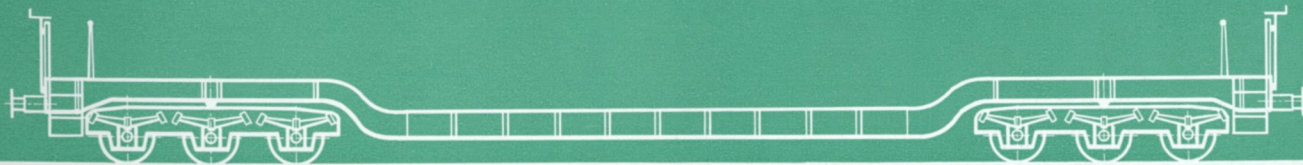


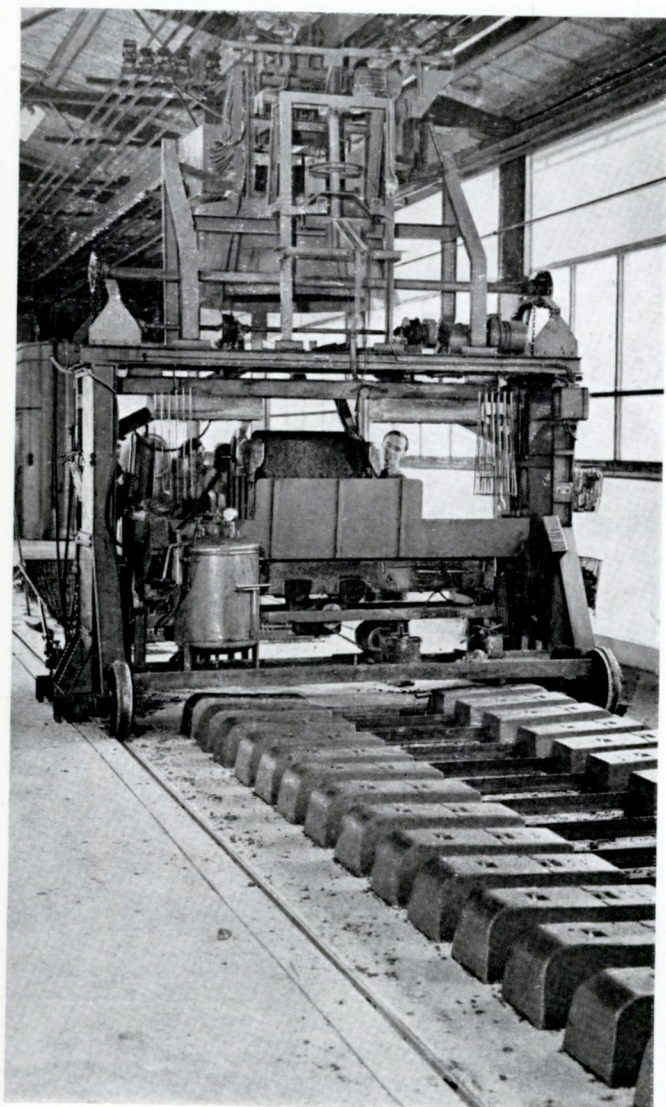
Statsbanernes godsvogn litra Sd, der er bestilt i Tyskland, er en 4-akslet, forkrøbet godsvogn med en lastgrænse på ca 40 t. Vognen skal anvendes til transport af tungt eller meget omfangsrigt gods.

I Tyskland er bestilt 50 selvtømmende ballastvogne litra Fd. Godsvognene skal afløse de nuværende ballastvogne litra TH.



Statsbanernes godsvogn litra Sad, der er bestilt i Tyskland, er en 6-akslet, forkrøbet specialgodsvogn beregnet til transport af svære maskindele m m. Lastgrænsen er ca 80 t.

