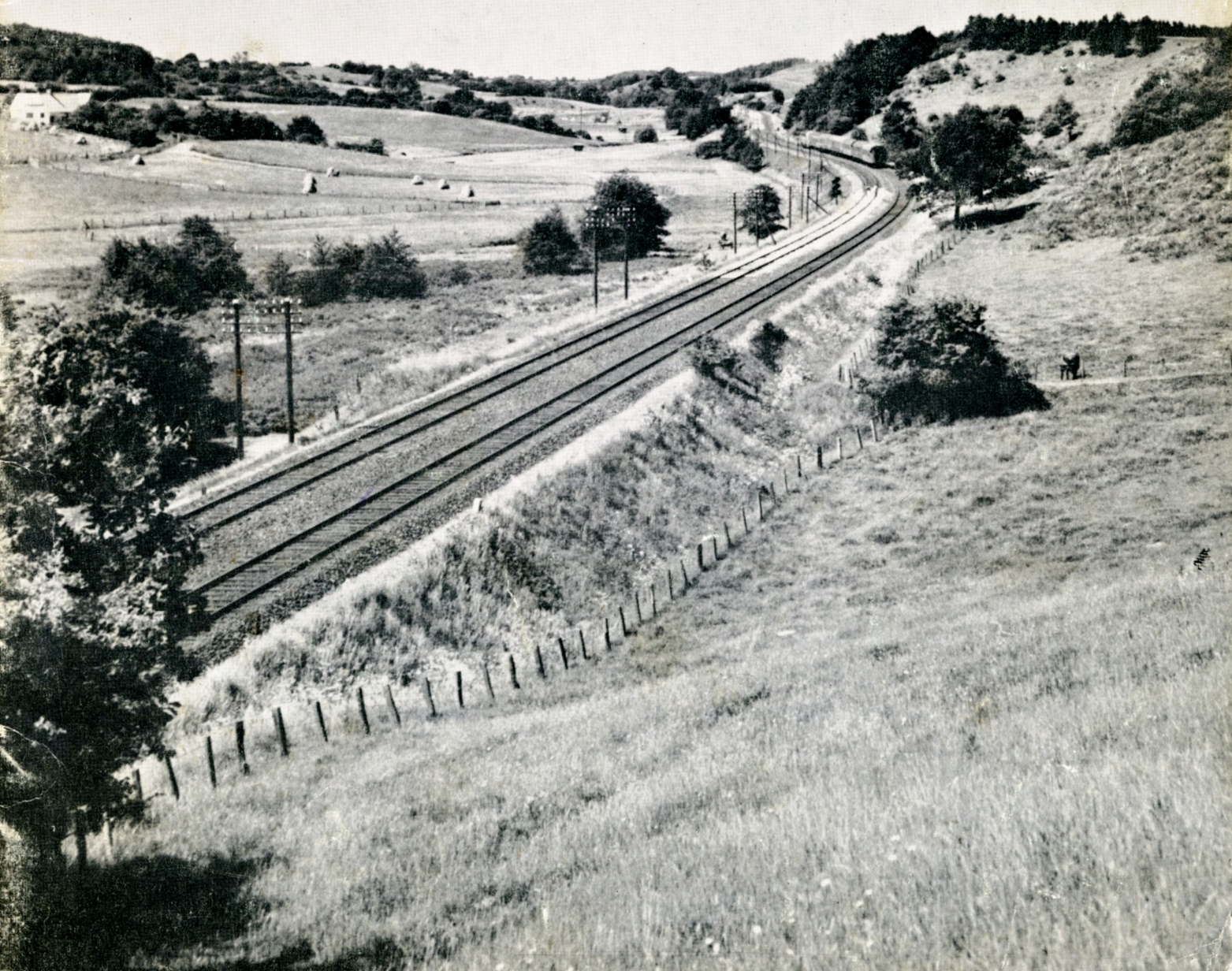


DANSKE STATS BANER 1963



DANSKE STATSBANER 1963

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

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

Det er vist en almindelig opfattelse, at en årsberetning er en samling tørre tal uden større interesse. Et nærmere bekendtskab med tallene vil dog hurtigt vise, at de ikke er tørre og kedelige, men i høj grad levende og fortællende. Hvad mener De f eks om tallet 111 millioner, som fortæller, hvor mange rejser der blev foretaget med vore tog og færges. Lægges kilometerafstanden for hver af de foretagne rejser sammen, fås det tal på 3,2 milliarder, som også findes angivet. Selv tallet 0 kan fortælle noget, f eks når det benyttes til angivelse af, hvor mange rejsende der er blevet dræbt uden egen skyld.

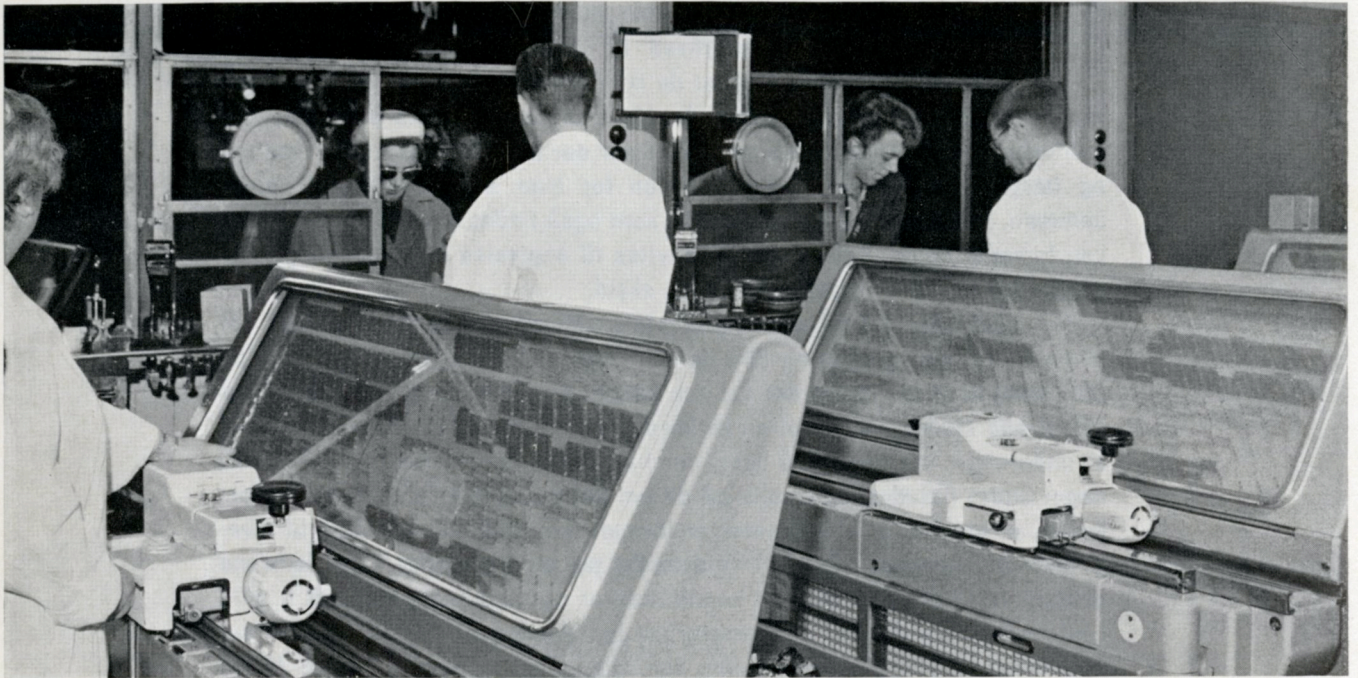
Vi kan også tage det tal, der angiver, hvor mange stationer vi har. Det var 364 den 31. marts 1963 og 394 den 31. marts 1961, altså en nedgang på 30 i løbet af to år. Nu er det vel nok sådan, at denne nedgang ikke er lige velset alle steder, men skal en retfærdig dom fældes, kan det være nyttigt at undersøge, om der til de byer, der har mistet deres station, er kommet noget andet i stedet, og et blik på de om vor rutebilkørsel opgivne tal fortæller, at antallet af bilkilometer er forøget med 650 000 i forhold til foregående år. Apropos bilkørsel: Vidste De, at vore rutebiler i det forløbne driftsår har kørt godt 33 mill vognkilometer og vore lastbiler godt 5 mill, i alt noget over 38 mill bilkilometer, et tal, der meget stærkt nærmer sig antallet af kørte togkilometer, som har udgjort lidt mere end 39 mill. Heraf må man dog ikke forledes til at tro, at de to befordringskategorier har præsteret samme arbejde, for med et tog befordres der normalt betydelig større mængder end med en bil.

På mange måder fortæller tallene om den rationalisering og modernisering, vi arbejder med. Til trods for, at antallet af personvogne i de sidste 4 år er faldet fra 1312 til 1235, er antallet af de vognakselkilometer, personvognene har præsteret, steget fra 266 mill. til 302 mill., og skønt antallet af godsvogne er gået ned fra 12 311 til 11 163, er den samlede last for godsvognene steget fra 205 000 tons til 222 000 tons.

