



**DSB**

**Danmark**

**21,3m<sup>2</sup>**

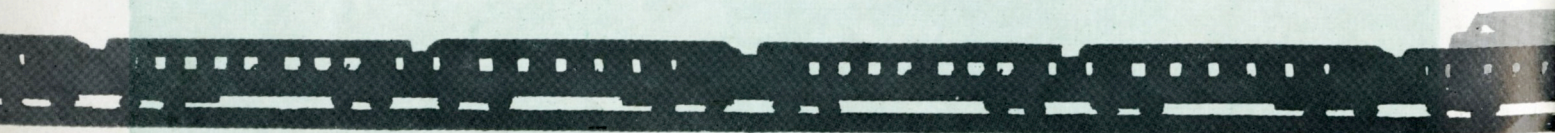
**11800kg**

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<b>17,5t</b>	<b>17,5t</b>	

# DANSKE STATS BANER 1962

SALG OG ØKONOMI .....	2
TRAFIK .....	6
ORGANISATION .....	10
PERSONALE .....	11
RULLENDE MATERIEL .....	12
ANLÆGSARBEJDER .....	16
KØB .....	22
STATISTIK .....	24

Tegninger: Poul Sæbye . Fotografier: DSB, Kbh.s Foto Service m fl.  
Cliché: Glostrup cliché . Tryk: Louw, Glostrup



Et års arbejde opgjort i tal og opstillet på en sådan måde, at det let overskueligt giver oplysning om, hvad vi laver, og hvorledes vi arbejder. Dette er tanken med denne oversigt, der er en invitation til Dem til at stifte nærmere bekendtskab med Danske Statsbaner.

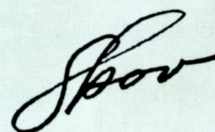
Økonomisk har finansåret været mindre tilfredsstillende. Et driftsoverskud på 29 mill kr i forrige finansår blev forvandlet til et driftsunderskud på 23,5 mill kr, altså en forringelse på over 50 mill kr, men kan ikke allerede det være årsag nok til nærmere at studere vore tal. Er grunden til det dårligere resultat en følge af stigende trafik? Har der været udført mindre arbejde pr mand? Forsømmer statsbanerne at rationalisere og modernisere? Ja, der er spørgsmål nok, der trænger sig på for den, der mere end overfladisk interesserer sig for vort arbejde, og svarene skulle De kunne finde i denne oversigt.

Oversigten giver sig dog ikke ud for mere end den er, nemlig en populær oplysningstabel med de efter vor mening betydeligste data inden for DSB. For at kunne give svar på alle spørgsmål måtte den have et omfang, der i

høj grad ville gå ud over overskueligheden, men mon det, De her kan læse og udlede ikke skulle være tilstrækkeligt til at vise, at Danske Statsbaner ikke alene er en arbejdende, men en moderne arbejdende virksomhed, der i det omfang, vi af »bestyrelsen« får midler stillet til rådighed, søger at følge med tiden. Dermed være ikke sagt, at intet kunne være bedre, tværtimod. Vi så f.eks. gerne, at vort rullende materiel, ligesom nu vor trækraft, helt igennem blev moderniseret, og vi ville også gerne, at de moderniseringsarbejder, der er i gang nord og syd, kunne fremmes noget hurtigere. Men noget sundt er der i det gamle ord om at sætte tæring efter næring, og jeg tror også, at det er »sundere« at koncentrere sig og ikke at sprede kræfterne alt for meget, selv om jeg godt ved, at vi ikke bliver populære hos dem, der må vente.

Men vi kommer, vi sidder ikke med hænderne i skødet, vi arbejder så godt, vi formår. At det er sådan, skulle De kunne få bekræftet i det efterfølgende, og jeg vil gerne invitere Dem til denne lille rejse gennem tallenes verden.

Deres ærbødige



En vare er ikke solgt, før køberen har brugt den og varen har efterladt tilfredshed hos køberen. Dette gælder også ved salg af transport.

Statsbanerne søger i videst mulig omfang at imødekomme vore kunders ønsker. Ikke alene hvor det drejer sig om rejser, men også hvad godstransport angår.

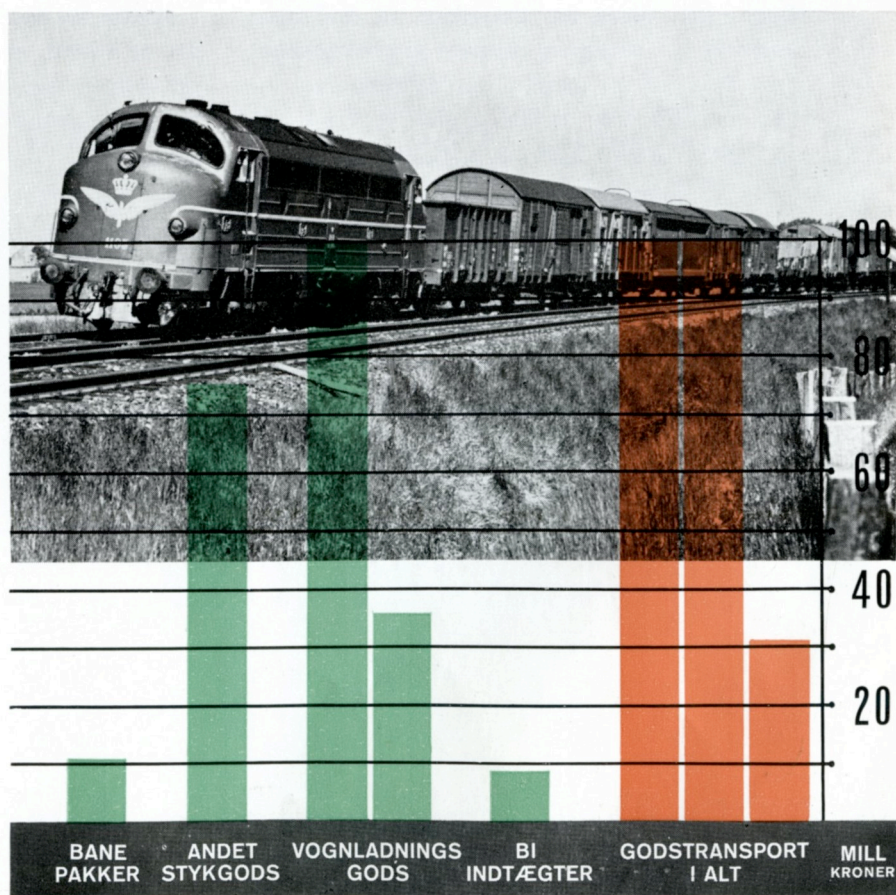
Gennem udrangering af ældre materiel og køb af nyt, sørger vi for altid at kunne stille godt – frem for alt sikkert – materiel til rådighed. Gennem nye og velindrettede stationer og godsekspeditioner bliver det stadig lettere at skabe kontakt med vore kunder.

Tarifkontoret er stedet, hvor alle tarifspørgsmål behandles, nye rejseformer og forsendelsesmåder indføres og tidsvarende afskaffes. Dette kontor foretager endvidere tarifændringer i anledning af takstforhøjelser.

Her skal blot nævnes nogle af de væsentligste tarifændringer i finansåret 1961–62:

For personbefordringens vedkommende nødvendiggjorde de stigende driftsudgifter, at der den 15. januar 1962 blev gennemført en generel takstforhøjelse for person- og rejsegodsbeholdningen, hvorved billetpriserne blev forhøjet med ca 10% og priserne for abonnementskort med omkring 15%.

Indskrivningsgebyret for rejsegods blev ændret fra 3 satser til 2 omfattende tarifafstande indtil 150 km og afstande over 150 km, og over-





For at yde publikum den bedst mulige service har statsbanerne etableret rejsebureauer i Danmark samt i Berlin og Paris. Endvidere kan alle statsbanestationer modtage bestilling på billetter til bane, båd, bus eller fly. Hertil kommer, at statsbanerne har et nært samarbejde med alle autoriserede rejsebureauer i ind- og udlandet.



Statsbanernes godsekspeditioner står til rådighed for godsforsendere med vejledning og oplysning om alt vedrørende godstransport. I øvrigt er alle statsbanestationer til rådighed for godsforsendere. Statsbanerne har endvidere et stort og udbytterigt samarbejde med speditører såvel her i landet som i udlandet.





Statsbanernes bogholderi er anlagt efter moderne og rationelle principper. Bogholderimaskinerne betjenes af dygtigt og regnskabskyndigt personale.

Statsbanernes interne regnskabsrevision foretages af regnskabsvæsenet, der gennemgår regnskaberne fra vore stationer, gods-ekspeditioner, rejsebureauer m fl.



vægtsfragterne forhøjedes med ca 10%. Cykel- og motorcykel-fragterne fastsattes for 2 afstandszoner mod hidtil 3.

Taksterne for overførsel af personbiler, busser, motorcykler og cykler forhøjedes med ca 10% på storebæltsoverfarterne og Kalundborg-Århus overfarten og noget mindre for Fåborg-Mommark overfarten.

Også på godsbefordringens område blev det nødvendigt at foretage en takstforhøjelse. Fra den 1. juli 1961 blev bl a taksterne for stykgods forhøjet med gennemsnitlig ca 20%. Med gyldighed fra den 1. januar 1962 blev der bl a gennemført en forhøjelse af taksterne for vognladningsgods. Samtidig med takstforhøjelsen blev der indført 20 tons takster, der stort set svarede til de tidligere 15 tons takster. Forhøjelsen androg iøvrigt gennemsnitlig ca 7% fordelt på de hidtidige 15, 10 og 5 tons takster.

Rejsebureau-tjenesten leder bl a salgsarbejdet i vore rejsebureauer og slutter overenskomst med private rejsebureauer om salg af togbilletter og DSB-arrangementer.

Distrikterne i København og Århus leder bl a salgsarbejdet på stationerne og godsekspeditionerne.

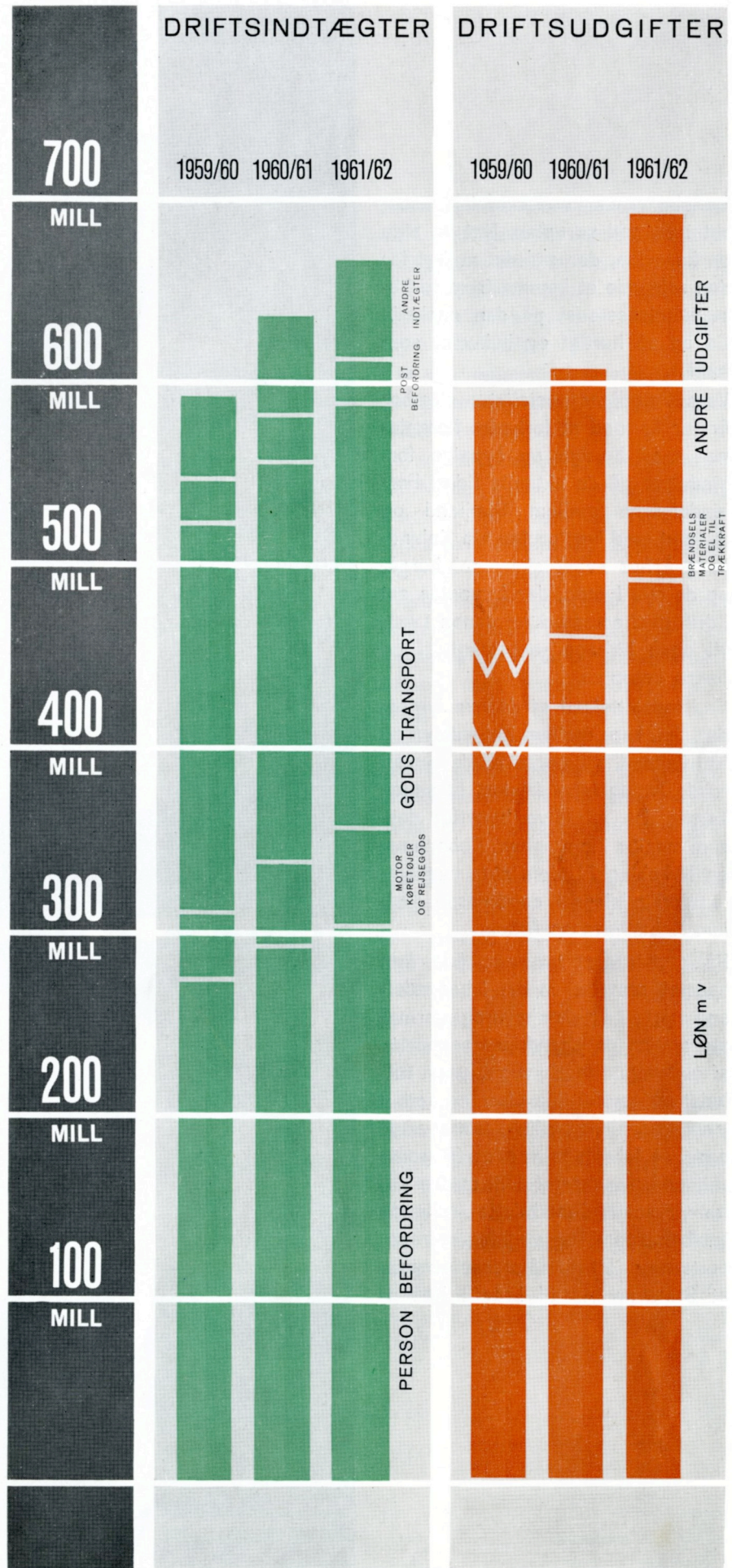
Gennem et omfattende reklame-, propaganda- og public-relation arbejde sørger statsbanernes reklame-tjeneste for, at offentligheden til stædighed holdes underrettet om vore »varer«.