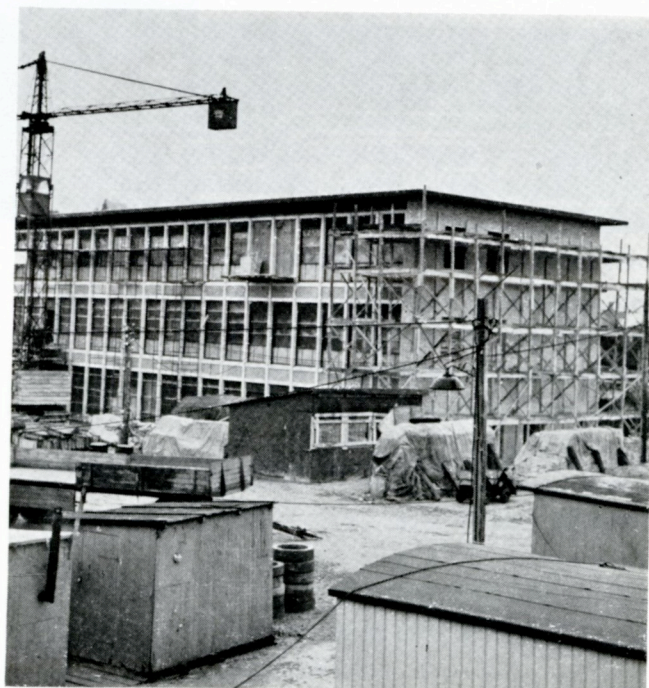




I forbindelse med udførelse af et underforingsanlæg til afløsning af niveauoverkørslen i sydenden af Vojens station foretages en ombygning af stationens sporanlæg m v, samt opføres en ny stationsbygning, rutebilholdeplads m m.

Betonsvelfabrikken i Fredericia leverede i 1960/61 over 30000 stk betonsveller til statsbanerne.

I forbindelse med etableringen af fugleflugtslinien opføres ny station i Nykøbing Fl. Den nye godsekspedition er taget i brug, og i løbet af 1962 vil den nye stationsbygning være færdig.



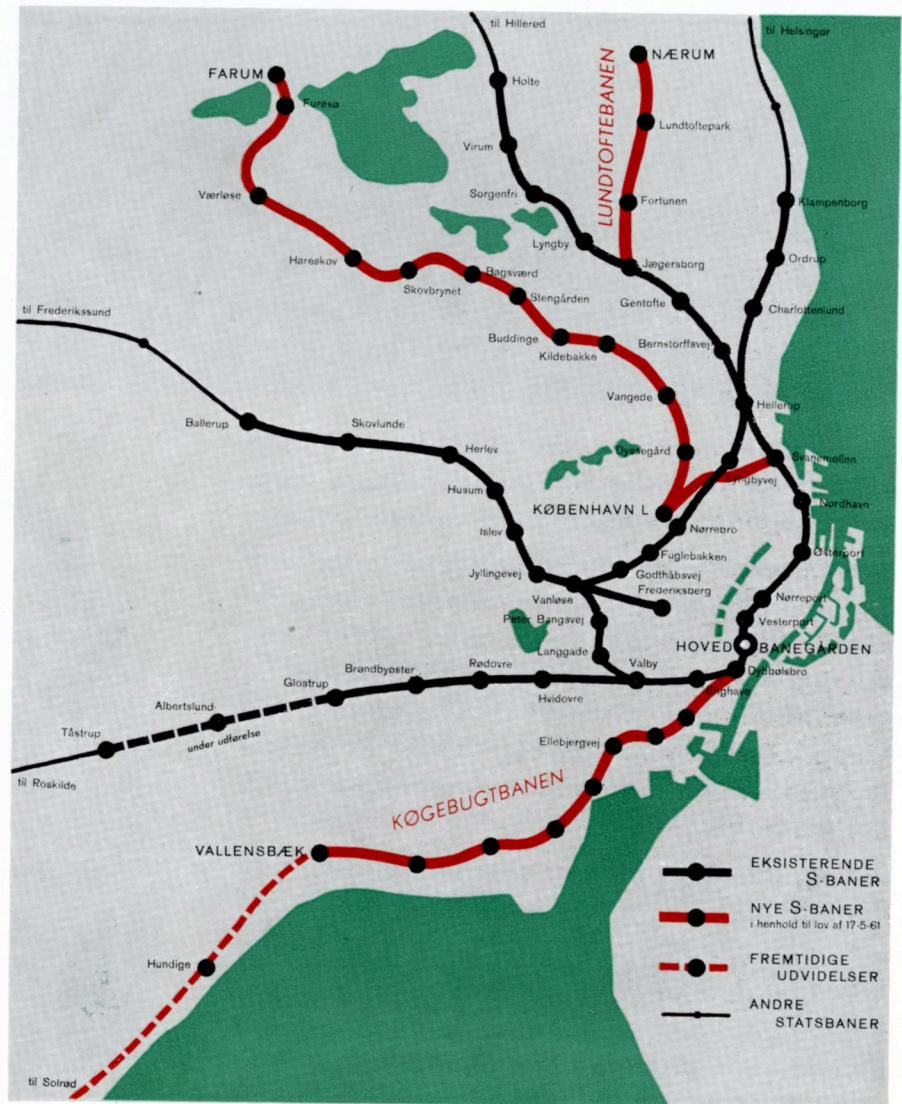
Der er stadig mangel på ingeniører og teknikere. Store anlægsarbejder, der allerede er i gang eller skal sættes i gang, kræver dygtige folk. Det skal imidlertid klares og er til dels også klaret, hvad nedennævnte arbejdspræstation i 1961 giver udtryk for.