Mon jeg tager meget fejl, når jeg påstår, at tallene læst på denne måde får liv og interesse og vækker lyst til at erfare mere om det arbejde, vi præsterer. I så fald er De på rette spor, og vi vil gerne, De fortsætter. Det skulle være let ved hjælp af dette hæfte, som vi har forsøgt at opstille med let tilgængelige oplysninger. Vi er »en lille smule stolte« af det arbejde, vi har præsteret – ikke fordi vi mener, at vi er ved at være ved vejs ende, hvad modernisering og rationalisering angår – der er et stykke tilbage endnu – men fordi vi mener at være på rette vej. Vore anstrengelser fortsættes, og vi glæder os til for hvert år, der går, at komme nærmere til det, der for os alle er idealet: En i alle henseender tidssvarende transportvirksomhed.

Venlig hilsen

Moderne og hurtige billetmaskiner indføres ved statsbanerne. På billedet ses billetmaskiner på Københavns hovedbanegård.

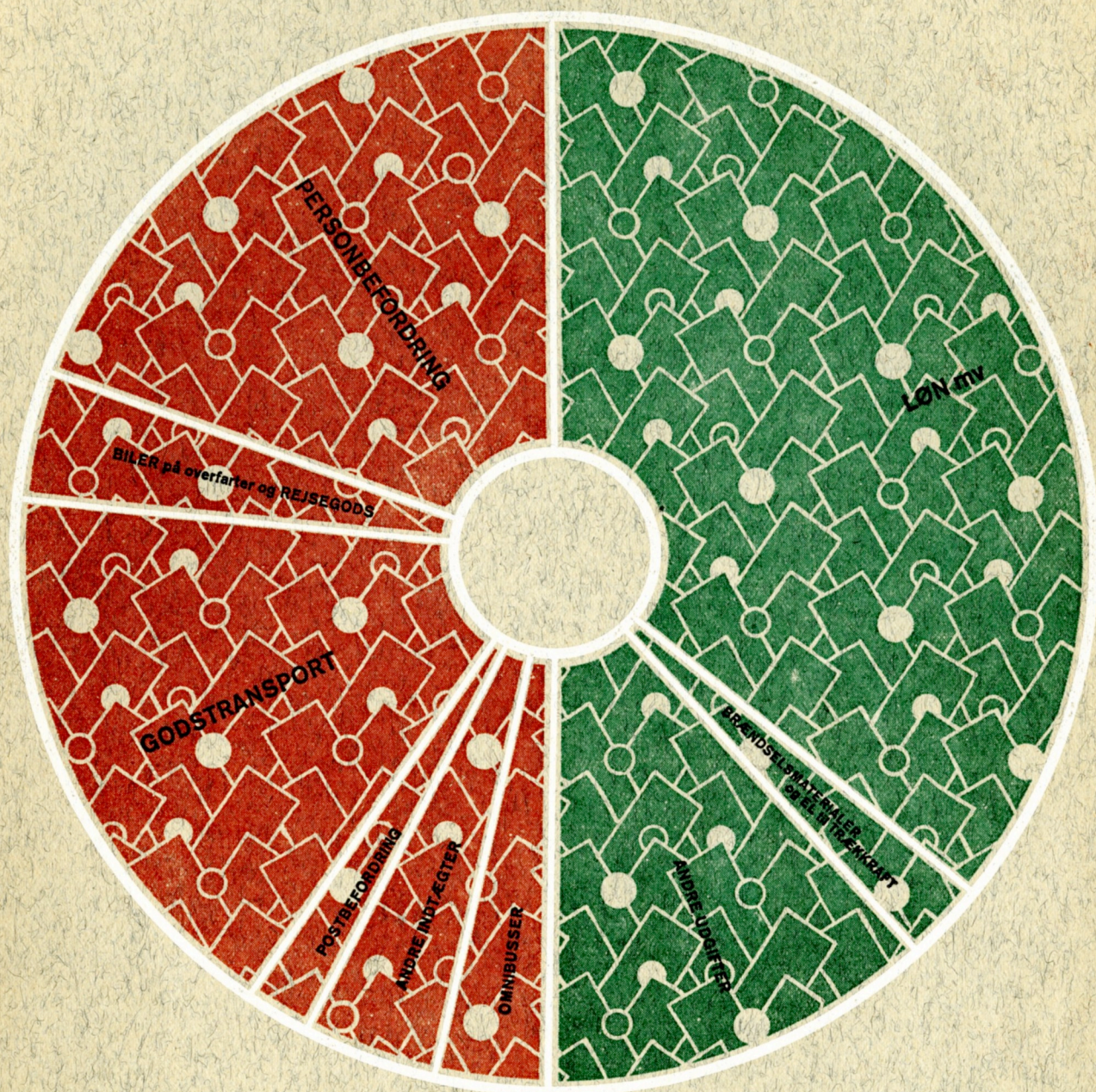


Transportvirksomhed er et nødvendigt led i vor samfundsøkonomi. Produktionen af en vare kan ikke begynde, før råvarer m v er transporteret til produktionsstedet, og varen kan ikke betragtes som endelig færdigproduceret, før den er transporteret til forbrugeren. På samme måde kan man sige, at en ferie ofte ikke kan udnyttes, før en transport har fundet sted, enten det drejer sig om en week-end rejse til sommerhuset eller en selskabsrejse til Rom. Et meget stort og vidtrækkende transportbehov skal således dækkes, og bliver for en stor del dækket ved statsbanernes indsats. Som statsforetagende har statsbanerne en almindelig befordringspligt, men den egentlige drivfjeder bag banernes transportindsats er vel hele personalets lyst og interesse i, at alle hjul ruller, som de skal, og at banernes kunder betjenes på bedste måde. Denne befordringspligt medfører mange gange, at vi af samfundsmæssige grunde også må opretholde transporter, der ikke er lønnende set fra et rent forretningsmæssigt synspunkt.

Den samlede indtægt af befordringen af personer og rejsegods samt af automobiler m m lokalt på overfarterne var 389,4 mill kr i finansåret 1962-63 mod 354,7 mill kr i finansåret 1961-62. Der var således en stigning på 34,7 mill kr eller 9,8%. Indtægtens fordeling fremgår af statistikken på side 24.

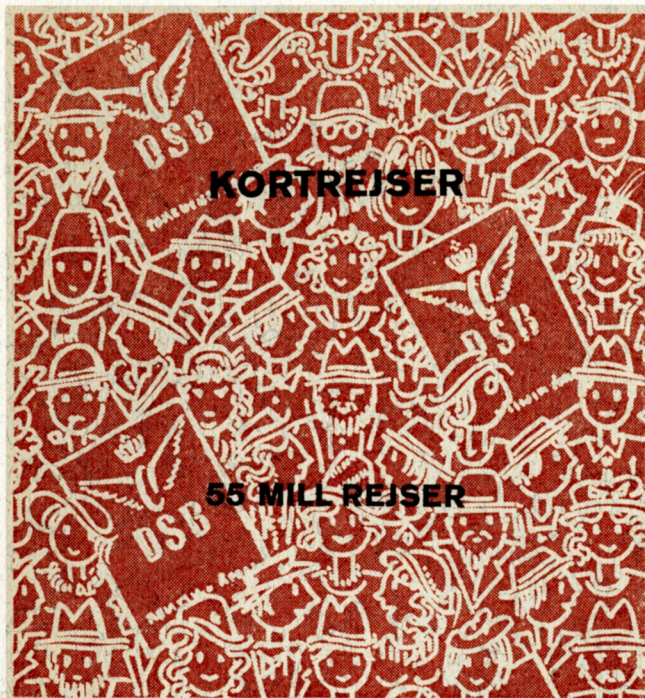
Trods den hurtigt og kraftigt voksende bilisme har statsbanerne i det store og hele kunnet bevare det rejsende publikum; statsbanerne registrerede således i 1962-63 ca 111 mill rejser, et rejsetal, der har ligget nogenlunde konstant i den sidste halve snes år.

En meget stor del af rejserne er forretningsrejser og daglige rejser mellem bolig og arbejdssted, f eks i Københavns nærtrafik, hvor statsbanerne, som følge af den nævnte befordringspligt, stadig må sørge for at tilpasse befordringsmulighederne til og fra centrum til den hastigt voksende befolkning i omegnskommunerne. Men man skal også holde ferie ind imellem, og efterhånden som teknikken har muliggjort det at overlade



I diagrammet på denne side er illustreret det regnskabsmæssige resultat, eksklusiv statsbanernes afskrivning og forrentning, for driftsåret 1. april 1962–31. marts 1963. Som det fremgår af diagrammet, var der omtrent balance mellem driftsindtægterne godt 728 mill kr (den røde farve) og driftsudgifterne knap 733 mill kr (den grønne farve). Driftsunderskuddet på ca. 4½ mill kr betegner en fremgang i forhold til finansåret 1. april 1961–31. marts 1962, hvor det var ca 23½ mill kr.

Det forbedrede resultat må tilskrives dels takstforhøjelserne for stykgods den 1. juli 1961 og for vognladningsgods og personbefordring hhv den 1. og 15. januar 1962, dels stigning i godstransporten. Den samlede indtægtsfremgang i forhold til 1961–1962 blev på ca 60 mill kr, hvoroverfor står en stigning i driftsudgifterne på ca 41 mill kr, der væsentligst skyldes lønforhøjelser (dyrtidsregulering) pr 1. april og 1. oktober 1962 samt omsætningsafgiftens indførelse den 1. august 1962.