Af statistikken på denne side ses det regnskabsmæssige resultat for regnskabsåret 1. april 1961–31. marts 1962. Den samlede indtægt var ca 668 mill kr, og de samlede driftsudgifter 691 mill kr. Der blev således et driftsunderskud på ca 23 mill kr. Når afskrivning og forrentning – i alt ca 102 mill kr – medregnes, fremkommer det regnskabsmæssige slutresultat, der betegnes som statens tilskud og udgør ca 125 mill kr.

Det økonomiske resultat blev påvirket meget kraftigt af en udgiftsstigning, der er uden sidestykke i noget tidligere driftsår, og som reelt beløb sig til over 87 mill kr eller omtrent 15 % af driftsudgifterne i 1960–61.

Af denne stigning faldt omtrent 70 mill kr på lønkontoen, hvilket svarer til en forøgelse på mellem 16 og 17 % af forrige års lønudgifter og skyldes de relativt betydelige lønforhøjelser, der trådte i kraft ved driftsårets begyndelse, og den samtidigt gennemførte nedsættelse af den daglige arbejdstid fra 8 til 7½ time for tjenestemænd, aspiranter og månedslønnet ekstrapersonale.

De til imødegåelse af den stærke udgiftsstigning nødvendige takstforhøjelser blev – når bortses fra forhøjelsen for stykgods pr 1. juli 1961 – først gennemført mod slutningen af driftsåret og medførte sammen med visse trafikstigninger kun en forøgelse af årets driftsindtægter med 31,4 mill kr eller omtrent 5 % af indtægterne i 1960–61.

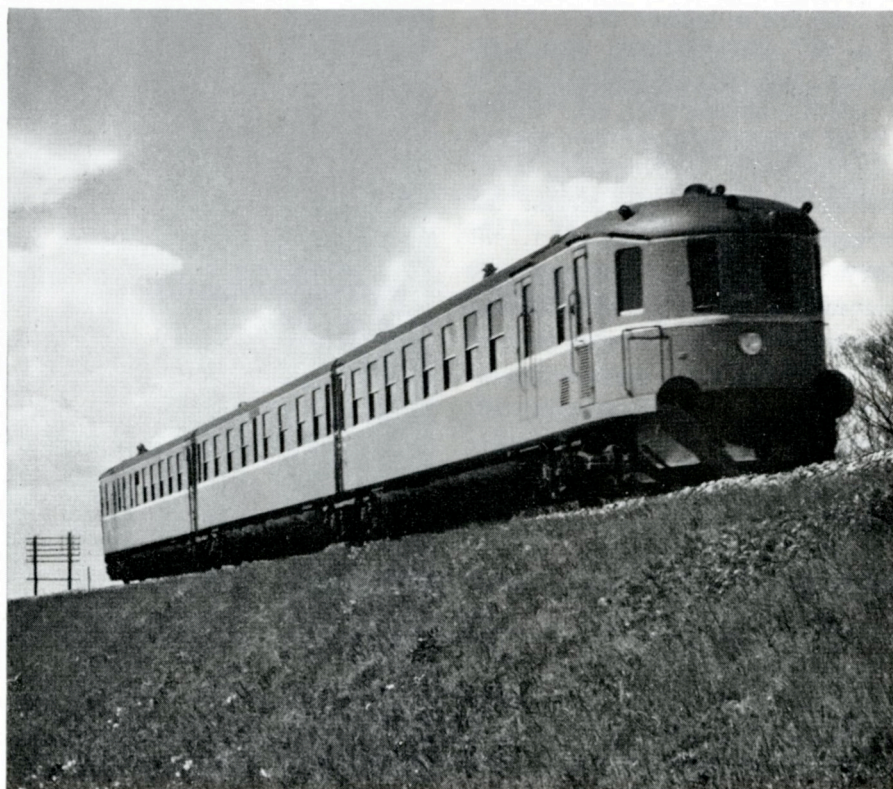
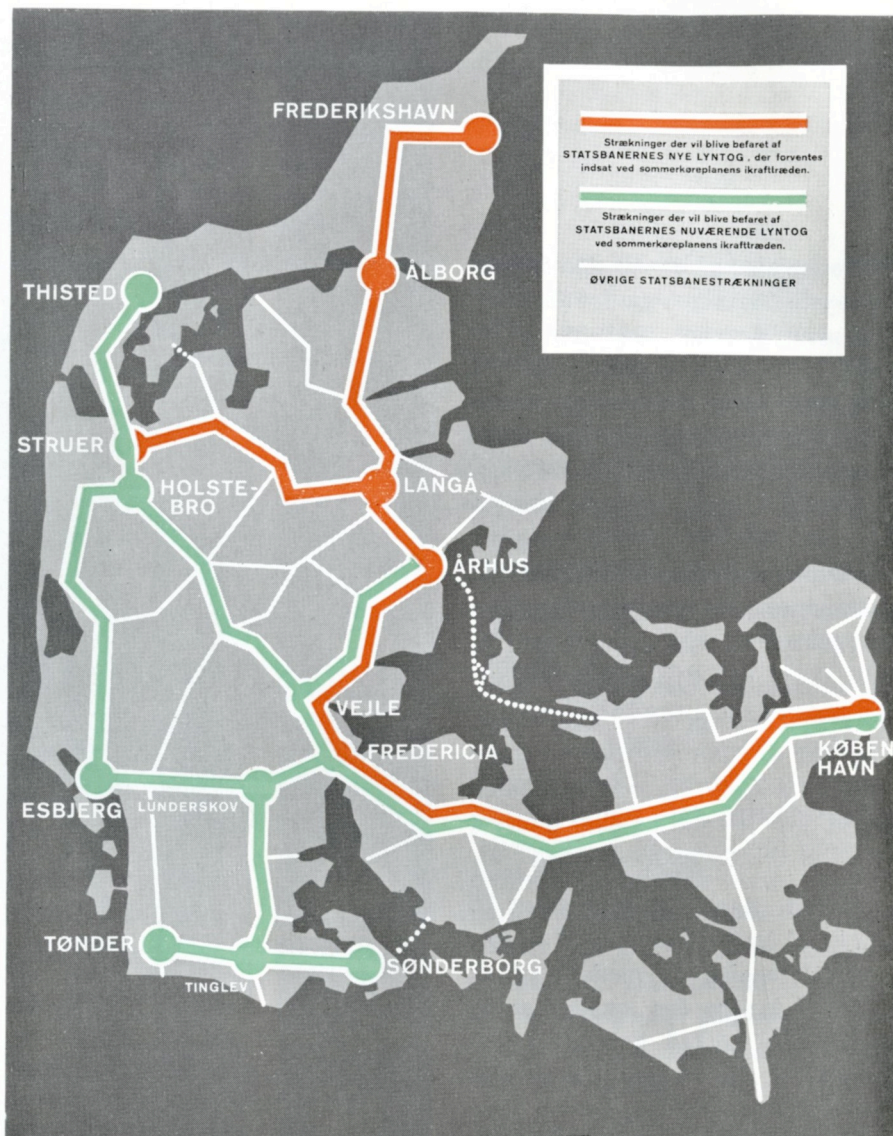


Statsbanernes kunder er interesseret i en god køreplan. Det vil sige en køreplan, der gør det muligt for den rejsende at komme frem til bestemmelsesstedet på den ønskede tid og så hurtigt og bekvemt som muligt.

Vore køreplansspecialister stræber år for år mod at forbedre køreplanen med hurtige og hyppige forbindelser på de aktuelle tider. Forbindelserne mellem Sjælland og Jylland med hurtigruten via Kalundborg-Århus er et eksempel herpå, og de nye lyntog, der forventes sat i drift med sommerkøreplanen 1963, vil også bidrage væsentligt til en bedre køreplan.

Ved indsættelsen af de nye lyntog, der skal køre mellem København og Nordjylland, vil nogle af de nuværende lyntog blive frigjort til anden kørsel. De vil blive benyttet dels som hurtige iltog mellem København og Nykøbing FI, dels som nye lyntogsforbindelser i dagtimerne mellem København og Århus.

På godstransportens område kan specielt nævnes, at der i begyndelsen af 1957 i København og nærmeste omegn påbegyndtes transporter af godsvogne med »vognbjørn«. Billedet på næste side viser en sådan transport. Flere og flere firmaer har opdaget fordelene ved at få godsvognene transporteret til og fra deres virksomhed med dette »rullende jernbanespor«, og vognbjørnstransporterne er blevet så stor en succes, at Statsbanerne til brug i Køben-







havn og nærmeste omegn har bestilt yderligere to vognbjørne, som ventes leveret inden sommeren 1963. Der påtænkes også indsat vognbjørne i andre byer, hvor der viser sig behov herfor.

Det internationale samarbejde inden for godstransport er blevet endnu stærkere udbygget.

Et net af hurtige godsforbindelser TEEM-tog (Trans Europ Express Marchandises) forbinder nu de vigtigste produktions- og forbrugscentre over hele Europa.

Disse hurtige godstog er fortrinsvis bestemt til befording af ilgods, letfordærlige varer og andre forsendelser, som kræver hurtig befording.

Den hurtige transport er bl a opnået ved at gøre opholdene på grænsestationerne så korte som muligt, hvad der til gengæld nødvendiggør, at der ikke medtages gods, som kræver særlig undersøgelse eller behandling som f.eks. veterinærundersøgelser, omekspedition o. l.

I forbindelse med Danmark findes TEEM-forbindelser Oslo/Stockholm-Helsingør-Basel, Bologna-Helsingør-Oslo/Stockholm samt Ruhrområdet-København.

Gennem disse hurtige TEEM-forbindelser er der skabt mulighed for, at de europæiske jernbaner kan imødegå konkurrencen fra andre transportmidler samt erhverve noget af den transport, som følger af bl a stigende befolkningstal, øget produktion og markedsdannelser.