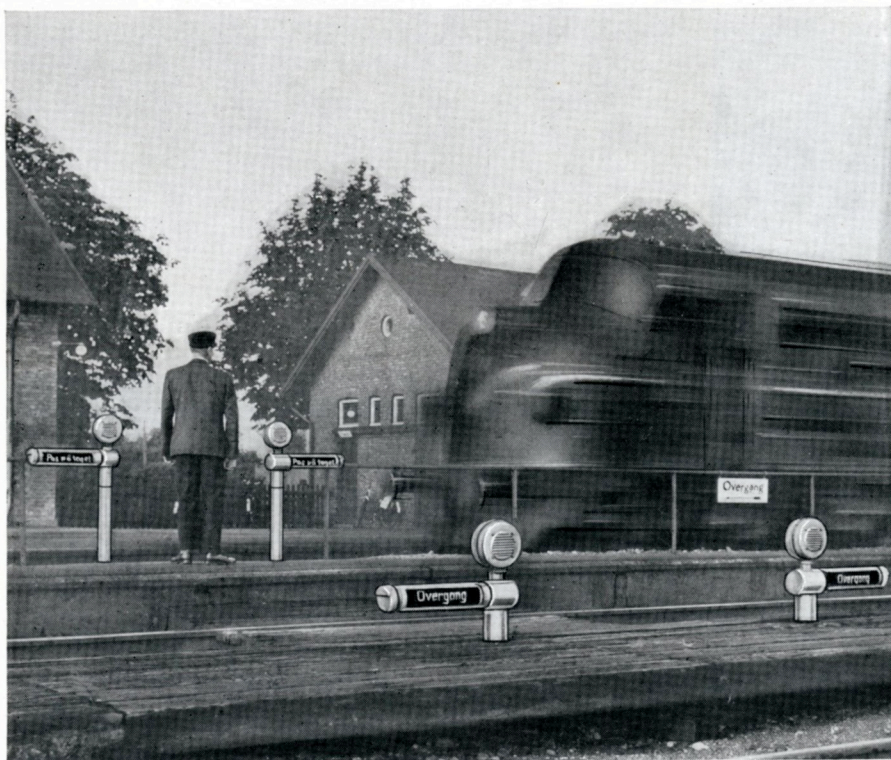
Af nyanlæg og større ombygninger på banelinier, banegårde og overfarter kan bl.a. nævnes fugleflugtslinien, hvor arbejdet på den nye bro over Guldborgsund nærmer sig sin afslutning. På Rødby færgestation er jordarbejderne for stationen samt for opmarchplads for biler m.v. afsluttet, og vejarbejderne på stationen m.v. fortsat. Endvidere er der på stationen påbegyndt spor- og perronarbejder, ligesom udførelsen af færgelejerne i tørlagt byggegrube i det væsentlige er fuldført. Fugleflugtslinien forventes åbnet i juni 1963.