Det samlede rejsetal på baner og overfarter (111 mill rejser) fordeler sig som ovenstående diagram viser med ca halvdelen på billetter og ca halvdelen på abonnementskort. Målt i personkilometer er abonnementskortenes andel kun 27 % (874 mill af i alt 3193 mill personkm), fordi rejser på abonnementskort helt overvejende er korte rejser mellem bolig og arbejdssted. Den gennemsnitlige rejse længde på abonnementskort var således ca 16 km mod ca 42 km på billetter.

Nedenstående diagram viser, at statsbanernes godstransport vægtmæssigt domineres af vognladningsgodset, der udgør 89 % af den befordrede vægt. Udtrykt i tonkilometer var vognladningsgodsets andel 88 %, nemlig 1392 mill af i alt 1574 mill tonkilometer. Gennemsnitstransportlængden var herefter for stykgods ca 232 km og for vognladningsgods 211 km.



mere og mere arbejde til maskinerne, har ønsket om mere fritid kunnet realiseres. Fritiden er dog sjældent et mål i sig selv, den skal bruges til noget. Ofte bruges den til at rejse i, og her kommer statsbanerne ind i billedet og muliggør ønsket om en god, billig og sikker rejse.

Statsbanerne søger på forskellig måde at tilfredsstille efterspørgslen efter enhver form for ferierejse. Gennem mange år har vi haft week-end billetter, 65-billetter og familiebilletter, der henvender sig til hver sin kategori af rejsende.

For at gøre det nemmere for vore kunder har vi fra maj 1963 indført en fælles mindsteafstand på 30 km for benyttelsen af disse 3 billetterformer.

Ønsker man at bruge sin ferie til at rejse rundt i Danmark, kan det gøres meget billigt på et af vore månedskort eller 10 dages kort. Dette sidste, der også gælder til statsbanernes rutebiler, afløste i maj 1963 de hidtidige 8 og 15 dages kort, fordi vi hermed mener at have imødekommet et behov hos publikum for at kunne udnytte en frilørdag kombineret med en uges ferie.

I de senere år har et stigende antal mennesker henlagt

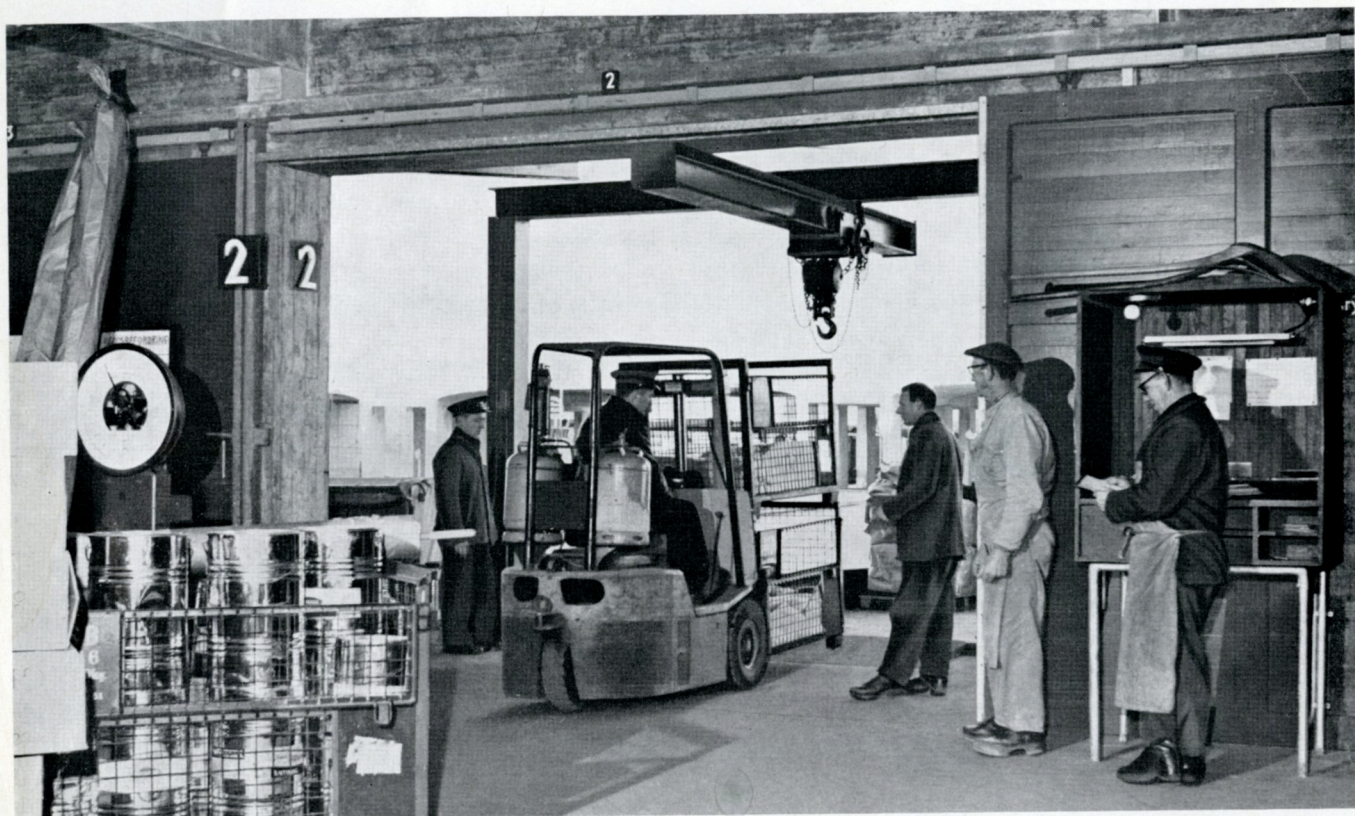
deres sommer- eller vinterferie til udlandet, og selv om selskabsrejsearrangementer vel ikke kan siges at falde ind under statsbanernes befordringspligt, har vi dog fundet det rimeligt, og også forretningsmæssigt begrundet, at statsbanerne medvirker til tilfredsstillelsen af dette rejsebehov ved arrangement af jernbanerejser. Selskabsrejserne sælges i første række gennem vore rejsebureauer og stationer, men desuden i flere af de private rejsebureauer samt på privatbanestationerne. Statsbanernes selskabsrejser til udlandet begyndte i 1954, i hvilket år der var 980 deltagere på 30 selskabsrejser. Såvel antallet af deltagere som antallet af selskabsrejser er siden da steget stærkt. I 1963 havde statsbanerne således ca. 18 000 deltagere på 576 selskabsrejser.

For at opnå ligevægt i den udgående og indgående rejsetrafik arrangerer statsbanerne også rejser i Danmark for udenlandske turister. I 1963 arrangerede statsbanerne således rejser for 16 000 deltagere. Rejserne, der bl a sælges gennem statsbanernes repræsentanter i Paris, Berlin, Hamburg og Göteborg, er i flere tilfælde arrangeret i samarbejde med udenlandske dagblade.



Statsbanernes indtægter af personbefordringen var 329,4 mill kr i finansåret 1962-63.

Statsbanernes indtægter af godstransporten var 248,9 millioner kr i finansåret 1962-63.



Statsbanernes indtægt af godstransporten er i finansåret 1962-63 steget med 18,2 mill kr – ca. 8% – til 248,9 mill kr, hvilket bl a skyldes, at den samlede godstransport i 1962-63 er steget til 7,4 mill tons svarende til næsten 1600 mill tonkilometer mod ca 7 mill tons hhv 1450 mill tonkilometer året før.

Indtægten fordeler sig med 89,5 mill kr på stykgods – heraf banepakker 11,5 mill kr – og med 148,3 mill kr på vognladningsgods samt med 11,1 mill kr på havnebanefragt, biindtægter m m.

Den samlede indtægt af godstransporten var pr ton 33,74 kr i 1962-63 mod 33,00 kr året før. Pr tonkilometer – dvs én ton gods befordret én km – var indtægten i begge år 15,8 øre. For vognladningsgods var fragtindtægten pr ton 22,52 kr og pr tonkilometer

10,7 øre mod henholdsvis 21,84 kr og 10,5 øre året før. Den forsender, der vælger at sende sit gods med statsbanernes godsvogne, hvoraf en stadig stigende part består af moderne standardtyper med lasteevne på over 20 tons, opnår bl a fordelene at kunne sende regelmæssigt og i store partier. Da konkurrencen fra lastbilerne for en stor del skyldes, at de bringer varerne fra dør til dør, har statsbanerne i de senere år, udover moderniseringen af godsvognsparken, sat ind på også ved jernbanetransport at kunne tilbyde denne transportform.

Til brug for dør til dør transport af lidt større stykgodspartier råder statsbanerne over ca 2200 transportbeholdere med et rumindhold på 1 eller 2 m³ og et mindre antal på 3 m³. Ved at sende godset i transport-

beholdere, der afhentes og tilbringes pr lastbil, kan forsenderen, foruden at opnå den hurtige dør til dør transport, spare emballage og returfragt for denne. Hertil kommer, at godset er godt beskyttet. Foruden de almindelige transportbeholdere har statsbanerne ca 180 kølebeholdere og kølebokse, der specielt er beregnet til transport af dybtfrosne varer.