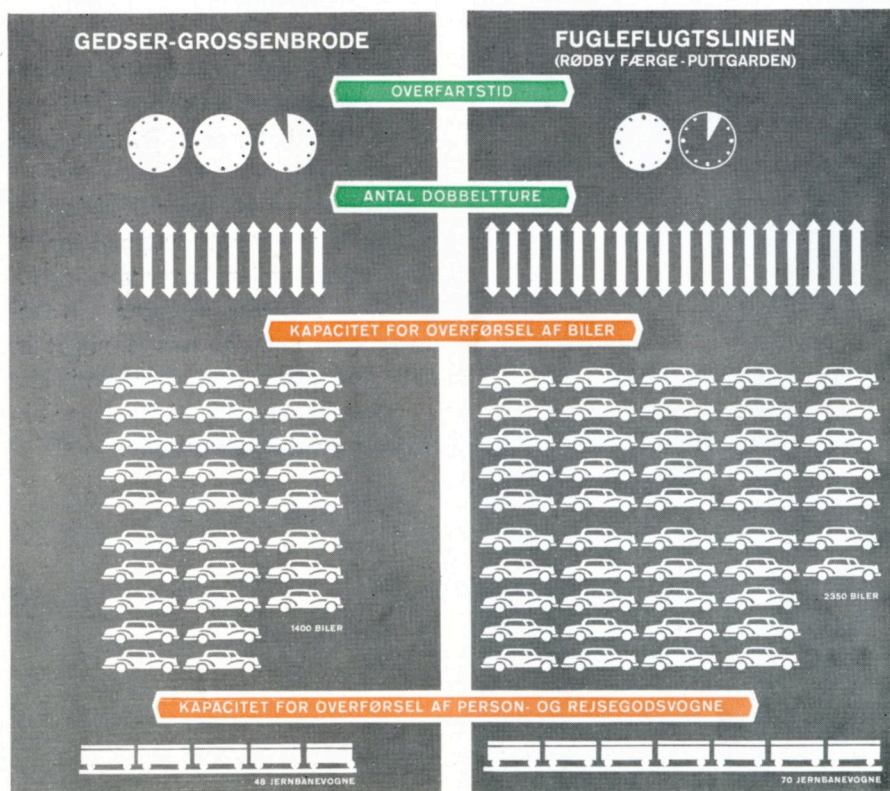
Når Fugleflugtslinien over Østersøen fra Rødby på Lolland til Puttgarden på Fehmern tages i brug i maj, vil der blive opnået betydelige tidsbesparelser såvel i personbefordringen som i godstransporten.

Foruden de allerede kendte internationale eksprestog, som f.eks. Italia-Express, Alpen-Express, Hamburg-Express m.fl., der indtil den 14. maj føres over Gedser-Grossenbrode, vil der over Fugleflugtslinien blive indsat adskillige nye og hurtige forbindelser til og fra kontinentet. Således kan bl.a. nævnes, at Nord-Express, der tidligere kørte over Fredericia og Padborg, og Hispania-Express med nye forbindelser til Spanien, vil blive ført over Fugleflugtslinien.

Endnu er det ikke tanken at indsætte Trans Europ Express (TEE-tog) på Fugleflugtslinien, men i Hamburg vil der blive tilslutning til de tyske TEE-tog.

Ved benyttelse af de hurtige internationale tog kan man for eksempel foretage en rejse fra København om morgenen og være i Paris eller Zürich om aftenen. Ganske tilsvarende forbindelser vil der blive mellem Jylland/Fyn og kontinentet.

For godstransportens vedkommende tilstræber man etablering af fuld godsbeholdning over Fugleflugtslinien, hvad der for så vidt angår godstransporter fra Skandinavien til kontinentet og omvendt vil medføre en hurtigere og billigere transport.



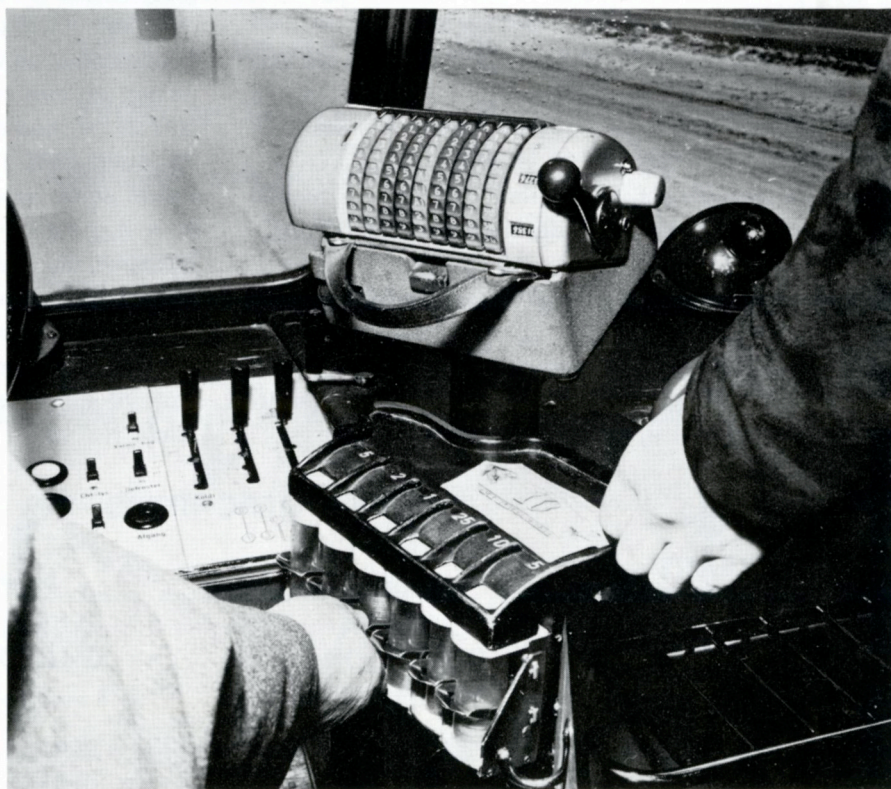
Som det fremgår af statistikken på denne side opnås en betydelig tidsbesparelse og kapacitetsforøgelse på overfarten mellem Danmark og Tyskland. Overfartstiden på Fugleflugtslinien bliver kun 55 minutter i nordlig retning og 65 minutter i sydlig retning, hvor færgerne skal svaje to gange. Følgende færger vil blive indsat på Fugleflugtslinien: Den danske færge M/F »Kong Frederik IX« og de tyske færger M/F »Theodor Heuss« og M/F »Deutschland«.



Også på statsbanernes 6300 km rutebilruter gøres alt for at lægge så god en køreplan som muligt for de 520 rutebiler, som rutebilvæsenet disponerer over. I driftsåret 1961/62 blev der kørt ca 33 mill vognkilometer. De samlede driftsindtægter i nævnte driftsår var på 42,5 mill kr, når herfra fradrages alle udgifter samt afskrivning og forrentning, fremkom et nettooverskud på 6,2 mill kr. Driftsindtægten pr vognkm var 130,6 øre, og totaludgiften pr vognkm var 111,1 øre. På visse strækninger er det en fordel såvel for kunderne som for staten at erstatte togforbindelser med rutebilforbindelser.

Den 27. maj 1962 gik man, efter ophør af personbefordring med tog, over til udelukkende rutebildrift på strækningerne Nyborg-Ringe-Fåborg og Sønderborg-Mommark. Den 30. september 1962 blev endvidere Langelandsbanen indstillet og erstattet af DSB-rutebiler, der trafikerer ruterne Rudkøbing-Spodsbjerg, Rudkøbing-Lohals, Rudkøbing-Bagenkop og Rudkøbing-Ristinge i tilslutning til den hidtidige direkte rute Svendborg-Rudkøbing. Broen mellem Rudkøbing og Siø blev åbnet for trafik i december 1962, og samtidig ophørte den gennem et par år opretholdte midlertidige færgetransport mellem Siø og Rudkøbing. Nu mangler kun broforbindelse mellem Tåsinge og Svendborg for at gøre Langeland landfast med Fyn.

På statsbanernes rutebiler er overalt indført et enheds-billetteringssystem. På billedet ses en billetmaskine, der kan udstede såvel billetter som kort. Arrangementet har vist sig særdeles hensigtsmæssig, idet ekspeditionstiden af de rejsende er reduceret betydeligt.



Statsbanerne moderniserer og rationaliserer til stadighed så meget, som de til rådighed stående beløb giver mulighed for. Moderniserings- og rationaliseringsarbejdet tager i første række sigte mod at forbedre driftsydelserne til gavn for vore kunder og dernæst mod at opnå en mere økonomisk drift, f.eks. gennem personalebesparelser.

De seneste års anskaffelser af diesellokomotiver har medført betydelige personalebesparelser; dels fordi de er énmandsbetjente (medens damplokomotiverne, når de kører på strækningerne, må være tomandsbetjente) dels fordi deres opholdstid ved maskindepoterne kun behøver at være et minimum af damplokomotivernes. Det sidste forhold har samtidig givet den fordel, at flere mindre maskindepoter har kunnet nedlægges. I alt har overgangen fra damp til diesel i forbindelse med den almindelige rationalisering i løbet af årene 1955–62 givet en personalebesparelse i vore maskintjenester på ca. 600 mand.

Den igangværende udvikling henimod fjernstyring af landstationernes sikringsanlæg og etablering af automatiske strækningssikringsanlæg (linieblok) forener ligeledes begge mål. Disse foranstaltninger giver mulighed for tættere og alligevel smidigere afvikling af toggangen, og dette kommer selvsagt vore kunder til gode. Men samtidig bevirker fjernstyringen indskrænkning af personaleantallet på de fjernstyrede stationer, og de automatiske strækningssikringsanlæg af manuelt betjente mellemblokposter kan nedlægges. Eksempelvis har den fuldførte etablering af fjernstyring på den fynske hovedbane Nyborg–Middelfart indtil nu medført en besparelse på ca. 50 mand.

Dette var blot et par eksempler af mange forekommende på dobbeltsidige moderniserings- og rationaliseringsforanstaltninger.

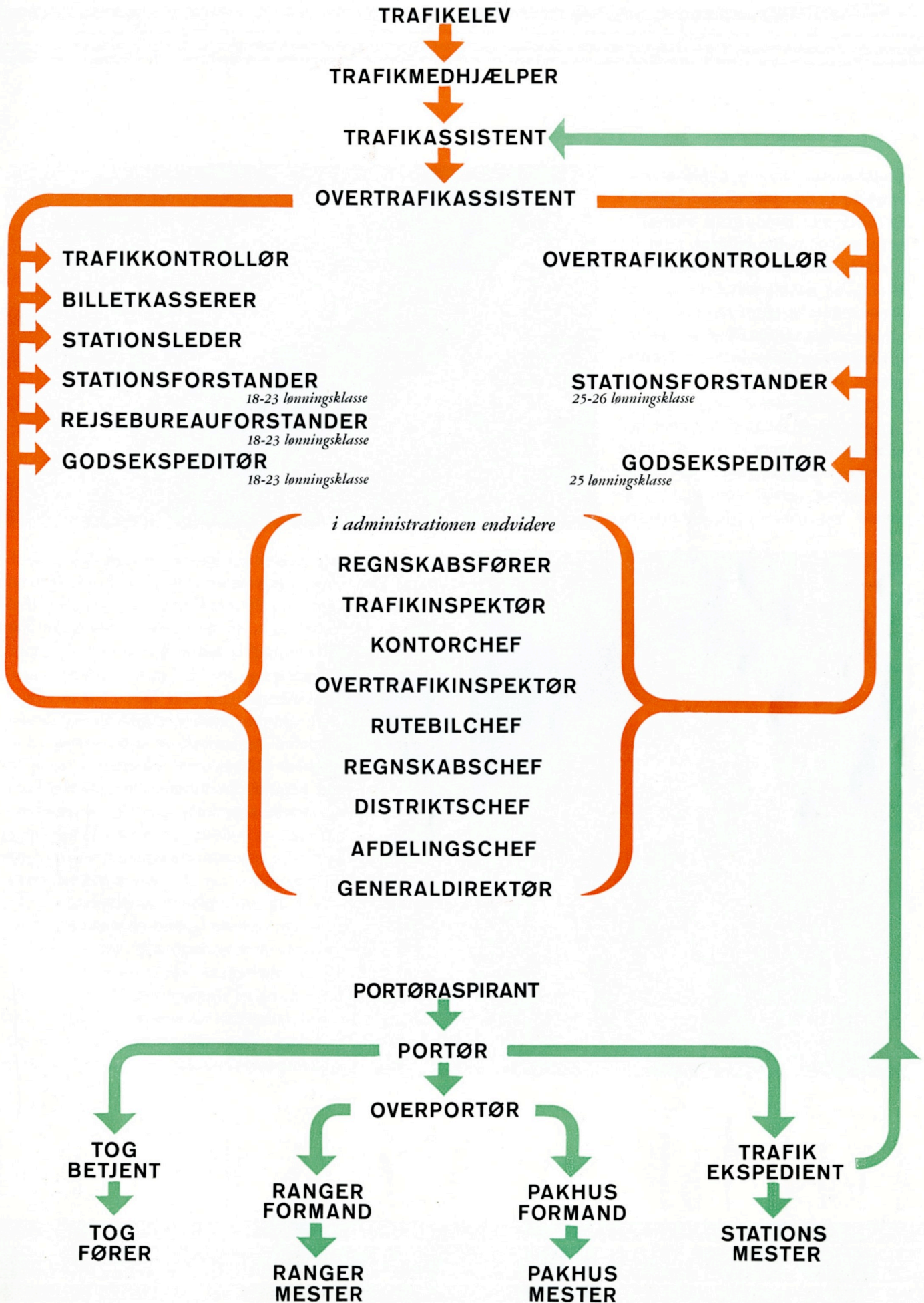
Ved statsbanerne som i private virksomheder medfører rationaliseringen som regel også fordele for personalet. Eksempelvis har overgangen til dieseldrift givet lokomotivpersonalet et fysisk mindre anstrengende arbejde og en renligere, mere bekvem arbejdsplads.