Skive station er nu afløst af en helt ny station. Af andre stationer, der af trafikale og andre grunde må flyttes, skal nævnes Brønderslev og Frederikshavn. Jordarbejde for ombygning af flere andre stationer samt tilvejebringelse af viaduktanlæg mange steder er udført. Endvidere udføres en række større, moderne pakhusanlæg, hvor der tages hensyn til mekaniseret godsbehandling (gaffeltrucks m.v.), havneanlæg, færgeanlæg, rutebilanlæg og adskillige andre arbejder. Træsvellerne er på flere strækninger blevet udskiftet med betonsveller, der har en længere levetid.

Udbygning af statsbanernes S-banenet trænger sig på, og det samme gælder spørgsmålet om et tunnelbanenet. Ministeren for offentlige arbejder fremsatte derfor i folketingssamlingen 1960/61 et forslag, som tog sigte på en løsning af disse problemer, og dette forslag blev ophøjet til lov i maj 1961.

Ved denne lov er der givet ministeren bemyndigelse til at bringe de på tegningen til højre viste banelinier til udførelse. Anlæggene påregnes fuldført i løbet af 6-8 år.





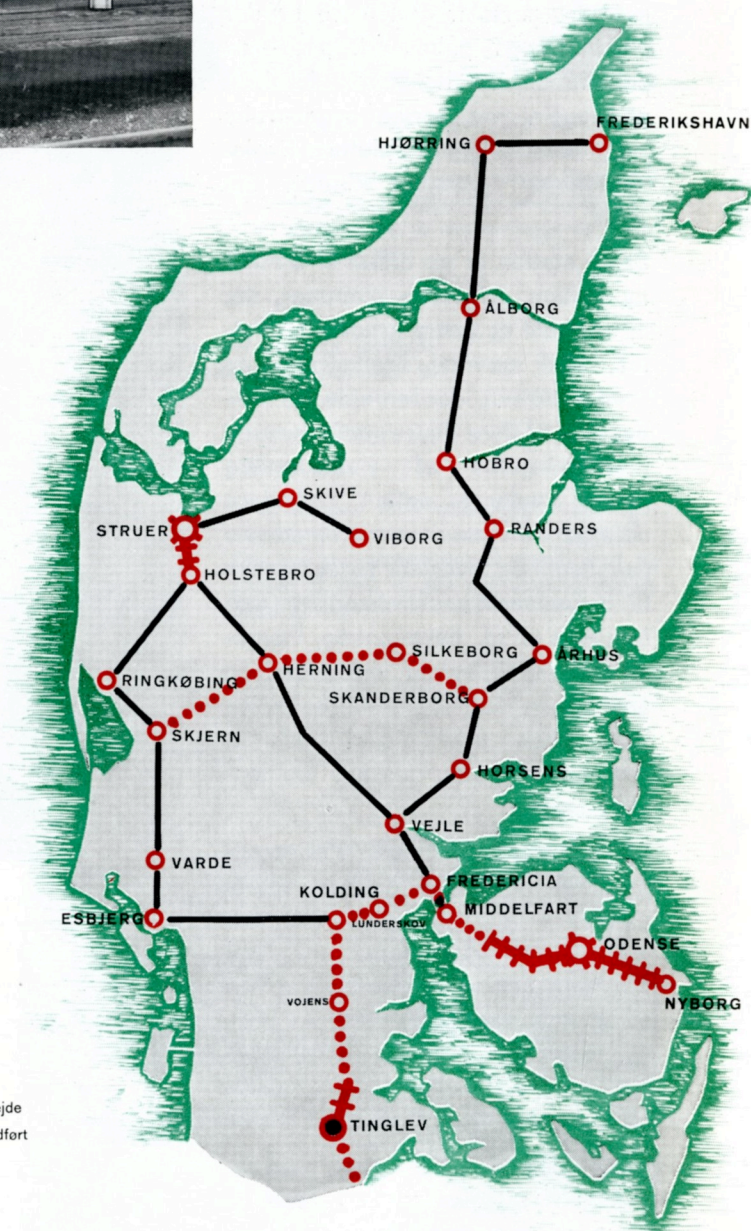
Varslingsanlæg – kombineret automatisk skilte og højttalere – advarer publikum, der skal passere jernbanespor på fjernstyrede stationer.