Også for hele vognladninger kan statsbanerne tilbyde dør til dør transport. For den forsender, der har meget store og regelmæssige transporter, vil anlæg af privat sidespor ofte være den bedste og billigste løsning på transportspørgsmålet, og vi er altid villige til at undersøge muligheden for anlæg af et sådant sidespor. Er transporterne ikke store nok til at bære et sidespor, kan statsbanerne i København, Århus og Odense, hvor der er stationeret »vognbjørne«, dvs påhængsvogne til gadetransport af jernbanevogne, transportere hele jernbanevogne med last mellem station og fabrik. Vi råder i dag over 8 vognbjørne og vil i løbet af 1964

anskaffe endnu flere. På- og aflæsningstiden sluger ofte en stor del af den samlede transporttid. Ved at tilrettelægge transporterne for palletransport kan på- og aflæsning fremskyndes, både til gavn for vore kunder og for os selv. Statsbanerne råder over et stort antal lastpaller i standardstørrelsen 800×1200 mm, og ved at tilslutte sig vor såkaldte palle-pool kan vore kunder hele tiden have deres pallebeholdning til disposition, idet de fra statsbanerne modtager samme antal tomme paller, som de indleverer i læsset stand, og omvendt skal aflevere samme antal tomme paller, som de modtager fra os med last.

I forbindelse med spørgsmålet om på- og aflæsningstiden må det måske være os tilladt at komme med et lille hjertesuk. Vore kunder kunne, ved at fremskynde disse arbejder, hjælpe os til at nedsætte omløbstiden for vore godsvogne, hvad der er af allerstørste betydning. Derved vil de også hjælpe sig selv, idet vi så har flere godsvogne at stille til rådighed.



Gods læsset på paller muliggør en hurtig og skånsom på- og aflæsning af godset.

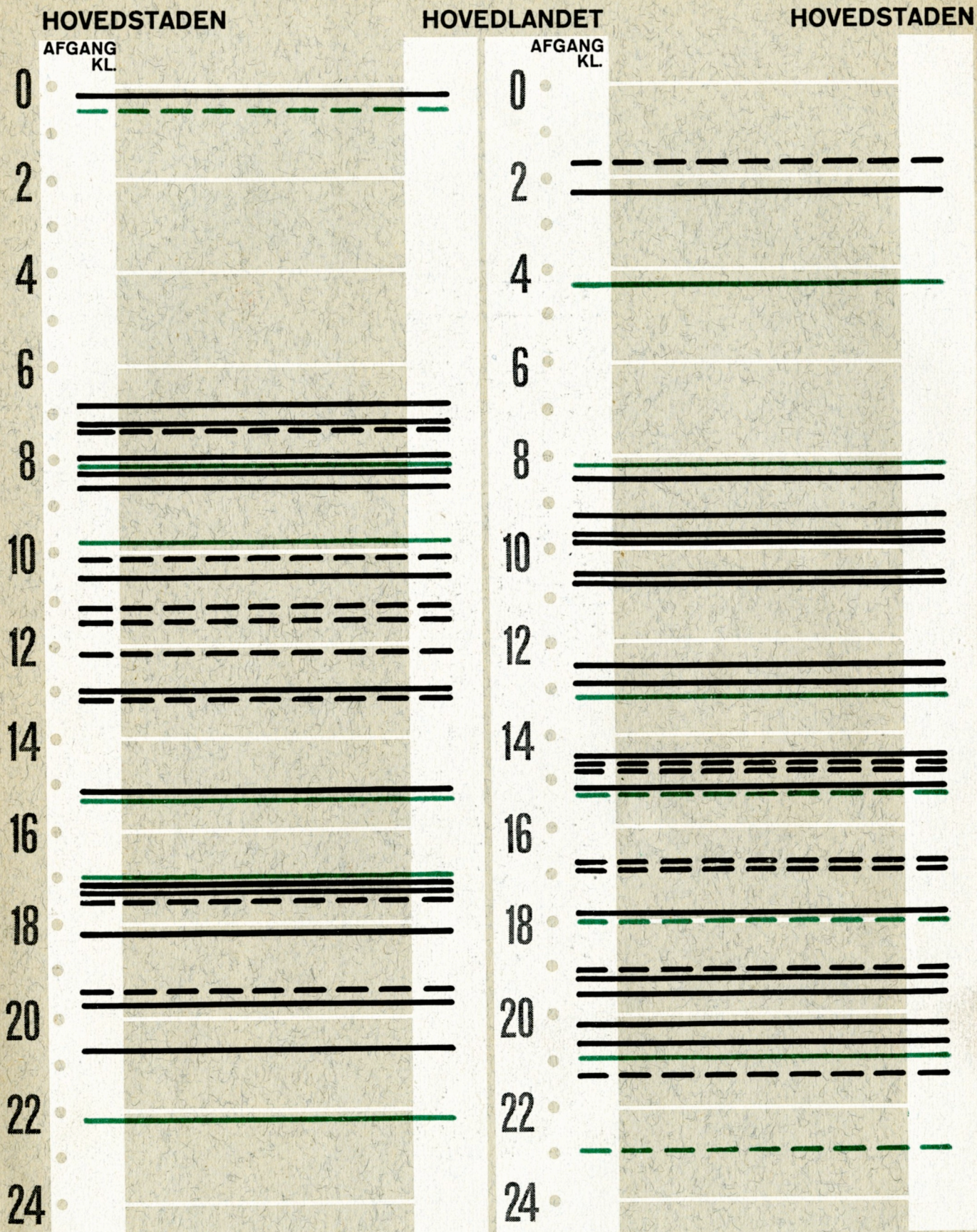
Når det drejer sig om massetransporter, er jernbanen også i dag uundværlig med sin store kapacitet og tillige den samfundsøkonomisk billigste transportmåde.

Lad os fra personbefordringens område blot nævne de mange togforbindelser, der i løbet af et døgn er mellem hovedstaden og hovedlandet, mellem de større byer i Danmark og ikke mindst i Københavns nærtrafik.

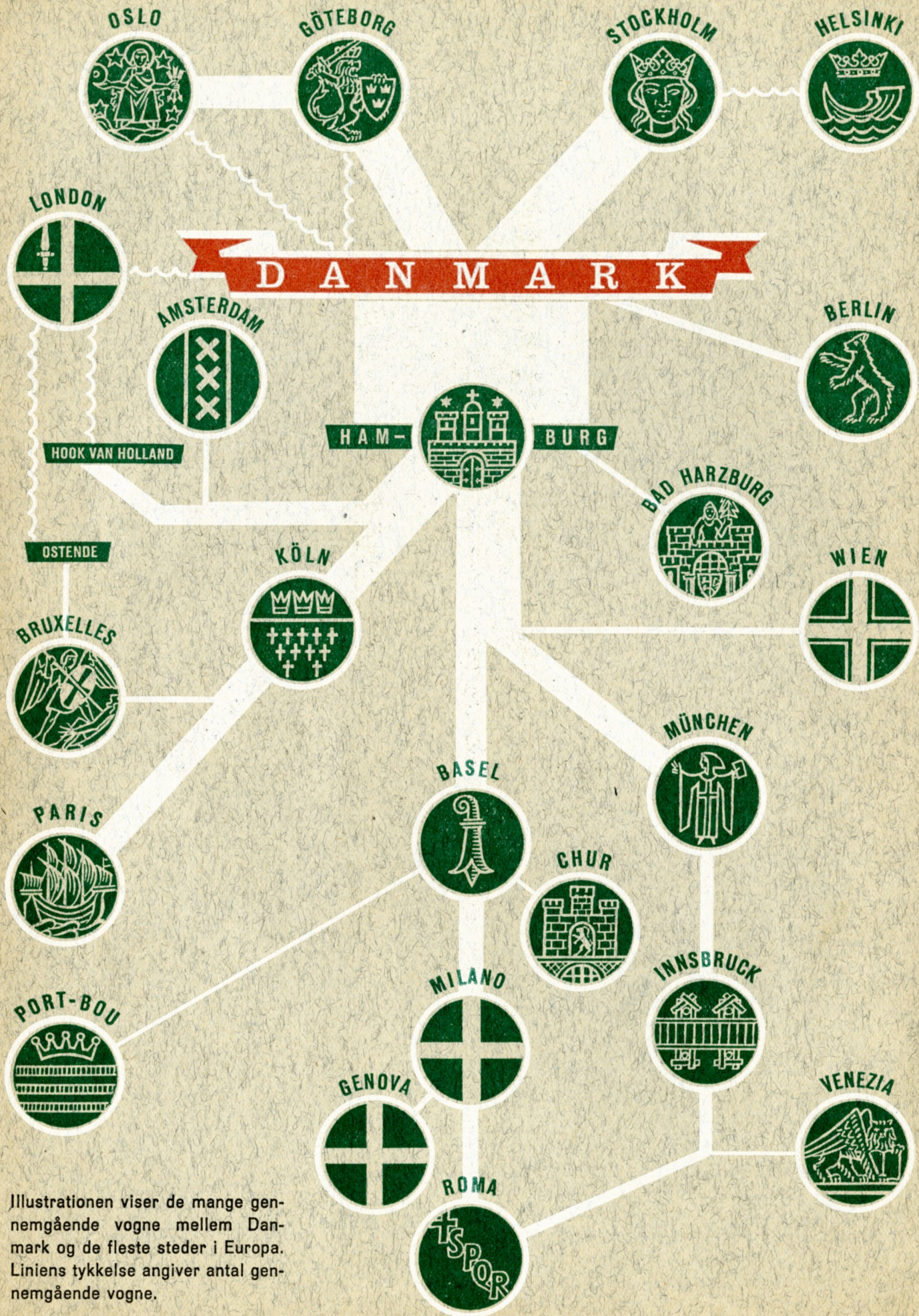
Daglig rejser ca 200 000 til og fra deres arbejde med S-banen og øvrige nærtrafiktog. Skulle disse rejsende overflyttes til individuelle trafikmidler, ville det kræve uhyre bekostelige udvidelser af vej- og gadenettet, hvis trafikken ikke fuldstændig skulle kvæle sig selv. Som illustration heraf kan nævnes, at S-banen med 3 minutters drift og 8 vognstog på et dobbeltspor, der kræver i alt 9-10 m plads i bredden, kan befordre 25 000 rejsende i hver retning pr time. Skulle samme kapacitet tilvejebringes med personbiler, og regner man med 1000 biler pr kørebane pr time og 1,5 passager pr bil, ville det kræve en vej med 24 kørebaner i hver retning eller en 165 m bred vej.