Også indførelse af fjernstyringsanlæg er med til at forbedre arbejdsforholdene. Statsbanerne er jo en arbejdsplads, hvor der må arbejdes døgnet rundt for at transportere passagerer og gods, og natarbejde bryder de færreste mennesker sig om. Etablering af fjernstyringsanlæg er imidlertid medvirkende til, at vi i større og større udstrækning kan lukke de mindre stationer om natten og ofte også i aftentimerne og de tidlige morgentimer, når der ikke er flere rejsende, end at disse uden ulempe kan løse billet i togene. Her ved normaliseres det pågældende stationspersonales arbejdstid.

Statsbanerne lægger stor vægt på en god uddannelse af de enkelte personalekategorier, og den overvejende del af personalet gennemgår derfor, såvel en praktisk som en teoretisk jernbaneuddannelse.

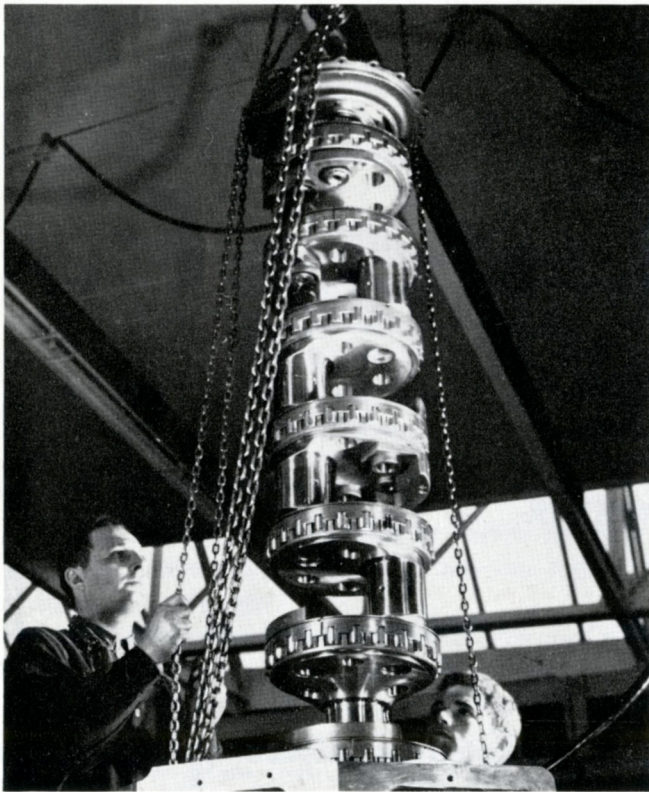
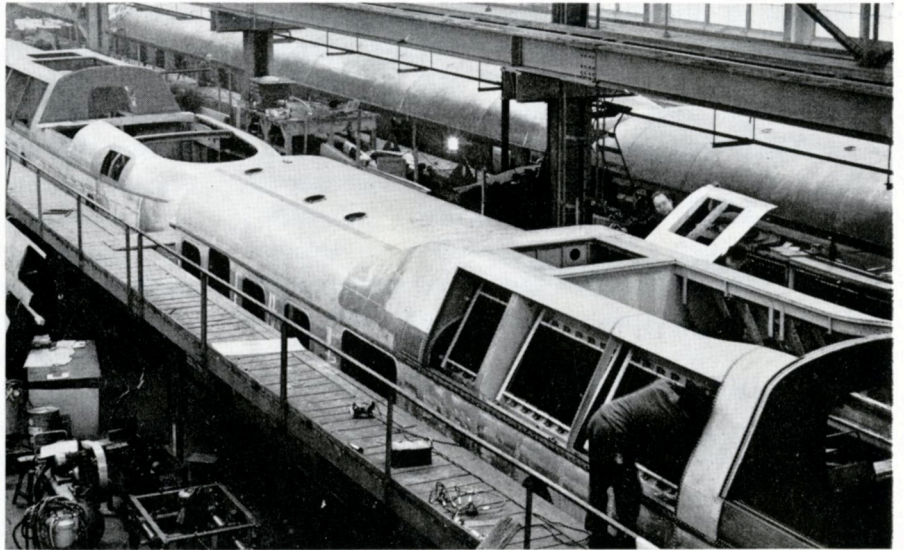
Statsbanernes personalestyrke indbefatter mange personalekategorier. På skemaet til højre giver vi for et par af de mest talrigt repræsenterede personalekategorier, »trafikassistentkategorien« og »portørkategorien«, en oversigt over de stillinger, der er mulighed for at opnå inden for hver kategori.

I forbindelse med den nye skolelovgivning har det offentligt været diskuteret, om også afgangsbetjent fra skolerne nye 9. og evt. 10. klasse skulle kunne give adgang til at blive antaget som elev ved etaterne, og altså også ved statsbanerne. Ved statsbanerne er vi dog meget betænkelige ved at tage et sådant skridt. Elevuddannelsen og den senere videreuddannelse sigter nemlig ikke alene mod at uddanne den pågældende til en god assistent, men i højere grad mod at gøre ham eller hende egnet til evt. at kunne overtage en af de højere eller højeste stillinger ved statsbanerne, jfr. skemaet. Uddannelsen omfatter derfor tilegnelse af et stort læsestof, og kun de, der gennem mindst en stor realeksamen eller dermed ligestillet eksamen har fået træning i systematisk tilegnelse af større mængder læsestof, vil kunne gennemgå uddannelsen med tilfredsstillende resultat.





Statsbanerne har hos Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (M.A.N.) bestilt 2 nye lyntog med tilhørende reservevogne. På billedet til højre ses motorvognene på samlebånd hos M.A.N. og på billedet for neden ses krumtappen til en af hovedmotorerne, der bygges hos Maybach i Friedrichshafen. Disse lyntog forventes indsat i driften ved sommerkøreplanens ikrafttræden 26 maj 1963. De nye lyntog er 8-vogns tog som kan adskilles i 4-vogns tog for at kunne overføres med storebæltsfærgerne, men kører iøvrigt samlet som 8-vogns tog mellem København og



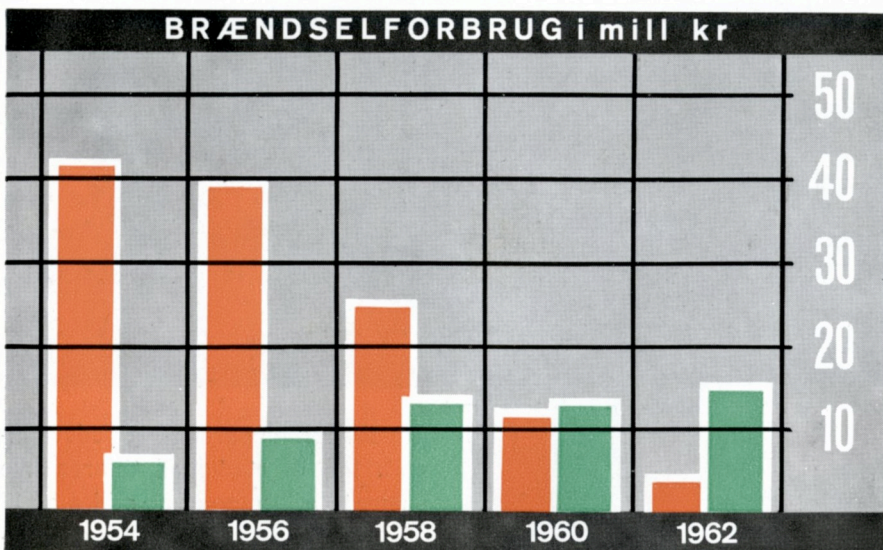
Langå. I Langå skilles og samles togene igen, så de kører som 4-vogns tog mellem Langå og Frederikshavn og mellem Langå og Struer. Der bliver overgang mellem de to toghalvdele, så de rejsende under kørslen kan gå fra den ene toghalvdel til den anden.

De nye lyntog udstyres som de mest moderne europæiske tog. De får bogietyper, der sikrer blød og behagelig kørsel selv ved de største hastigheder, og det må i denne forbindelse bemærkes, at togene bygges til maksimalhastighed 160 km/time, således at rejsehastigheden med togene kan forøges, efterhånden som statsbanernes strækninger udbygges til større hastighed. For at gøre rejsen med de nye lyntog så behagelig som muligt, er alle vognene støjdempet og forsynet med luftkonditioneringsanlæg, der hele året holder passende temperatur og luftfugtighed og filtrerer den tilførte luft. Af hensyn til dette anlæg er vinduerne faste og kan ikke åbnes, men vinduerne er velisolerede og giver god udsigtsmulighed.

Togene får både 1. og 2. klasses afdelinger. I 1. klasses afdelingerne indrettes kupéerne med behagelige lænestole betrukket med stof i forskellige farver. 2. klasses afdelingerne indrettes som storrum med

- MASKINRUM
- FORERRUM
- MASKINRUM
- REJSEGODSRUM
- PERSONALE KUPÉ
- TELEFONRUM
- TOILET
- EL-BARBERING
- 1. KLASSE
- TOILET
- 2. KLASSE
- KOKKEN
- RESTAURANT
- TOILET
- 2. KLASSE
- GARDEROBE
- KUFFERTRUM
- FORERRUM



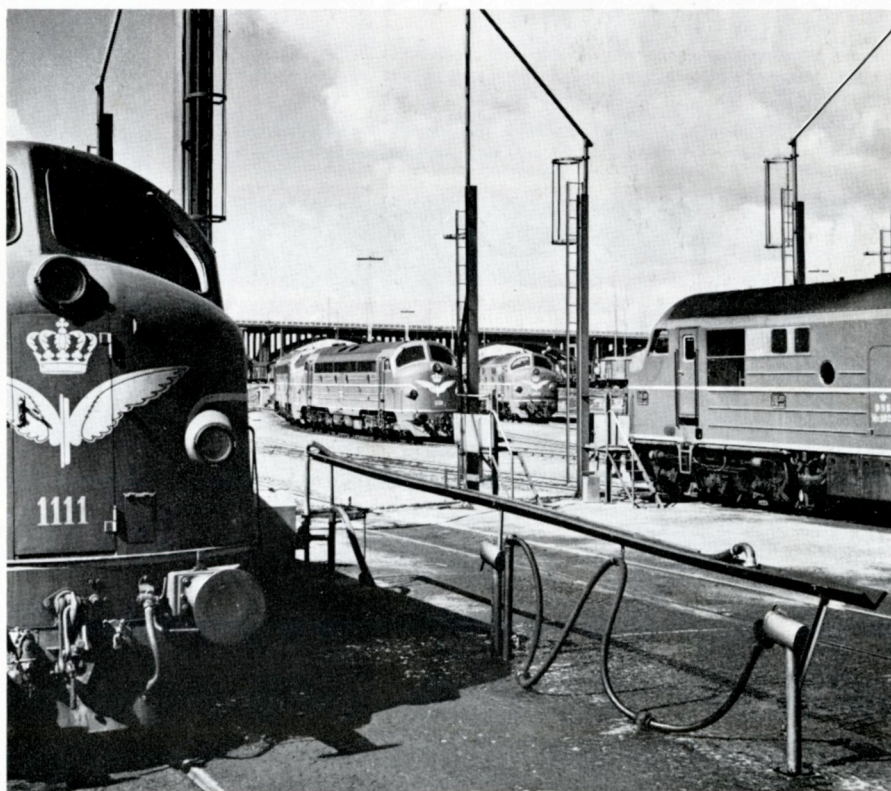


steres under anvendelse af damplokomotiver. Af statistikken på denne side, hvor den røde farve angiver kulforbrug og den grønne farve angiver olieforbrug ses, at statsbanernes forbrug af kul er stærkt dalende og olieforbruget stigende. Der har måttet etableres olieforsyningsanlæg for diesellokomotiver, motorvogne og rangertraktorer over hele landet. Billedet nederst på siden viser et af statsbanernes olieforsyningsanlæg. Der bruges til togkørsel og rangering gennemsnitlig 190 tons brændselolie om dagen eller ca 70.000 tons olie om året.

stole med indstillelig ryg. I hvert 8-vogns tog indrettes en restaurationsafdeling med moderne udstyr og gode pladsforhold.