Statsbanernes signalvæsen beskæftiger ca 375 mand og har i 1961 haft et samlet budget inkl egne værkstedsarbejder og lignende på ca 17 millioner kroner.

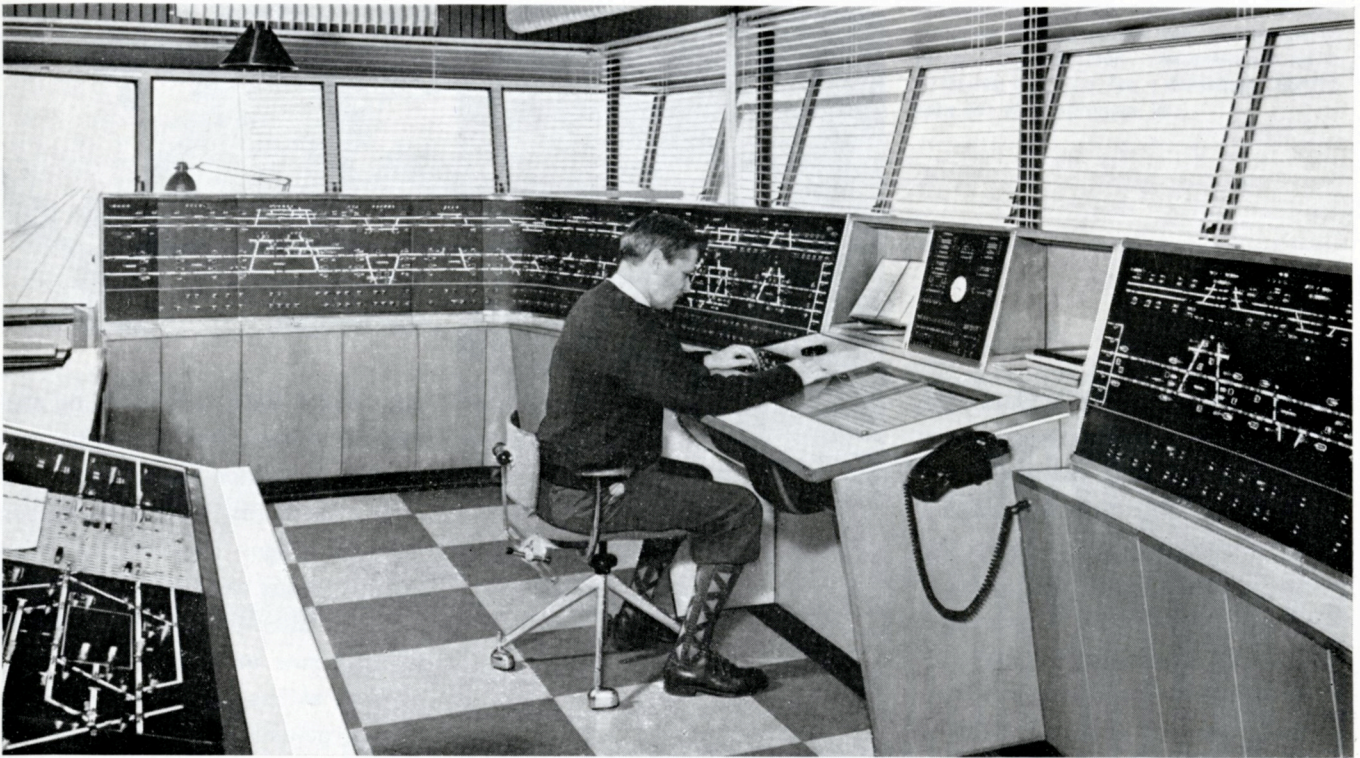
Signalvæsenet arbejder med oprettelse, rationalisering og modernisering af telefonforbindelser, anlæg for sikkerhedstjenesten m m. I de senere år er der arbejdet med nye anlæg, der tilsigter rationalisering af jernbanemæssige funktioner, bedre udnyttelse af forhåndenværende sporanlæg, begrænsning af anlægskapitalen for faste anlæg samt personalebesparende foranstaltninger.