S-banens forlængelse til Tåstrup og oprettelsen af den ny station Rødovre er et led i statsbanernes planer om den trafikale udbygning med hyppige og hurtige forbindelser i nærtrafikken med henblik på at fremme udviklingen af boligområderne vest for København.





Illustrationen giver et indtryk af de mange togforbindelser, der døgnet rundt i sommeren 1963 var mellem hovedstaden og hovedlandet. De fuldt optrukne sorte linier angiver daglige togforbindelser over Fredericia. De fuldt optrukne grønne linier angiver daglige tog- og skibsforbindelser over Kalundborg-Århus. De stiplede linier angiver forbindelser, der ikke var daglige.



Illustrationen viser de mange gennemgående vogne mellem Danmark og de fleste steder i Europa. Liniens tykkelse angiver antal gennemgående vogne.

Sommeren 1963 bragte med åbningen af Fugleflugtslinien den hurtige rejsevej mellem Skandinavien og Kontinentet, hvilket betød en gevinst i rejsetid på ca 2 timer eller en nedsættelse af rejsetiden på ca 25 % mellem København og Hamburg. Endvidere har køreplansforbedringer på udenlandske baner, bl a udvidet elektrificering på tyske baner, givet yderligere tidsgevinster, f eks blev rejsetiden i forbindelsen med Italien med »Alpen-Express« nedbragt med 4½–5½ time mellem København og Roma. Den korte søstrækning Rødby Færge–Puttgarden gjorde det muligt at fordoble antallet af færgeture over Østersøen. I sommeren 1963 er der daglig over Fugleflugtslinien i hver retning gennemført 12 internationale tog med gennemgående vogne til og fra alle dele af Europa.

Ikke alene over Fugleflugtslinien blev der skabt gode togforbindelser til det sydlige udland, men også fra Jylland og Fyn er der i sommeren 1963 foretaget væsentlige udvidelser og fremskyndelser af togforbindelsen med Hamburg.

Således kan nævnes, at der blev indlagt et nyt eksprestog mellem Odense og Hamburg med afgang fra Odense om morgenen kl 7.45 og ankomst til Hamburg H kl 12.54 og retur om aftenen fra Hamburg H kl 18.32 med ankomst til Odense kl 23.58. Toget, der fik gode tilslutninger fra store dele af Jylland, bl a med lyntog »Østjyden« Århus H afgang kl 7.05 henholdsvis ankomst kl 0.45, opnår i Hamburg forbindelse med vigtige hovedtog til alle sider, således bl a med de særlig hurtige TEE-tog »Parsifal« til og fra Paris og »Helvetia« til og fra Zürich, hvorved det blev muligt at rejse fra og til Jylland/Fyn i disse relationer i løbet af samme dag fra morgen til aften.

Forbindelserne med Hamburg over Padborg blev alt i alt udvidet, og der blev tilvejebragt ny forbindelse mellem »Nordpilen« og togene »Alpen-Express« og »Nord-Express« både i sydgående og i nordgående retning.





Året rundt, døgnet rundt kører statsbanernes tog over hele landet.

En af statsbanernes 510 rutebiler, der betjener statsbanernes ca 6000 km rutebiltruter.



Statsbanernes trafik finder ikke alene sted ad skinnevejen, men som bekendt også ad landevejen og søvejen.

Et stort arbejde præsteres af vore køreplansspecialister for at skabe den bedst mulige køreplan for disse trafikmidler.

I fjernforbindelsen mellem København (Sjælland/Falster) og Nord- og Nordvestjylland (Frederikshavn hhv Struer) blev i sommeren 1963 til erstatning for de ældre lyntog indsat nye lyntog af den type, der i udlandet anvendes i TEE-togene (Trans-Europ-Express) i de internationale forbindelser.

Lyntogene er udstyret med al moderne komfort, blandt andet luftkonditioneringsanlæg, der giver en ren og behagelig atmosfære i vognene. Vognene er særlig lyd-dæmpede og forsynede med specielt konstruerede bogier (undervogne), der giver en støt og rolig kørsel. Der køres daglig lyntog »Limfjorden« fra København til Jylland om morgenen og tilbage med ankomst til København samme dags aften, og lyntog »Vendsyssel« fra Jylland om morgenen med tilbagekørsel fra København tidligt på aftenen. Disse lyntog har til opgave at betjene de rejsende i den deciderede fjerntrafik mellem Sjælland og de nordjyske egne. Lyntogene er derfor gennemkørende over Sjælland og mellem Nyborg og Århus. Rejsetiden mellem yderpunkterne er godt 7 timer mellem København og Frederikshavn og godt 6 $\frac{1}{4}$ time mellem København og Struer eller en rejsehastighed på ca 80 km i timen indbefattet standsningerne og den tidskrævende sejlads over Storbælt.

De ældre lyntog, der er frigivet ved indsættelse af de nye lyntog, er sat ind til betjening af trafikken på hovedstrækningen København-Århus med tre afgang i døgnet (morgen, middag og aften) og med en rejsetid mellem København og den jyske hovedstad på ca 5 timer.

Europæiske jernbaner har i de senere år etableret et net af hurtige godstog, TEEM (Trans-Europ-Ex-

press-Marchandises), og i indeværende køreplansperiode står 76 TEEM-tog til rådighed for den internationale godstrafik i Europa. Af disse berøres Danmark direkte af i alt 13 TEEM-tog, der i forbindelse med et stort antal vigtige tilslutningstog undervejs giver hurtige befordringsmuligheder af il-gods og letfordærlige varer samt andet gods, der kræver hurtig transport til og fra vigtigere produktions- og forbrugscentre i Europa. Fra køreplansskiftet den 29. september 1963 ledes størstedelen af TEEM-trafikken mellem Skandinavien og det sydlige udland over Fugleflugtslinien. Herved blev der opnået væsentlige tidsbesparelser i forhold til tidligere, hvor befordringen foregik via Storebælt og Padborg.

Statsbanernes rutebilvæsen disponerer over 510 rutebiler, der betjener statsbanernes ca 6000 km rutebilruter. I driftsåret 1962-63 blev der kørt godt 33 mill vognkilometer dvs gennemsnitlig ca 65 000 km i døgnet. Vore lastbiler har i samme periode kørt godt 5 mill vognkilometer, i alt er der således kørt over 38 mill bilkilometer.

På storebæltsoverfarten, hvor automobiloverførslen stadig kræver den største kapacitet, er der i sommeren 1963 indsat – formentlig verdens største bilfærg – tredækkeren »Arveprins Knud«, der på hver tur vil kunne overføre ca 400 biler.

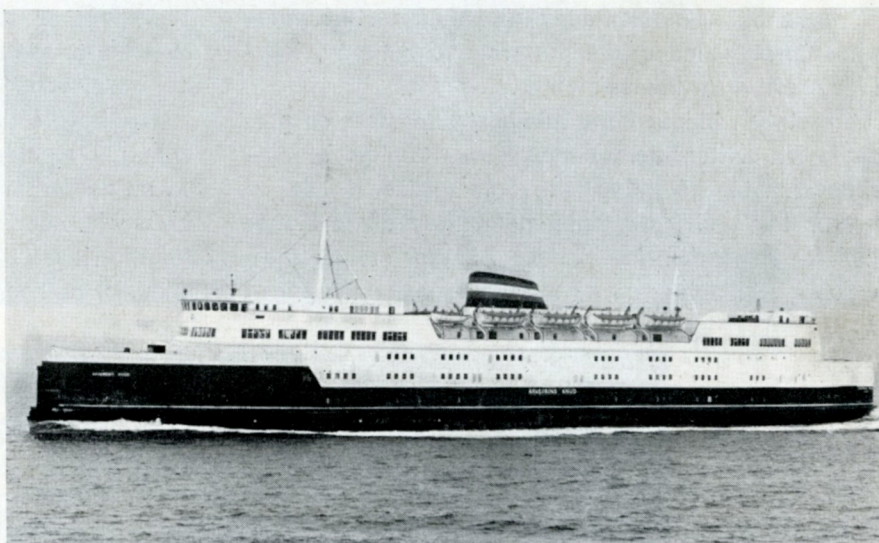
På hurtigruten mellem Kalundborg og Århus, hvor sejladsen blev udvidet ved midlertidig indsættelse af storebæltsfærgen »Prinsesse Benedikte«, er søsat en ny færg, der blev indsat i driften i begyndelsen af 1964. Færgen er et søsterskib til »Prinsesse Anne-Marie« og er døbt »Prinsesse Elisabeth«.