Statsbanernes maskinafdeling følger nøje arbejdet på de nye lyntog, der som nævnt foregår dels ved hovedleverandøren, M.A.N., i Nürnberg og dels ved en række andre vognfabrikker og industrier i Vesttyskland. Vognfabrikken Scandia i Randers har leveret stolene til 2. classes vognene.

Overgangen fra dampdrift til diesel-drift skrider hastigt frem. I 1962 satte statsbanerne 30 dieselhydrauliske MH-rangerlokomotiver og 15 dielelektriske Mx-toglokomotiver i drift. Leveringen af Mx-lokomotiverne er da afsluttet, medens leveringen af MH-lokomotiverne fortsætter. Det er nu kun ganske få procent af statsbanernes togkilometer, der præ-



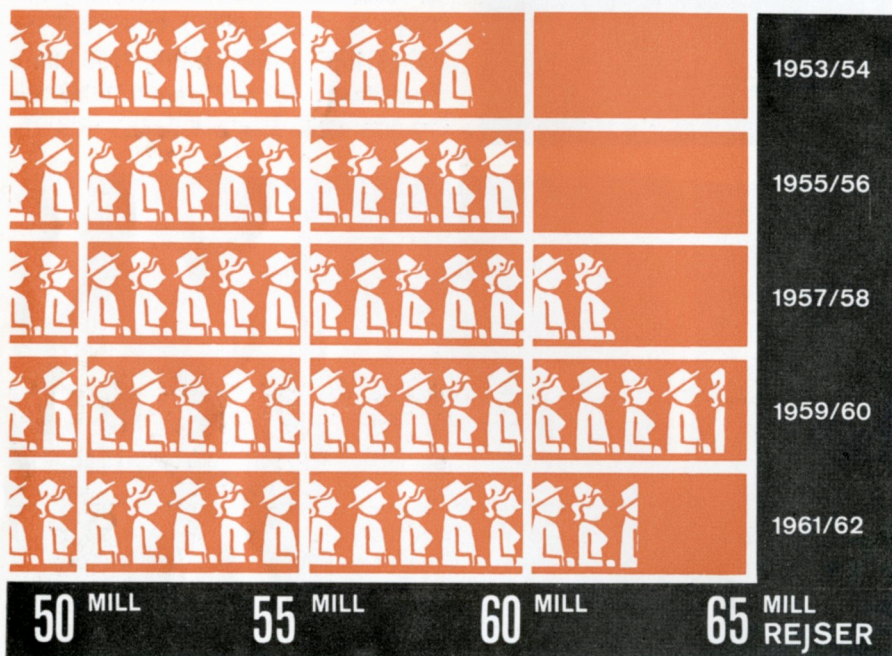
- FORERRUM
- KUFFERTRUM
- GARDEROBE
- 2. KLASSE
- TOILET
- TOILET
- KUFFERTRUM
- GARDEROBE
- 2. KLASSE
- TOILET
- 1. KLASSE
- EL-BARBERING
- TOILET
- TELEFONRUM
- PERSONALEKUPE
- REJSEGODSRUM
- MASKINRUM
- FORERRUM
- MASKINRUM



## RULLENDE MATERIEL

Interiør af en kombineret person- og styrevogn litra FS. På billedet ses bl a, at vognen som noget nyt er forsynet med lysrørsbelysning.

Som det ses af oversigten har antallet af rejser med tog i Københavns nærtrafik været stigende indtil 1959-60. Herefter er antal rejser gået noget tilbage, hvilket måske kan tilskrives den stigende motorisering.



Statsbanernes person- og godsvognpark må til stadighed tilføres nye vogne til afløsning af de ældre og til dækning af de stigende krav, statsbanernes kunder stiller til en moderne transport. Der foregår ligeledes til stadighed ombygning og modernisering af den ældre vognpark for at få denne til at svare til tidens krav.

I anledning af åbningen af S-togslinien mellem Glostrup og Tåstrup i 1963 har statsbanerne modtaget de sidste vogne af en levering på i alt 17 elektriske MM-motorvogne og 17 hertil hørende FS-styrevogne. Vognenes indretning er stort set som i de nuværende vogne, dog er vognene forsynet med lysørersbelysning og

S-tog med en af statsbanernes nyeste elektriske MM-motorvogne. I 1962 er de sidste af en levering på 17 elektriske MM-motorvogne modtaget.



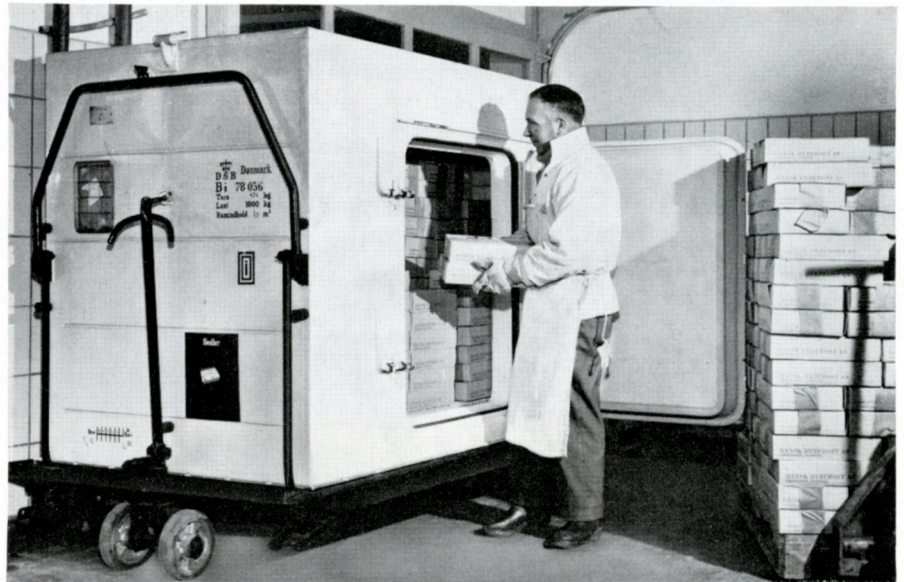


gulvene og væggene beklædt med plasticmaterialer. Til vinduesrammer, belægning og døre anvendes teaktræ.

I 1962 fik statsbanerne af nye personvogne bl a 17 litra Av (1. og 2. klasse). Herudover har statsbanerne moderniseret en del af de tidligere leverede stålpersonvogne litra Av.

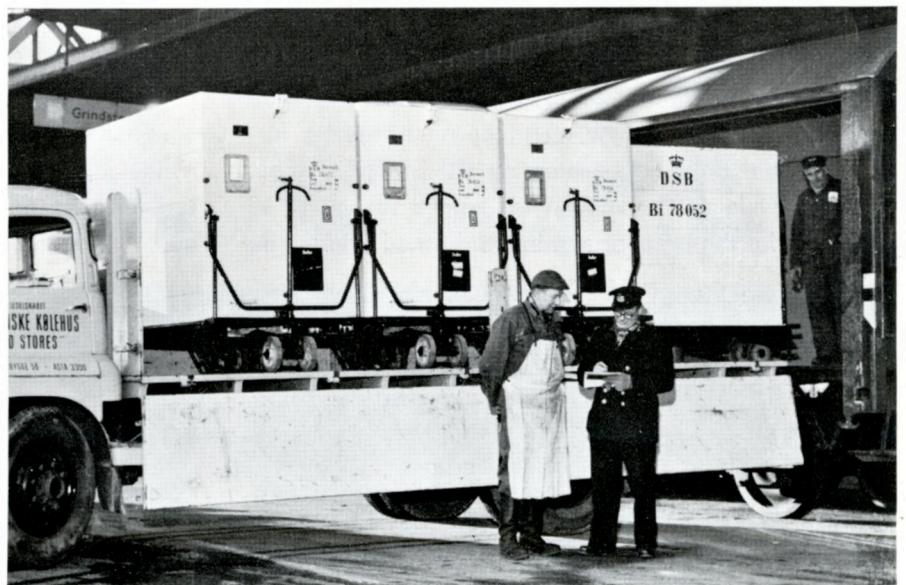
Man har i disse vognes 2. klasses kupéer, sidegange og perroner udskiftet finer- og træfiberbeklædning, herunder også loftbeklædning, med plasticbeklædning. Endvidere er gulvene i hele vognen forsynet med gråmarmoreret PVC-materiale, der er sammensvejst, således at vand ikke kan trænge ned i gulvene. Desuden er vognene blevet forsynet med lysrørsbelysning.

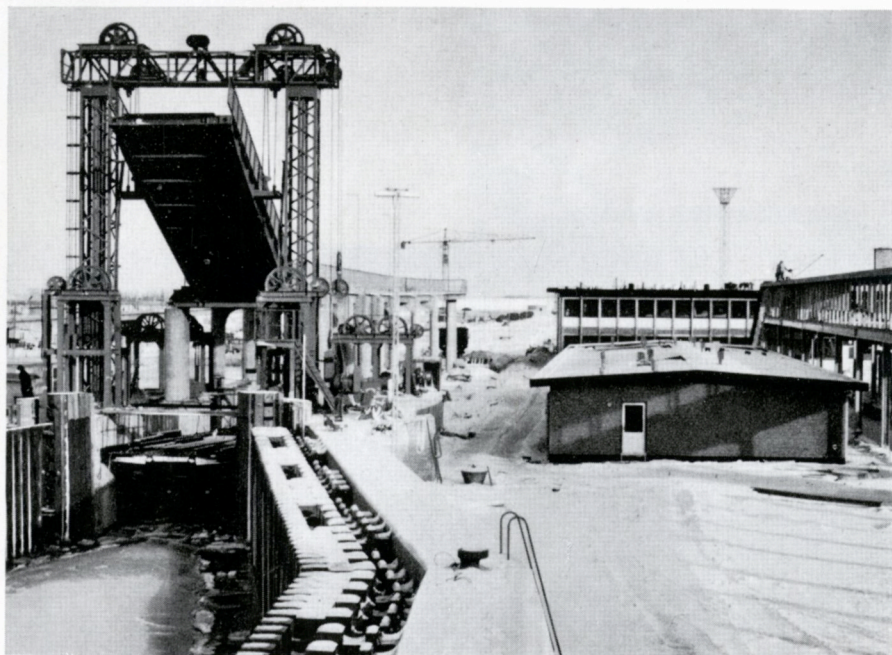
Af nye godsvogne fik statsbanerne bl a 370 litra Gs-standardgodsvogne, 60 litra Hs-t-specialgodsvogne med forskydelige sidevægge og 50 litra Fd, selvtømmende ballastvogne til afløsning for de nuværende ballastvogne litra TH. I 1962 har statsbanerne endvidere fået 10 isolerede køletransportbeholdere litra Bi med et rumindhold på 1,9 m<sup>3</sup> og en last på 1000 kg og 50 isolerede køletransportbeholdere litra Bi med et rumindhold på 1,7 m<sup>3</sup> og en last på 1000 kg. Endvidere er modtaget 15 køletransportbeholdere litra Ai på 1,2 m<sup>3</sup> og en last på 1000 kg samt 300 almindelige transportbeholdere litra B med et rumindhold på 2 m<sup>3</sup> og en last på 1000 kg.



Let og hygiejnisk anbringer afsenderen de gode produkter i en af statsbanernes Bi-beholdere.

De læssede Bi-beholdere indlæsses uden vanskelighed direkte fra lastvognen i jernbanevognen.