Den »gammeldags« form for sikkerhedstjeneste, hvor der selv på små stationer kunne være flere mænd beskæftiget, afløses efterhånden af fjernbetjening, fjernstyring, fjernskrivere, fjernsyn og radioforbindelser.

Her skal specielt omtales fjernstyringen. Det første anlæg blev taget i brug i 1956 (Masnedø). Der er nu



-  Endelige centraler
-  Midlertidige centraler
-  Fjernstyrede strækninger i drift
-  Fjernstyrede strækninger under arbejde
-  Fjernstyrede strækninger påtænkt udført



Fjernstyringscentral i Odense, hvorfra toggangen samt stationerne på strækningen Nyborg-Årup fjernstyres. Tilsvarende central findes i Roskilde, Vordingborg, Nykøbing FI, Struer og Tinglev.

i alt 17 fjernstyrede landstationer med i alt 117 sporskifter og 182 togveje, d v s spor på en station til eller fra hvilke, der kan stilles signal.

Der findes fjernstyringscentraler i Roskilde, Vordingborg, Nykøbing FI, Odense, Struer og Tinglev. I 1962 vil stationerne Årup, Gelsted, Ejby, Sommersted, Farris og Vamdrup blive fjernstyret.

De anvendte apparaturer for fjernstyring af hovedbaner er nu standardiseret, hvilket medfører den fordel, at man uden væsentlige omkostninger kan etablere midlertidige centraler for senere at overflytte materiellet til endelige centraler.

For teknikerne har disse fjernstyringsanlæg været problem børn med mange »børnesygdomme«, som alle er vel overstået. Langt de fleste mangler har dog hidtil været uden virkning for den daglige drift, og det samlede resultat af de nye anlæg har derfor været meget tilfredsstillende: forventede besparelser og smidigere toggang er opnået.



Statsbanerne er blandt landets største forbrugere. Statsbanernes indkøb af forbrugsvarer var i driftsåret 1960/61 ca 132 millioner kroner. Hertil kommer betydelige beløb, der bruges til anlæg, trækraft, færger m m. Indkøbene viser i forhold til 1959/60 en stigning på 22 millioner kr, hvilket bl a skyldes anskaffelse af materialer til nyanlæg i Rødby havn, nye færgelejer i Halsskov – Knudshoved m m – samt ombygning af rullende materiel. Ikke alene som transportvirksomhed, men også som forbruger følger statsbanerne med stor interesse de igangværende drøftelser af markedsspørgsmålene.

Fællesmarkedsplanerne får bl a betydning ved indkøb af jernbanemateriel, da det hjemlige marked ikke er tilstrækkeligt stort til, at sådanne specialindustrier kan betale sig.

Hertil kommer, at statsbanerne af andre grunde, f eks fordi den tilsvarende vare ikke findes her i landet, må henvende sig til udlandet. Dette gælder bl a ved indkøb af træ.

Til sporskiftetømmer er således



udenlandsk fyr bedst egnet, og azobé, en træsort fra Vestafrika, anvendes med stor fordel til færgelejer. Azobétræ, der også kaldes jerntræ, bruges i selve lejet, hvorved der opnås en kolossal slidstyrke og en holdbarhed, der er nødvendig for at kunne modstå de store færgers og skibes stød, når de lægger til i færgelejerne.

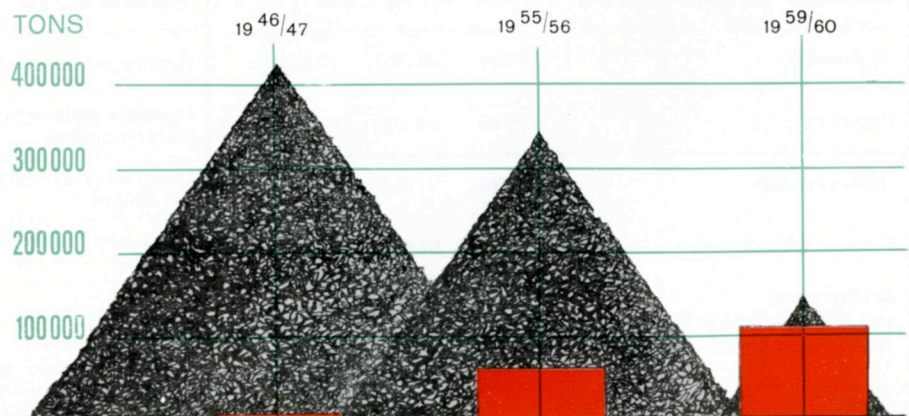
Til færgelejerne i Halsskov og Knudshoved blev i 1956 brugt ca 2 000 m³.