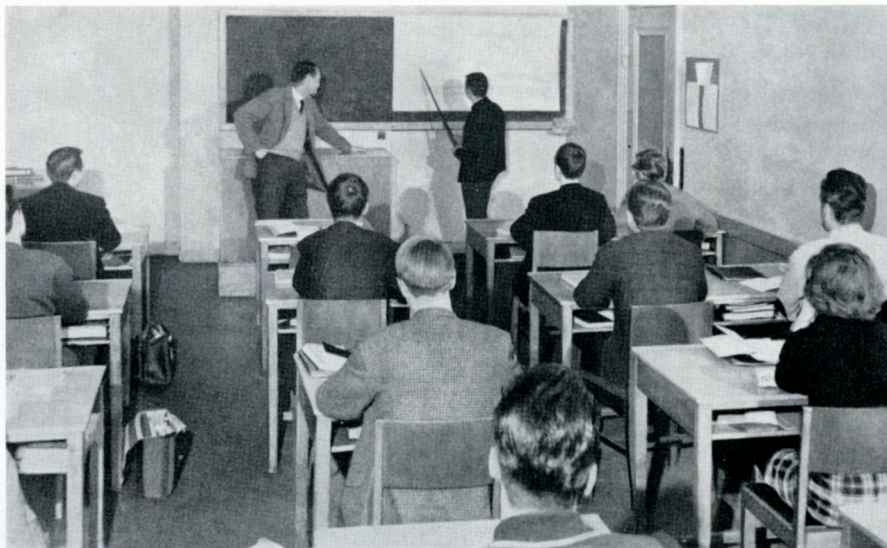
Med henblik på en forbedring af trafikken til og fra Samsø er motorskibet »Kalundborg« udtaget af driften, og til erstatning er færgen »Freia« – efter at have gennemgået en større ombygning – flyttet fra Storebælt til Samsørutten.



7,4 millioner tons gods transporteres i løbet af ét år med statsbanerne.

Statsbanernes første tredækkerfærg, M/F »Arveprins Knud« blev i efteråret 1963 indsat på Storebælt.





For en så vidtforgrenet virksomhed som statsbanerne, hvor arbejdsopgaverne er mangesidede og ofte komplicerede, er det af afgørende betydning, at personalet står veludrustet i såvel teoretisk som praktisk henseende. Undervisningen på jernbaneskolen – oprettet i 1903 og siden 1932 placeret i generaldirektoratets bygning i København – er derfor tilrettelagt således, at den på en hensigtsmæssig måde supplerer den praktiske oplæring på de respektive arbejdsområder. Billederne på denne side viser glimt fra undervisningen på jernbaneskolen.

Omfanget af skolevirksomheden vil fremgå af, at der med et deltagerantal på 682 er afholdt 38 kurser svarende til 7326 undervisningstimer i 1963. På kurserne har personale af næsten samtlige kategorier været repræsenteret, således bl a portører, togbetjente, lokomotivførere og trafikassistenter.

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

Uddannelsesprogrammet må til stadighed følges op og ændres for at svare til tidens krav. Nogle af de mere væsentlige nyskabelser i de senere år er f.eks. faget »Arbejdsledelse«, der nu indgår i kurser for såvel kontor- som plads- og pakhuspersonalet, samt »Kundebetjening og trafikerhvervelse«, der for personale udtaget til salgskonsulentvirksomhed er suppleret med et regulært salgskursus.

Ud fra ønsket om at yde det stadigt stigende antal udenlandske turister her i landet den bedst mulige service er sprogundervisning nu også indført på togpersonalekurserne.

I årene efter sidste verdenskrig er der foretaget en kraftig udbygning af det interne telefonnet, som i dag yderligere er suppleret med fjernskrivere overalt på vore større stationer. Faget »Telegrafi« er derfor gleddet ud af uddannelsesprogrammet og erstattet af den mere aktuelle undervisning i betjening af fjernskriveanlæg. I øjeblikket foregår undersøgelser med sigte på en modernisering af den videregående uddannelse for trafikassistenterne, personalekategorien, hvorfra rekrutteringen til statsbanernes højere og højeste ikke-tekniske stillinger foregår.



Arbejdet med løsning af større administrative rationaliseringsopgaver foregår sædvanligvis i arbejdsgrupper, der sammensættes dels af personale med særligt kendskab til rationaliseringsfremmende foranstaltninger, dels af personale fra de tjenesteområder, opgaverne berører.

Blandt de igangværende rationaliseringsarbejder af denne art kan fremhæves mekanisering af billetsalget på samtlige stationer og i forbindelse hermed forenkling af takstmaterialet på personbefordringsområdet. For godstransportens vedkommende arbejdes ligeledes hen mod en forenkling af takstsystemet, men der er tillige tanker fremme om indførelse af hjemmefrankering for fragtbrevforsendelser, om centraliseret fragtberegning ved hjælp af **Elektronisk Data Behandling**, om indregning af afhentnings- og tilbringningsgebyrer i fragten samt om en række andre forenklinger vedrørende fragtberegning m v, alt sammen noget, som sigter mod en forbedret og mere effektiv kundebehandling, til gavn for statsbanernes mange kunder.



For at kunne effektivisere godsvognsmløbet og derigennem nå frem til en bedre betjening af forsendere af bl a vognladningsgods samt for at skabe det bedst mulige grundlag for opstilling af det fremtidige nybygnings- og udrangeringsprogram for godsvogne er i efteråret 1963 ved hjælp af EDB-anlæg foretaget en omfattende undersøgelse af godsvognsmløbet. Det er endvidere hensigten at søge gennemført en kontinuerlig EDB-overvågning af godsvognsparken.

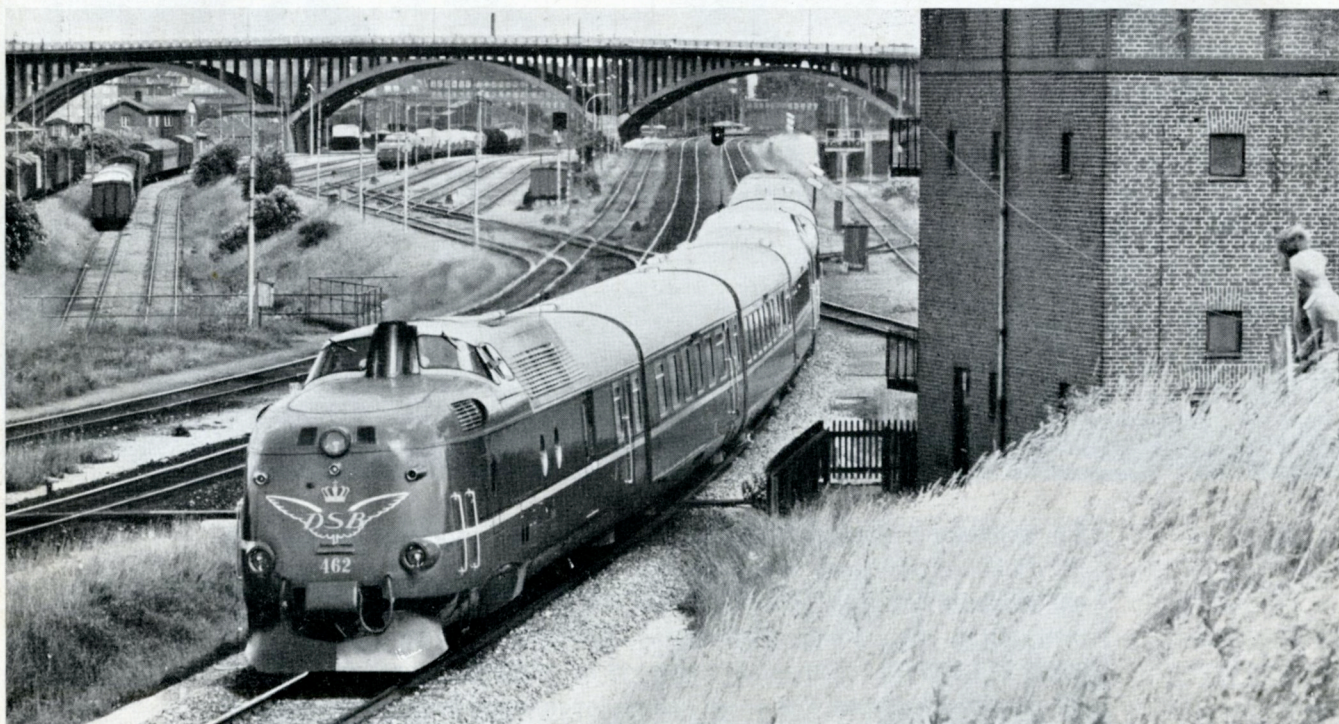
Det er måske også værd at nævne, at registreringen og disponeringen af statsbanernes lagre, der hidtil har været udført manuelt, i begyndelsen af 1965 vil blive påbegyndt omlagt til udførelse på EDB-anlæg. Som det ses, er løsningerne af opgaverne i udpræget grad baseret på anvendelse af EDB-anlæg. Dette gælder tillige en række andre opgaver hovedsagelig af regnskabsmæssig art, og i begyndelsen af 1963 udskiftede statsbanerne derfor det hidtil anvendte almindelige hulkortanlæg med et EDB-anlæg af typen IBM 1401. Billedet på denne side viser hullestuen i statsbanernes EDB-anlæg.