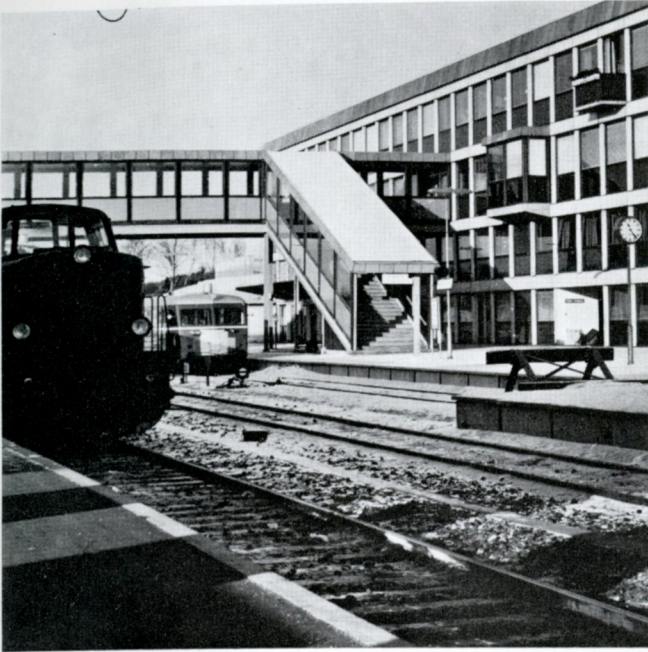
Uanset årstiden går arbejdet på anlægene i Rødby Færge fremad med raske skridt. På billedet ses stationens hovedbygning og gangbroen – »Kongestien« – fra hovedbygningen til færgerne. Endvidere ses vestre færgeleje med færgeklapperne til øverste og nederste færgedæk.

Fugleflugtslinien mellem Danmark og Tyskland – den hurtigste og mest interessante rejserute over Østersøen mellem Norden og Kontinentet – åbnes den 14. maj 1963. Navnet Fugleflugtslinien er hentet fra vore fjedrede venner, der om foråret vælger den korteste vej over Østersøen, når de drager mod redepladserne i de nordiske lande for atter om efteråret med familien at drage mod syd til varmere himmelstrøg. Overfartsstationerne bliver Rødby Færge på Lolland og Puttgarden på Fehmern. Et stort, kostbart og dygtigt udført anlægsarbejde på såvel den danske som den tyske side, får herved sin afslutning til glæde for togrejsende og bilister, der overtager en moderne og hurtig forbindelse mellem Skandinavien og det øvrige Europa. I 1962 blev banestrækningen fra km 23 til km 34 så godt som færdig og sporlægningen dermed fuldført på

en ca. 25 km lang strækning fra »Kong Frederik IX's Bro«, der blev åbnet for vejtrafikken den 15. december 1962. Uanset vinterens lange og strenge frostperiode er jord- og sporarbejderne på fri bane, samt på Rødby Færge station nu i det væsentlige fuldført. Det samme gælder ledningsarbejder, vejanlæg og parkeringspladser samt bygninger for betjening af såvel tog- som bilrejsende på Rødby Færge station (hovedbygning, opholdsbygning, pas- og toldkontrolbygning, billetsalgsbygning m fl). Færgelejerne er ligeledes omtrent færdige inklusive færgeklapper med tilhørende opkørselsramper og landgangsbroer. Det hårde arbejdstempo, som har været nødvendigt fra anlægsarbejdernes påbegyndelse, må dog fortsættes og om muligt yderligere intensiveres, for at alt kan være færdigt til åbningsdagen, men statsbanernes ingeniører er forhåbningsfulde.

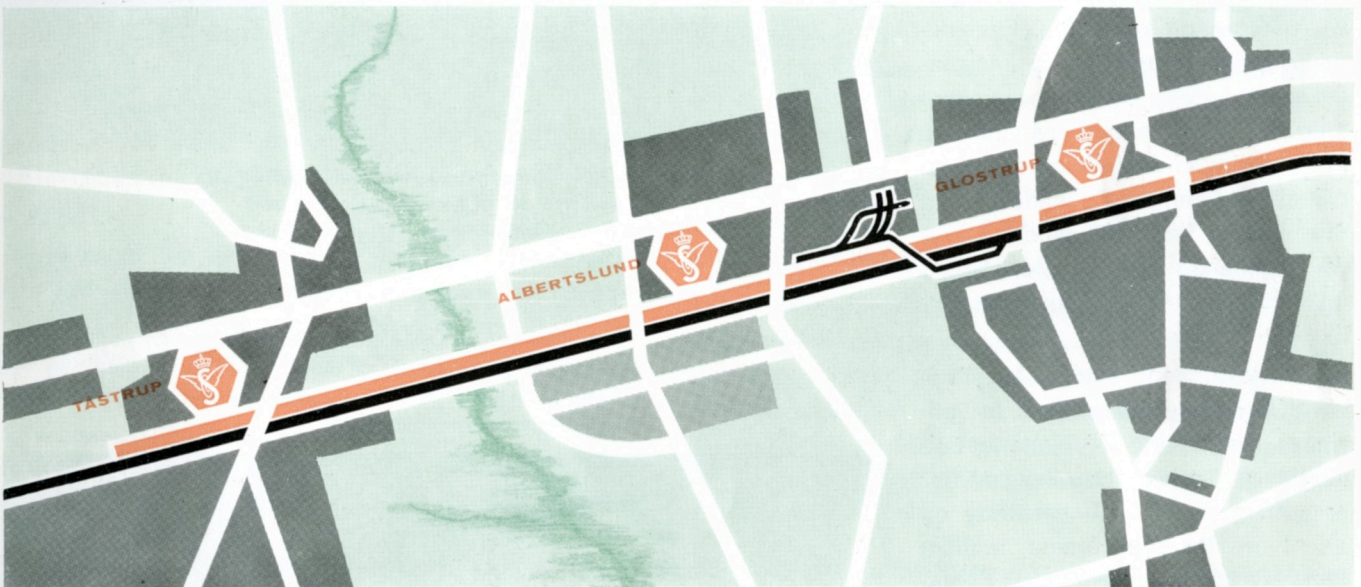


På billedet ses det første og sikkert sidste damplokomotiv, der har kørt på strækningen mellem Nykøbing FI og Rødby Færge. Kørslen fandt sted i januar måned og havde til formål at belaste skinnelaget.



Den nye banegård i Skive blev åbnet den 2. februar 1962. Banegården, der er indrettet efter moderne principper, blev vel modtaget af det rejsende publikum.

Arbejdet på den nye S-togsstrækning mellem Glostrup og Tåstrup er i fuld gang. I 1962 blev sporarbejderne for de to nye fjerntogspor fuldført og ændringer af sporanlæggene på Glostrup og Tåstrup stationer påbegyndt. På strækningen er ny stationsbygning fuldført i Albertslund og stationsbygning i Rødovre påbegyndt. På begge stationer er udført gangtunnel. Strækningen der påregnes åbnet ved køreplansskiftet i maj 1963 er sikker på en god modtagelse.

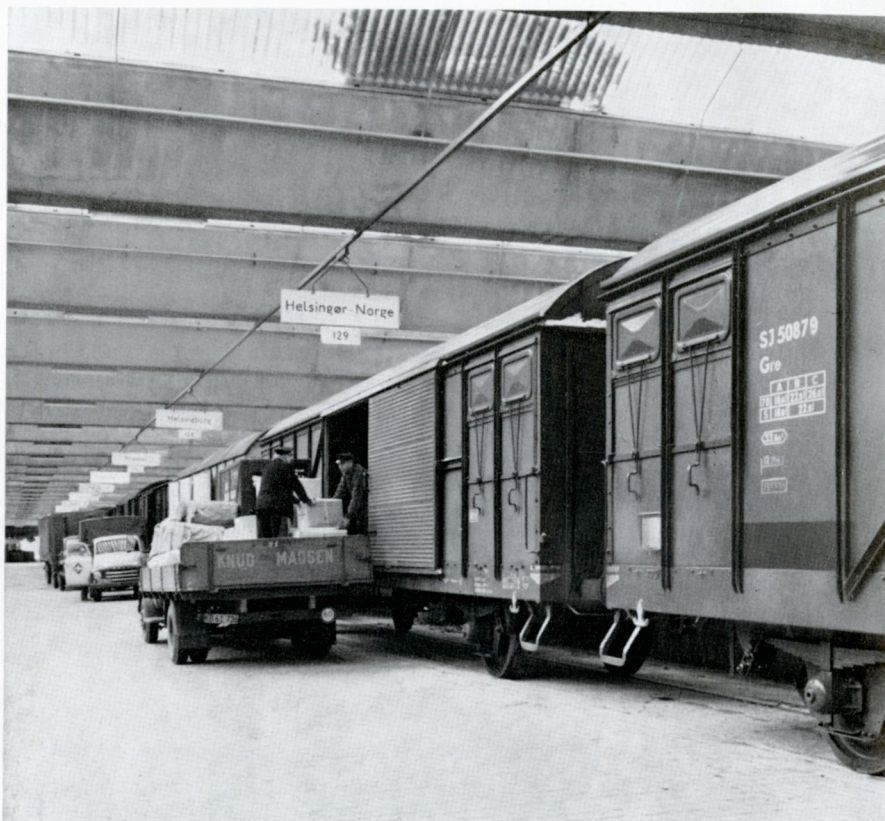


Den nye banegård i Nykøbing FI blev åbnet den 25. oktober 1962. Banegården opfylder de rejsendes krav om en moderne og praktisk jernbanestation. Stationen vil indgå som et vigtigt led i trafikken over Fugleflugtslinien.

Statsbanerne foretager til stadighed større ombygninger af banestrækninger, stationer, godsekspeditioner m v for derved at skabe en hurtigere, bedre og mere økonomisk transport til gavn for statsbanernes mange kunder og til gavn for statsbanernes økonomi og konkurrence-dygtighed.

I 1962 blev der således bl a for Køgebugtbanen yderligere foretaget projekteringsarbejder og ekspropriationer på strækningen syd for Greve-Kildebrønde kommune. Endvidere er projekteringsarbejde i forbindelse med Hareskovbanens ombygning til S-banestandard fortsat. Projektering af dobbeltsporet forbindelsesbane mellem København L og Svanemøllen er påbegyndt. Såvel på Køgebanen som Lundtoftebanen og Hareskovbanen er visse forarbejder blevet påbegyndt.

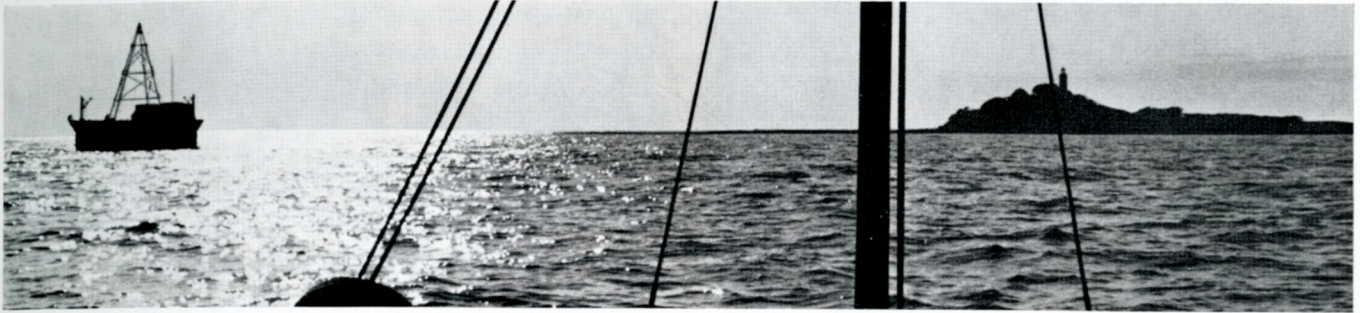
På strækningen Lunderskov-Padborg foretages forskellige forbedringer. Ombygning af Vojens og Bolderslev stationer fortsættes, og der er påbegyndt 10 m underføring og en 3 m landbrugstunnel mellem Sommersted og Vojens samt to viaduktanlæg på strækningen Hjordkær-Tinglev. Med henblik på flytning af Brønderslev station er større jordarbejder sat igang, og i Frederikshavn er arbejdet med etablering af en landgangsbros fra passagerskibene til havnestationens peron og til rutebilholdepladsen i alt væsentligt afsluttet. Som noget nyt kan nævnes, at der ved Vigerslev



Der foretages til stadighed modernisering af Københavns godsbanegård. På billedet ses den nye del af godsbanegårdens overdækkede pladslæsningsanlæg. Overdækningen af pakhusgaden omfatter et areal på 10.000 m<sup>2</sup>.