Til nye færgelejer på samme overfart er anskaffet ca 1200 m³ og til færgelejerne i Rødby havn ca 1500 m³ azobétræ. Også i færgelejet i Kalundborg, der ses på billedet på næste side, er anvendt azobétræ. Statsbanerne bestræber sig dog på at benytte danske produkter i videst muligt omfang, således kan nævnes, at der om året bruges ca 200.000 stk danske bøgesveller, et stort antal egehegnspæle samt elm, bøg og eg til havneanlæg m v.

Statsbanernes handelsafdeling er en af landets største indkøbere af træ og har således også på dette område fået en uvurderlig erfaring om varer.



Statsbanerne indkøber om året for ca 3–4 millioner kr udenlandsk træ, der anvendes til sporskiftetømmer, havnetømmer m m. Af dansk træ blev der i driftsåret 1960/61 købt for ca 6 millioner kr.



Gennem mange år har statsbanerne haft egne kulgårde forskellige steder, til hvilke kul kan losses direkte fra oceangående både. Overgangen fra damp- til dieseldrift har nu også gjort spørgsmålet om egne oceantankanlæg aktuelt.

	1958/59	1959/60	1960/61
ØKONOMI			
Indtægter, tus kr			
Billetter	201 620	205 279	219 564
Kort	29 003	32 407	33 408
Baner og overfarer	230 623	237 686	252 972
Rutebilruter	35 445	36 054	37 445
Andre personindtægter	2 168	2 272	2 326
Personbefordringen i alt	268 236	276 012	292 743
Rejsegodsbefordringen	2 938	2 950	2 936
Motorkøretøjer på overfarterne	29 073	35 248	42 939
Banepakker	8 576	9 562	10 272
Andet stykgods	53 929	67 978	70 001
Vognladningsgods	113 858	125 938	128 856
Biindtægter m m	6 853	8 311	9 848
Godstransport i alt	183 216	211 789	218 977
Postbefordringen	21 265	23 890	25 385
Andre indtægter	44 269	42 661	53 694
Driftsindtægt i alt	549 047	592 550	636 674
Udgifter, tus kr			
Lon m v			423 523
Brændselsmaterialer og el til trækraft*)	571 575	591 851	38 071
Andre udgifter			146 109
Driftsudgift i alt	571 575	591 851	607 703
Afskrivning	23 651	26 324	29 816
Forrentning	51 145	56 228	61 851
Driftsoverskud	÷22 528	699	28 971
Statens tilskud	97 324	81 853	62 696
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	1162 232	1318 035	1474 048

*) Inkl færger og skibe samt rute- og lastbiler

	1958/59	1959/60	1960/61
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus	2239 498	2220 203	2293 467
Personkilometer, kort, tus	865 668	883 607	875 107
Personkilometer i alt, tus	3105 166	3103 810	3168 574
Rejser, billetter, tus	60 792	59 567	58 108
Rejser, kort, tus	52 970	54 172	53 981
Rejser i alt, tus	113 762	113 739	112 089
Rejser i Københavns nærtrafik billetter, tus	30 926	31 110	29 473
Rejser i Københavns nærtrafik kort, tus	39 936	40 591	40 673
Rejser i Københavns nærtrafik i alt, tus	70 862	71 701	70 146
Tonkilometer, stykgods, tus	172 438	185 411	186 873
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1208 046	1194 879	1212 045
Tonkilometer i alt, tus	1380 484	1380 290	1398 918
Befordret stykgods, tus tons	809	867	869
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 264	6 012	6 054
Befordret vægt, tus tons	7 073	6 879	6 923
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	5 314	4 738	4 147
Togkilometer, motordrevne tog, tus	29 087	29 718	30 829
Togkilometer, S-tog, tus	4 127	4 170	4 151
Togkilometer, personførende tog, tus	29 965	29 866	30 149
Togkilometer, andre tog, tus	8 563	8 760	8 978
Togkilometer i alt, tus	38 528	38 626	39 127
Vognakselkm, tus	993 692	1000 898	1019 641
Godsvogne læsset på DSB	865 382	872 424	835 106
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	71 070	69 017	64 915
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	140 253	137 444	146 286
Transportbeholdere læsset på DSB	55 981	65 274	69 518
Sejladskm, tus	1 400	1 464	1 613