RULLENDE MATERIEL

Ved en præsentationstur den 17. maj 1963 blev statsbanernes nye lyntog forevist for repræsentanter for pressen, inden det første af togene kom i ordinær drift den 26. maj. Præsentationsturen var lagt ad den rute, hvor togene senere er blevet indsat, nemlig mellem København og Frederikshavn/Struer med deling i Langå. Pressens repræsentanter fik således som de første lejlighed til at få et indtryk af, hvor behageligt det er at rejse med de nye lyntog.

På kørslen demonstreredes det, at det nye tog, hvor sporanlægget tillod det, kunne køre med en hastighed på 140 km/timen og dog bevare sin bløde og rolige gang. Statsbanernes tekniske personale, der deltog i præsentationsturen, kunne i øvrigt oplyse, at det samme havde været tilfældet under prøvekørslerne i Tyskland ved hastigheder helt op til 160 km/timen.

Hvert tog kører gennemsnitlig ca 1000 km om dagen, hvad der svarer til Jordan rundt 9 gange i løbet af ét år.

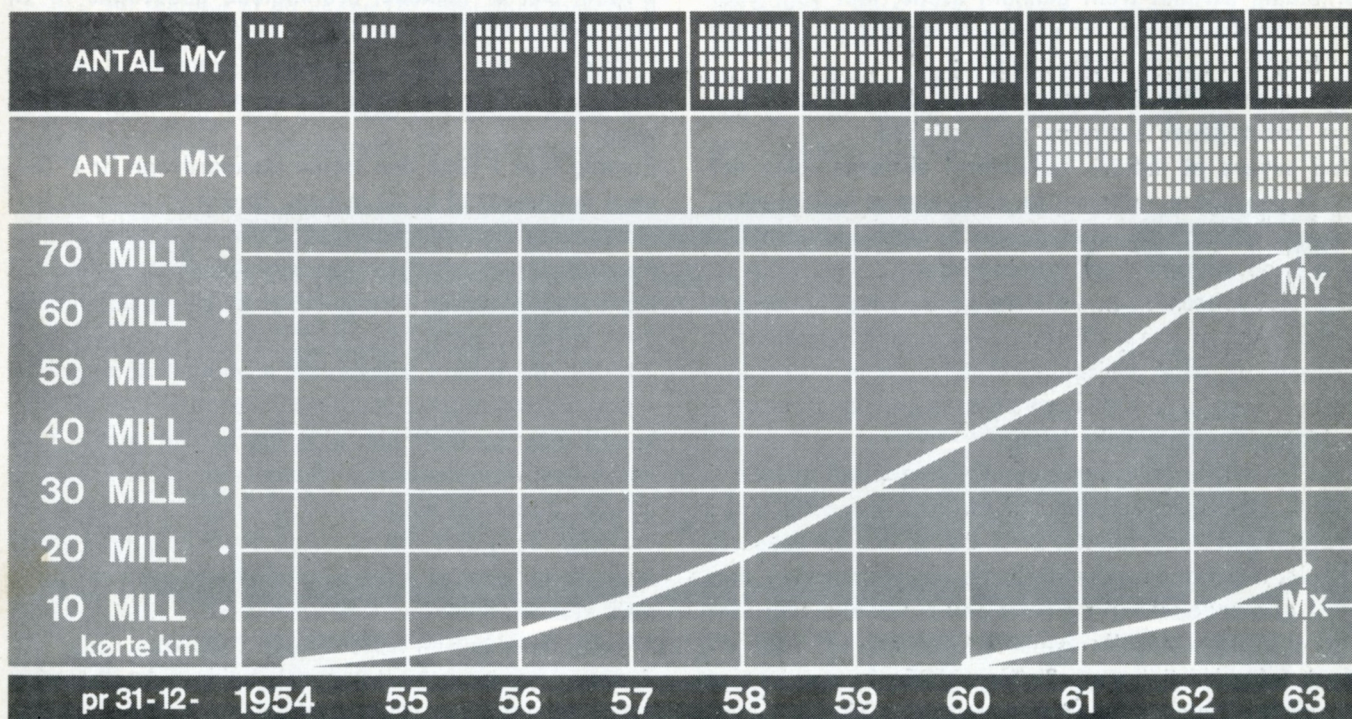


Ca 1000 km om dagen eller jorden rundt 9 gange om året kører hvert af statsbanernes nye lyntog. Lyntogets komfortable 2. klasse er forsynet med indstillelige lænestole.



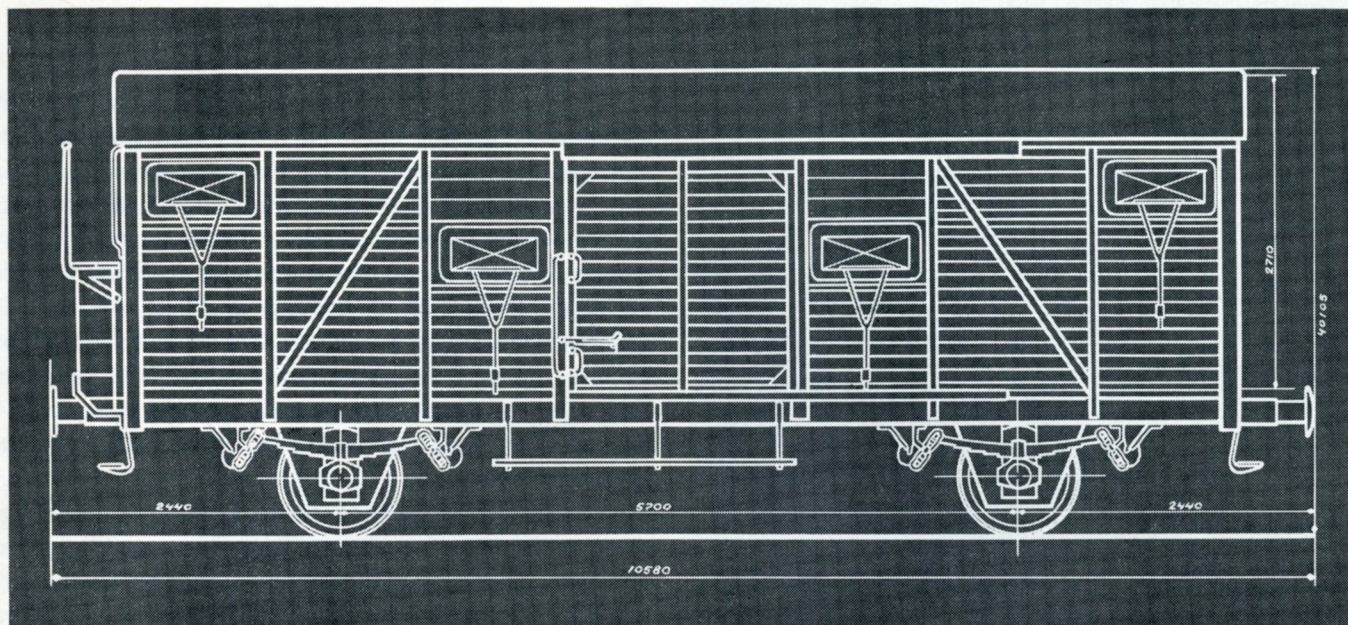
Erfaringerne med statsbanernes store, dieselelektriske lokomotiver ltr MX og ltr MY har i de forløbne år været så gode, at man hos Nydqvist & Holm A/B, Trollhättan, har bestilt yderligere 15 stk ltr MY, således at man med de allerede leverede lokomotiver af disse typer vil komme op på et samlet antal af 59 stk ltr MY og 45 stk ltr MX. Hertil kommer 2 stk ltr MY leveret af A/S Frichs. De nu bestilte 15 MY-lokomotiver vil alle komme i drift i statsbanernes 1. distrikt (Sjælland/Falster), hvor der er sket en trafikstigning efter ibrugtagningen af Fugleflugtslinien. Leveringen påbegyndes i efteråret 1964.

Statsbanernes rangertrækkraft undergår i disse år store ændringer, idet man også her går over til dieseltrækkraft. Den almindeligste type rangerlokomotiv er det dieselhydrauliske lokomotiv ltr MH, af hvilke der er modtaget 103 stk. Alle rangerlokomotiver ltr MH er forsynet med grundinstallation for radiosamtaleanlæg.



Statsbanernes overgang til dieseldrift nærmer sig sin afslutning. Af statistikken fremgår stigningen i antal kørte km med MY'er og MX'er samt antallet af disse lokomotiver gennem årene fra 1954 til og med 1963.

RULLENDE MATERIEL



Udviklingen indenfor statsbanernes godsvogsmateriel er stadig skredet frem gennem årene, idet vogntyper og -størrelser langsomt er blevet ændret efter behov og følgende den tekniske udvikling.

Trykluftbremsens indførelse gjorde det muligt at forøge godstogenes størrelse og hastighed.

Ved senere at indføre rullelejer i akslerne, blev der skabt yderligere mulighed for forøgelse af hastigheden, ligesom muligheden for ødelagte lejer på grund af svigtende smøring blev formindsket.

Det blev efterhånden nødvendigt at bygge stærkere vogne, dels af hensyn til forøgede toghastigheder m v, hvorved de ydre påvirkninger på vognene forøgedes, dels af hensyn til det mere og mere udvidede samarbejde med udenlandske baner.