Moderniseringen af Københavns hovedbanegård fortsættes. I 1962 blev bl a bil-pladsbestillingen udvidet til det dobbelte, og ved flytning af ventesal for ikke-rygere blev det muligt at udvide hovedbanegårdens restauration.





station etableres et industriareal til udlejning til private industrier, der lader jernbanetransport indgå som et vigtigt led mellem fabrik og forbruger.

Endvidere kan nævnes, at der til brug for statsbanernes rute- og lastbiler i 1962 er opført garageanlæg i Ålborg, Skive og Tåstrup, ligesom udbygning af det eksisterende værksted i Skælskør samt ombygning af et erhvervet privat værksteds- og garageanlæg i Kolding er fuldført.

Udvidelse af det eksisterende værksted i Svendborg samt en større udbygning af værksteds- og garageanlægget i Vejle er under opførelse, og endelig er nye garageanlæg i Fåborg, Bjerringbro og Skælskør under projektering.

De forberedende arbejder med henblik på den kommende Storebæltsbro er i fuld gang. I 1962 blev der således foretaget forskellige bundundersøgelser.

Disse undersøgelser blev foretaget fra skib og fra særlige boretårne, som bl a ses på ovenstående billede. Jord fra havbunden bringes til laboratorieundersøgelse, og beregningerne kan påbegyndes, men endnu går der lang tid, før broen er bygget. Indtil da foretager statsbanerne stadig udvidelser på færgeoverfarterne for at klare den stadig stigende trafik over bælten.

Et tredje færgeleje, der også skal kunne betjene den nye tredækker-færge, er under udførelse i Halsskov og i Knudshoved.

Udvidelser af vej- og parkeringsanlæg i Halsskov og Knudshoved er ligeledes påbegyndt. I Halsskov forøges parkeringsarealet med ca 19.000 m<sup>2</sup> og i Knudshoved med ca 18.000 m<sup>2</sup>. Der er herefter parkeringsplads til ca 800 biler såvel i Halsskov som i Knudshoved. En del af disse anlæg vil kunne tages i brug i den kommende sommertrafik.



#### DYBDER ved MIDDELVANDSTAND





På billedet ses monteringen af sikringsanlægget til en af de 8 fjernstyrede krydsningsstationer på Fugleflugtslinien.

For signalvæsenet omfatter etableringen af Fugleflugtsliniens nye anlæg fra Vordingborg til Rødby Færge. På tegningen til højre er bl.a. angivet de 10 nye sikringsanlæg, der skal etableres til Fugleflugtslinien.

Statsbanerne er inde i en rivende udvikling. Trafikken er stigende, nye anlæg er under arbejde og eksisterende anlæg moderniseres.

I 1962 blev nye sikringsanlæg taget i brug på stationerne Ejby, Gelsted, Nørre Alslev, Skive, Sommersted, Varde, Eskilstrup, Ejstrupholm, Orehoved, Kavslunde, Nørre Åby, Farris, Tingsted og Kalundborg, og et midlertidigt anlæg i Korsør. Automatiske linieblokanlæg er taget i brug på strækningerne Årup-Middelfart, Glostrup-Tåstrup (fjerntrafiksporene) og Masnedø-Tingsted. Der er herefter automatisk linieblok fra Nyborg til Middelfart og fra Østerport til Ringsted.

Nedlægningen af bevogtede overkørsler fortsættes. Der er således etableret 3 automatiske halvbananlæg, 5 automatiske helbomanlæg og 11 automatiske advarselssignalanlæg.

To af de større arbejder, som signalvæsenet er igang med, fortjener en særlig omtale. Det drejer sig om signalanlæg i forbindelse med Fugleflugtslinien og i forbindelse med fjernstyringsanlæggene på Fyn. For Fugleflugtsliniens vedkommende skal der etableres 8 nye sikringsanlæg, der skal fjernstyres fra Nykøbing FI samt to store anlæg i Nykøbing FI og Rødby Færge. På hele strækningen fra Vordingborg til Rødby Færge etableres nye sikringsanlæg, automatisk linieblokanlæg og telefonanlæg. Endvidere har der måttet nedlægges et 19,8 km langt søkabel fra Rødby Færge til Puttgården. Strækningen Nykøbing FI-Gedser er tilsluttet den nye fjernstyringscentral i Nykøbing FI. Anlægget i Rødby Færge har rangertogveje og rangerradio m v på tilsvarende måde som anlægget i Nyborg.





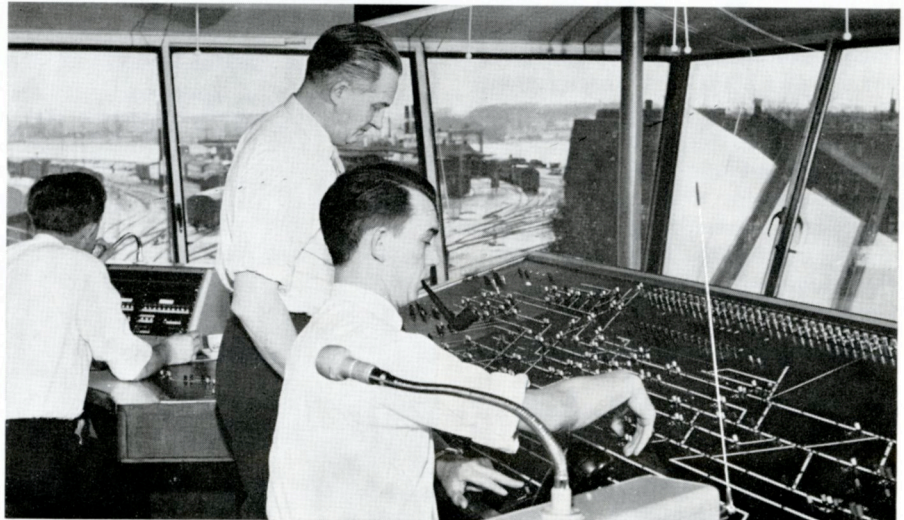
Underdelen af den nye signalpost på Nyborg station har på grund af det tætte sporet måttet gøres meget smal.

I Nyborg er etableret statsbanernes hidtil største centralsikrede anlæg. Stationen har 27 togvejsspor, hvortil der kan stilles 228 togveje; herudover findes 260 rangertogveje. I alt benyttes ved signalgivningerne ca 172 signaler, hastighedsvisere o l.

Til anlægget er medgået ca 125 km kabel og 3232 relæer, hvoraf 1232 findes i 112 relægrupper.

Personalet i signalposten og rangermesteren kan via rangerradio komme i forbindelse med de enkelte rangerlokomotiver, og rangerradioen kan også suppleres med færgeradioanlæg, d v s radioanlæg, der bruges ved ombordsætning af jernbanevogne på færgerne. Dette muliggør, at der, i modsætning til tidligere, nu kan rangeres med lange vognstammer, idet rangerlederen fra den pågældende færgeklap kan tale direkte til lokomotivføreren. En sikkerhedstone i førerrummet sikrer, at samtaleforbindelser til stadighed er i orden.

Også på det interne telefonnet er der nået gode resultater. Nye telefoncentraler er opstillet i Herning, Odense, Struer, Vojens og Ålborg, og arbejdet på kabelanlæggene København-Korsør, Odense-Fredericia, Fredericia-Padborg, Skanderborg-Skjern og Orehoved-Nykøbing FI går rask fremad, endvidere er kabelanlæg etableret på Rødbybanen.



Til højre på billedet ses betjeningsapparatet for det nye sikringsanlæg på Nyborg station. Til venstre på billedet ses betjeningsapparat for telefoner og radioanlæg.

Statsbanernes indkøb af forbrugsvarer beløb sig i finansåret 1961-62 til ca 132 mill kr, stort set det samme som i det foregående finansår. I sammensætningen af dette beløb er dog sket visse forskydninger, hvoraf den mest karakteristiske fortsat er nedgang i forbruget af fast brændsel og stigende forbrug af flydende brændsel.

Medens prisniveauet for de fleste råvarer, f.eks kul, olie og jern, har været gunstigt, har prisstigningerne på færdigvarer mere og mere gjort sig gældende.

En af de vigtigste varegrupper for jernbanerne er jern. DSB's direkte forbrug af jern og stål og produkter heraf andrager ca 25-35 mill kr årlig. Den største post er skinner og dele til skinneoverbygningen, såsom lasker, bolte, svelleskruer, underlagsplader, sporskifter, tværstænger til betonsveller, hvoraf der årligt købes for 15-18 mill kr.

Men også statsbanernes centralværksteder og andre værksteder er storforbrugere af jern og stål. Hjulringe, hjul, aksler, fjedre, stænger og plader sluger de største beløb, men blandt andre poster kan nævnes, at der alene til bremsning medgår årlig ca 3000 tons jernstøbegods (bremsesåler og -klodser).

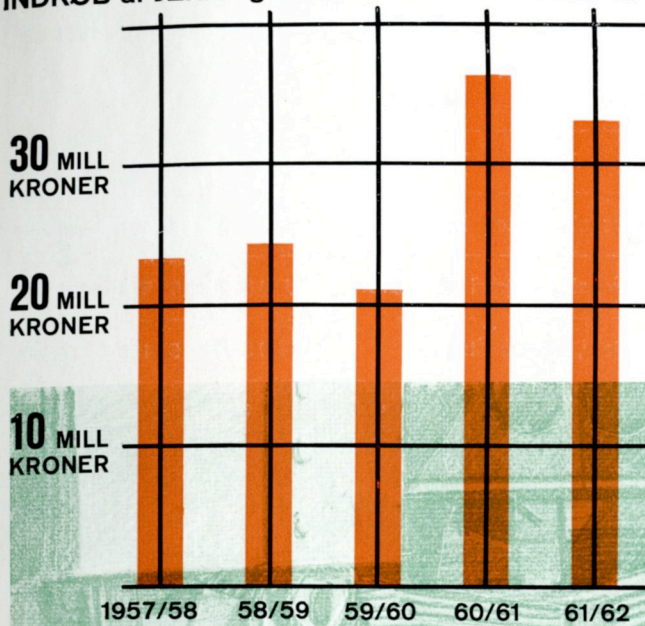
Statsbanernes jernforbrug er dog i virkeligheden langt større, end ovennævnte tal for det direkte forbrug viser, idet det indirekte forbrug dog meget vanskeligt lader sig opgøre. Der indgår store kvanta jern og stål i nye skibe, person- og godsvogne, broer og andet byggeri, maskiner m.m.

Statsbanerne afhænder årlig ca 20.000 t skrot, som i det væsentlige går til Det Danske Stålvalseværk A/S og bliver til nyt jern, der igen anvendes bl a af statsbanerne.