	1958/59	1959/60	1960/61
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	6 459	6 974	8 190
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 329	12 008	12 410
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	17 871	18 363	19 058
Dobbeltture Gedser-Grossenbrode Kai	2 676	2 639	2 691
Dobbeltture Kalundborg-Århus	418	415	738
Dobbeltture øvrige overfarer	8 051	8 256	8 295
Dobbeltture i alt	46 804	48 655	51 382
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	810 608	908 513	1073 840
Overførte biler Korsør-Nyborg	65 554	52 284	62 602
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	303 913	299 099	291 283
Overførte biler Gedser-Grossenbrode Kai	142 005	152 639	171 227
Overførte biler Kalundborg-Århus	24 250	24 187	53 264
Overførte biler øvrige overfarer	27 842	28 914	28 502
Overførte biler i alt	1374 172	1465 636	1680 718
Overførte passagerer, tus	12 780	12 311	13 615
PERSONALE			
Tjenestemænd	15 359	15 167	14 960
Fast ansatte timelønnede	2 810	2 793	2 804
Andet personale	7 799	7 731	7 804
Driftspersonale, baner og overfarer	25 968	25 691	25 568
Anlægspersonale	1 124	1 110	1 201
Rutebils-personale	1 058	1 067	1 078
Personale i alt	28 150	27 868	27 847
Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkm	2,61	2,57	2,51
DRIFSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	175	154	140
Damp-rangerlokomotiver i drift	158	149	132
Motor-toglokomotiver	45	45	58
Motor-rangerlokomotiver	5	18	35
Rangertraktorer	93	93	92
Motorvogne	149	149	149
Siddepladser i motorvogne	6 403	6 403	6 343
Dobbeltmotorvogne (MK-FK)	5	5	5
Siddepladser i dobbeltmotorvogne	556	556	556
Elektr motorvogne	102	102	102
Siddepladser i elektr motorvogne	6 522	6 522	6 522

	1958/59	1959/60	1960/61
Lyntog	8	8	8
Siddepladser i lyntog	1 614	1 614	1 602
Personvogne	1 414	1 383	1 366
Siddepladser i personvogne	90 712	90 039	90 167
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	12	12	12
Rejsegods- og postvogne	466	431	392
Lukkede godsvogne	7 058	6 876	6 870
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	111 292	113 894	121 900
Åbne godsvogne	5 253	5 152	4 844
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	94 002	97 192	95 834
Private godsvogne	873	877	852
Lasteevne i private godsvogne, tons	14 217	14 403	15 384
Færger og skibe	25	25	28
Omnibusser	531	522	521
Siddepladser i omnibusser	21 057	21 421	22 384
Lastbiler og påhængsvogne	231	237	263
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	165 806	150 073	146 593
Brændselolie, tus liter	110 578	116 465	125 785
Benzin, tus liter	1 071	938	729
Elektricitet til S-tog, tus kwh	49 470	51 025	50 493
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	10,6	10,2	10,2
Enkeltspor i alt, km	1 843,2	1 805,7	1 805,7
Dobbeltspor, elektrificeret, km	49,3	49,8	49,8
Dobbeltspor i alt, km	711,9	712,5	712,5
Banelængde, km	2 555,1	2 518,2	2 518,2
Sporlængde, km	4 827,7	4 846,6	4 842,1
Færge- og skibsstrækninger, km	320,3	320,3	320,3
Areal, km ²	67,1	66,9	66,8
Stationer m v	524	517	518
Rejsebureauer	18	18	19
Personkilometer: Én rejsende befordret over én km Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km Sejladskilometer: Én færges eller ét skibs sejlad over én km Togkilometer: Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km			