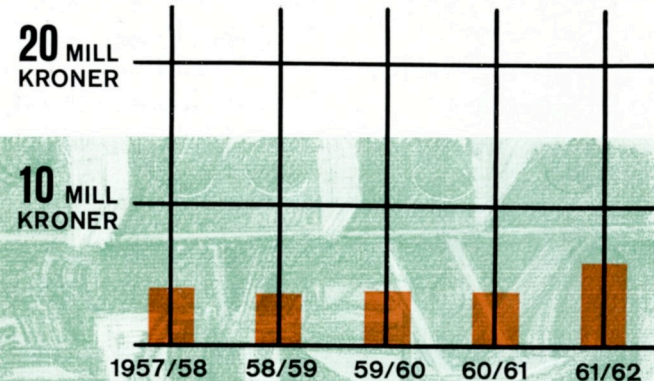




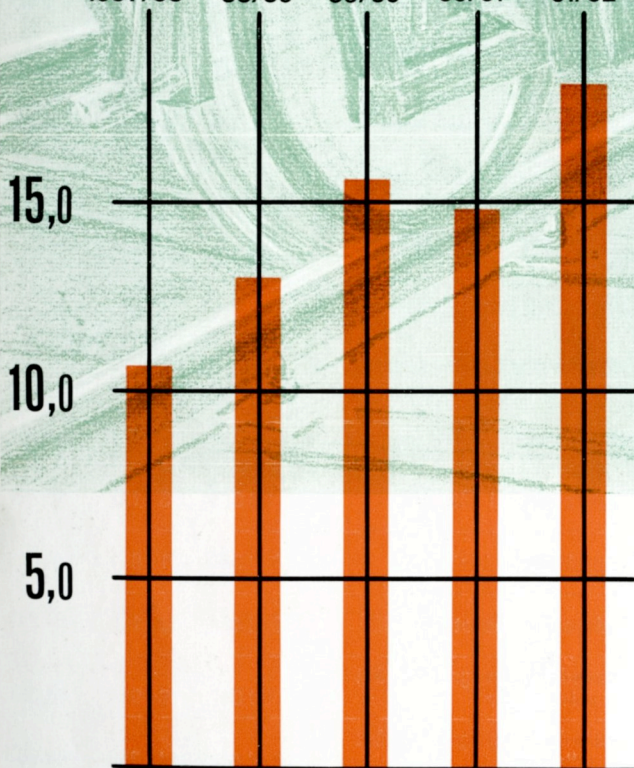
INDKØB af JERN og STÅL i mill kr



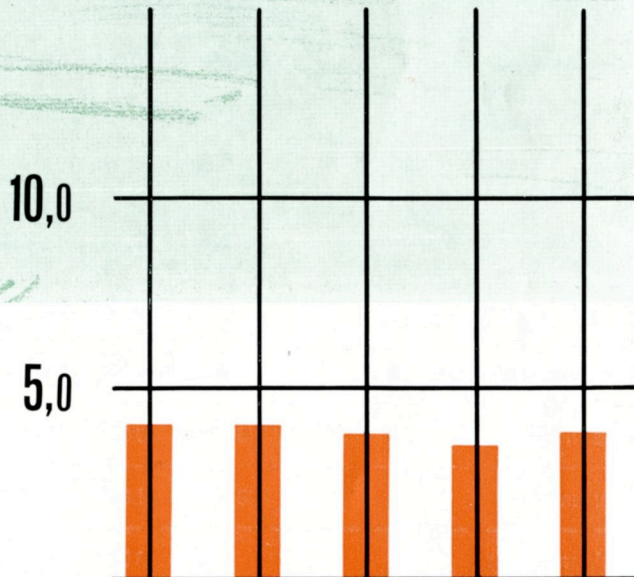
SALG af JERNSKROT i mill kr



FORBRUG af SKINNER i 1000 tons



FORBRUG af FORBINDELSESEDELE i 1000 tons



FORBRUG af SKINNER i 1000 tons

Det stigende skinnerforbrug skyldes hovedsagelig anvendelsen af sværere skinner. For 1961/62 gør anlægget af Fugleflugtslinien sig gældende. Den større anvendelse af langskinnesor har medført en nedgang i forbruget af forbindelsesdele.

FORBRUG af FORBINDELSESEDELE i 1000 tons  
(lasker, bolte, svelleskruer, underlagsplader m. v.)

# STATISTIK

	1959/60	1960/61	1961/62
<b>ØKONOMI</b>			
<b>Indtægter, tus kr</b>			
Billetter	205 279	219 564	220 762
Kort	32 407	33 408	35 284
Baner og overfarter	237 686	252 972	256 046
Rutebilruter*)	38 135	39 071	41 909
Andre personindtægter	2 272	2 326	2 355
Personbefordringen i alt*)	<b>278 093</b>	<b>294 369</b>	<b>300 310</b>
Rejsegodsbefordringen	<b>2 950</b>	<b>2 936</b>	<b>2 991</b>
Motorkøretøjer på overfarterne	<b>35 248</b>	<b>42 939</b>	<b>51 352</b>
Banepakker	9 562	10 272	10 829
Andet stykgods*)	65 897	68 375	75 264
Vognladningsgods	125 938	128 856	136 052
Biindtægter m m	8 311	9 848	8 569
Godstransport i alt*)	<b>209 708</b>	<b>217 351</b>	<b>230 714</b>
Postbefordringen	<b>23 890</b>	<b>25 385</b>	<b>27 700</b>
Andre indtægter	<b>42 661</b>	<b>53 694</b>	<b>55 044</b>
Driftsindtægt i alt	<b>592 550</b>	<b>636 674</b>	<b>668 111</b>
<b>Udgifter, tus kr</b>			
Løn m v		<b>423 523</b>	<b>492 938</b>
Brændselsmaterialer og el til trækraft**)	<b>591 851</b>	<b>38 071</b>	<b>36 406</b>
Andre udgifter		<b>146 109</b>	<b>162 263</b>
Driftsudgift i alt	<b>591 851</b>	<b>607 703</b>	<b>691 607</b>
Afskrivning	<b>26 324</b>	<b>29 816</b>	<b>33 375</b>
Forrentning	<b>56 228</b>	<b>61 851</b>	<b>68 817</b>
<b>Driftsoverskud</b>	<b>699</b>	<b>28 971</b>	<b>÷23 496</b>
<b>Statens tilskud</b>	<b>81 853</b>	<b>62 696</b>	<b>125 688</b>
<b>Anlægsværdi ved driftsårets slutning</b>	<b>1318 035</b>	<b>1474 048</b>	<b>1678 689</b>

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

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

	1959/60	1960/61	1961/62
<b>TRAFIK OG DRIFT</b>			
Personkilometer, billetter, tus	2220 203	2293 467	2323 282
Personkilometer, kort, tus	883 607	875 107	898 240
Personkilometer i alt, tus	<b>3103 810</b>	<b>3168 574</b>	<b>3221 522</b>
Rejser, billetter, tus	59 567	58 108	56 883
Rejser, kort, tus	54 172	53 981	55 600
Rejser i alt, tus	<b>113 739</b>	<b>112 089</b>	<b>112 483</b>
Rejser i Københavns nærtrafik billetter, tus	31 110	29 473	28 743
Rejser i Københavns nærtrafik kort, tus	40 591	40 673	41 803
Rejser i Københavns nærtrafik i alt, tus	<b>71 701</b>	<b>70 146</b>	<b>70 546</b>
Tonkilometer, stykgods, tus	185 411	186 873	178 790
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1194 879	1212 045	1277 640
Tonkilometer i alt, tus	<b>1380 290</b>	<b>1398 918</b>	<b>1456 430</b>
Befordret stykgods, tus tons	867	869	829
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 012	6 054	6 163
Befordret vægt, tus tons	<b>6 879</b>	<b>6 923</b>	<b>6 992</b>
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	4 738	4 147	2 092
Togkilometer, motordrevne tog, tus	29 718	30 829	32 971
Togkilometer, S-tog, tus	4 170	4 151	4 158
Togkilometer, personførende tog, tus	29 866	30 149	30 183
Togkilometer, andre tog, tus	8 760	8 978	9 038
Togkilometer i alt, tus	<b>38 626</b>	<b>39 127</b>	<b>39 221</b>
Vognakselkm, tus	1000 898	1019 641	1029 978
Godsvogne læsset på DSB	872 424	835 106	804 247
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	69 017	64 915	66 381
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	137 444	146 286	158 086
Transportbeholdere læsset på DSB	65 274	69 518	73 515
Sejladskm, tus	1 464	1 613	1 747

	1959/60	1960/61	1961/62
Dobbeltture Halskov-Knudshoved	6 974	8 190	8 277
Dobbeltture Korsør-Nyborg	12 008	12 410	12 399
Dobbeltture Helsingør-Hålsingborg	18 363	19 058	19 582
Dobbeltture Gedser-Grossenbrode Kai	2 639	2 691	2 618
Dobbeltture Kalundborg-Århus	415	738	1 407
Dobbeltture øvrige overfarter	8 256	8 295	8 326
Dobbeltture i alt	<b>48 655</b>	<b>51 382</b>	<b>52 609</b>
Overførte biler Halskov-Knudshoved	908 513	1073 840	1227 438
Overførte biler Korsør-Nyborg	52 284	62 602	28 234
Overførte biler Helsingør-Hålsingborg	299 099	291 283	284 651
Overførte biler Gedser-Grossenbrode Kai	152 639	171 227	177 650
Overførte biler Kalundborg-Århus	24 187	53 264	132 310
Overførte biler øvrige overfarter	28 914	28 502	29 242
Overførte biler i alt	<b>1465 636</b>	<b>1680 718</b>	<b>1879 525</b>
Overførte passagerer, tus	<b>12 311</b>	<b>13 615</b>	<b>13 864</b>
<b>PERSONALE</b>			
Tjenestemænd	15 167	14 960	14 676
Fast ansatte timelønnede	2 793	2 804	2 799
Andet personale	7 731	7 804	8 321
Driftspersonale, baner og overfarter	25 691	25 568	25 796
Anlægspersonale	1 110	1 201	1 351
Rutebilpersonale	1 067	1 078	1 123
Personale i alt	<b>27 868</b>	<b>27 847</b>	<b>28 270</b>
Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkm	2,57	2,51	2,50
<b>DRIFSMATERIEL</b>			
Damp-toglokomotiver i drift	154	140	106
Damp-rangerlokomotiver i drift	149	132	112
Motor-toglokomotiver	45	58	84
Motor-rangerlokomotiver	18	35	56
Rangertraktorer	93	92	91
Motorvogne	149	149	149
Siddepladser i motorvogne	6 403	6 343	6 193
Dobbeltmotorvogne (MK-FK)	5	5	5
Siddepladser i dobbeltmotorvogne	556	556	556
Elektr motorvogne	102	102	105
Siddepladser i elektr motorvogne	6 522	6 522	6 720

	1959/60	1960/61	1961/62
Lyntog	8	8	8
Siddepladser i lyntog	1 614	1 602	1 602
Personvogne	1 383	1 366	1 354
Siddepladser i personvogne	90 039	90 167	89 212
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	12	12	12
Rejsegods- og postvogne	431	392	349
Lukkede godsvogne	6 876	6 870	6 667
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	113 894	121 900	121 651
Åbne godsvogne	5 152	4 844	4 716
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	97 192	95 834	95 394
Private godsvogne	877	852	851
Lasteevne i private godsvogne, tons	14 403	15 384	15 509
Færger og skibe	25	28	28
Omnibusser	522	521	510
Siddepladser i omnibusser	21 421	22 384	23 035
Lastbiler og påhængsvogne	237	263	294
<b>BRÆNDELSFORBRUG</b>			
Kul i tons	150 073	146 593	93 177
Brændselsolie, tus liter	116 465	125 785	142 767
Benzin, tus liter	938	729	572
Elektricitet til S-tog, tus kwh	51 025	50 493	51 650
<b>BANEANLÆG</b>			
Enkeltspor, elektrificeret, km	10,2	10,2	10,2
Enkeltspor i alt, km	<b>1 805,7</b>	<b>1 805,7</b>	<b>1 806,7</b>
Dobbeltspor, elektrificeret, km	49,8	49,8	49,8
Dobbeltspor i alt, km	<b>712,5</b>	<b>712,5</b>	<b>712,6</b>
Banelængde, km	<b>2 518,2</b>	<b>2 518,2</b>	<b>2 519,3</b>
Sporlængde, km	<b>4 846,6</b>	<b>4 842,1</b>	<b>4 844,7</b>
Færge- og skibsstrækninger, km	<b>320,3</b>	<b>320,3</b>	<b>320,3</b>
Areal, km <sup>2</sup>	<b>66,9</b>	<b>66,8</b>	<b>66,7</b>
Stationer m v	<b>517</b>	<b>518</b>	<b>513</b>
Rejsebureauer	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>21</b>
<p><b>Personkilometer:</b> Én rejsende befordret over én km  <b>Tonkilometer:</b> Én ton gods befordret over én km  <b>Sejladskilometer:</b> Én færge eller ét skibs sejlad over én km  <b>Togkilometer:</b> Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km  <b>Vognakselkilometer:</b> Én vognaksel ført over én km</p>			

**IA 19 119**

DSB	1919
12	17
29	
Fraktsort	Hjerte H
Til/A	Bern
Overveksler	