Med hensyn til godsvogne er udviklingen her i landet i øvrigt gået mere i retning af forøget lasteevne end i forøgelse af vognantallet. Efter den anden verdenskrig tog det internationale samarbejde på jernbanernes område et stort opsving, og dette gav sig bl a udslag i, at Den Internationale Jernbaneorganisation (UIC) lod sit Kontor for Udvikling og Forsøg (ORE) fremstille tegninger af nogle standardvogntyper, som skulle anvendes ved fremstilling af godsvogne til brug i international trafik bl a Europ-vogne. Ovenfor ses en tegning af en UIC-standard godsvogn Itr Gs.

Statsbanerne fik de første standardgodsvogne leveret i 1954. Det er lukkede, brunmalede godsvogne Itr G, som senere er blevet omlitreret til Itr Gs.

I 1957 kom den næste standardgodsvogn Itr T, senere omlitreret til Itr Ks, som er en lavsidet, åben godsvogn.

Endelig blev i 1958 den tredje standardvogn Itr P (senere omlitreret til Itr E) leveret. Denne vogn er en høj-sidet, åben stålgodsvogn.

Ved udgangen af 1963 har statsbanerne i alt 3312 standardgodsvogne i brug, heraf er de fleste, nemlig 2613 stk Gs-vogne.

Til »fra dør til dør« transporten anvender statsbanerne i stor udstrækning transportbeholdere. Disse er lukkede kasser på hjul, som af brugeren kan læsses med gods, hvorefter kassen med tog, skib og evt bil kan bringes direkte til modtageren.

Transportbeholderne findes i tre typer, A med et rumindhold på 1 m³, B med et rumindhold på 2 m³ og C med et rumindhold på 3 m³.

Alle tre typer har en lasteevne på 1000 kg.

Foruden ovennævnte transportbeholdere har statsbanerne et antal isolerede hvidmalede køletransportbeholdere type Ai med et rumindhold på 1,2 m³ og en lasteevne på 1000–1100 kg, samt type Bi med et rumindhold på 1,7–2 m³ og en lasteevne på 1000 kg.

Alle ældre transportbeholdere er i tidens løb blevet moderniseret, således at samtlige beholdere nu har gummibelagte hjul med rullelejer, ligesom de ældre beholdere er blevet ændret, så de alle nu kan løftes med gaffeltruck.

Som nævnt er en række godsvognstyper blevet standardiseret, og i lighed hermed er der udarbejdet forslag til standardisering af personvogne.

Medens godsvogne fremstilles fuldstændigt efter internationale tegninger, har man ved personvognene kun standardiseret hoveddimensionerne, samt foreskrevet, hvilket udstyr vognene skal være forsynet med. Valg af f.eks bogietype og indvendigt udstyr i øvrigt er overladt til de enkelte administrationer.

Der er standardiseret to personvognstyper, X og Y, som hovedsagelig afviger med hensyn til hoveddimensioner, antallet af kupeer og antallet af siddepladser pr kupé, medens der indenfor hver af disse typer findes såvel sidegangsvogne med 1. og 2. klasse som kombinerede 1. og 2. classes vogne.

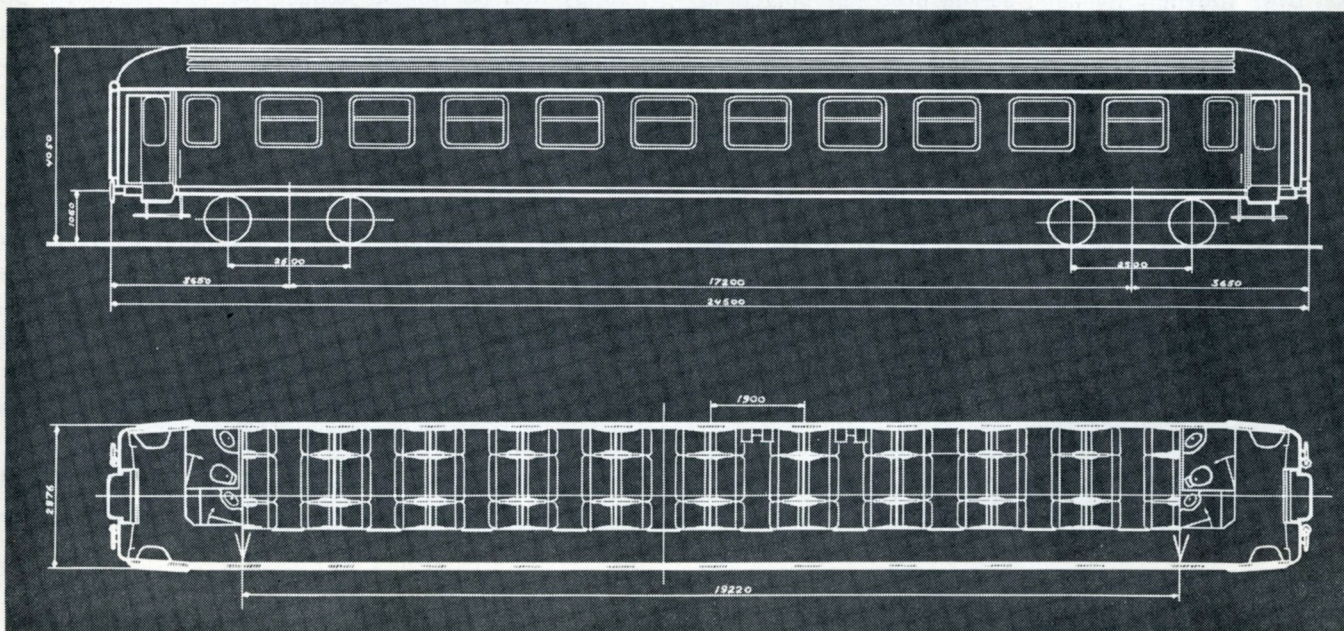
Statsbanerne har 50 stk af disse standardvogne type Y i ordre. En tegning af en sådan UIC-standard type Itr B ses nederst på siden. Leveringen regnes påbegyndt i april 1964, og leveringen fortsætter med 3-5 vogne pr måned indtil juni 1965. Til disse 2. classes vogne anvendes de nyeste konstruktioner på vognbygningsom-

rådet med udstrakt anvendelse af plasticmaterialer såvel til gulve, vægge og loft som til sofabetræk og indlæg. Der er anvendt lysrørsbelysning, og foruden to toiletter er indrettet to vaskerum med tilslutning for elektrisk barbermaskine.

Af hensyn til de rejsendes bekvemmelighed er der lagt stor vægt på vognenes lyd- og varmeisolering.

Af sikkerhedsmæssige grunde er det krævet, at standardpersonvognes stålvognskasser skal kunne modstå et tryk på 200 t i højde med pufferne, 50 t i højde med pufferne diagonalt, 40 t 350 mm over puffermidte, 30 t i højde med brystningsprofil i vognside samt 30 t i højde med toprammeprofil, og endelig kunne modstå en lodret, ensformig fordelt belastning, som afhænger af vognkassens vægt i driftklar stand samt af antallet af siddepladser.

Statsbanerne har gennem en del år foretaget trykforsøg på alle nye typer stålvognskasser. Trykket frembringes af hydrauliske donkrafte, og de opståede spændinger måles ved hjælp af strain-gauges. Disse er ganske små metaltråde, som pålimes konstruktionen og ganske nøje følger stålets sammentrykning eller strækning. Hvis en sådan tråd strækkes eller sammentrykkes, vil de elektriske modstandsforhold ændres, og ved at måle denne modstandsvariation kan spændingen i stålkonstruktionen beregnes.





M/S »Jylland«, der sammen med M/F »Freia« betjener Samsørutten.

For at opnå en bedre og mere rationel trafikbetjening af Samsø end den, de skibe – M/S »Jylland« og M/S »Kalundborg« – der hidtil har betjent Kalundborg–Kolby Kås–Århus ruten har kunnet, er man begyndt at bygge færgelejer i de nævnte havne således, at M/F »Freia«, der for nylig er indsat på ruten til afløsning af M/S »Kalundborg«, kan udnyttes med til- og frakørsel over stævnen, hvilket i særlig grad har betydning for lastbiloverførsel, som hidtil kun i stærkt begrænset omfang har kunnet finde sted.

I Kalundborg anlægges færgelejet på østsiden af den lange pier ved lejet for hurtigruten Kalundborg–Århus som forudsat ved projekteringen af sidstnævnte leje, således at arbejdet her indskrænker sig til udførelse og færdiggørelse af anstødspiller og en 12 m klap med tilhørende klapgrav samt afviserværk øst for pieren. I Århus placeres færgelejet i havnen på sydsiden af »Færgepien« (lejet for hurtigruten ligger på nordsiden) og i øvrigt helt inde ved overgangen mellem kaj 9 (sydsiden af »Færgepien«) og kaj 7 (»Københavnerkajen«, der er anløbsplads for D.F.D.S.'s rutebåde). Færgen får ved dette arrangement kun støtte ved anstødspillerne og langs kaj 9, svarende til forholdene

ved automobilfærgeruten Korsør–Nyborg, hvilket skulle give fuldt tilfredsstillende forhold, da der praktisk talt ingen uro er i havnen på det pågældende sted. Placeringen medfører dog visse vanskeligheder med tilkørselsforholdene, som man har søgt at imødegå ved at lægge klappen skævt for færgen og indskrænke dens længde til 10 m.

I Kolby Kås på Samsø lægges det nye færgeleje på sydsiden af den eksisterende pier, således at det faste friholderværk, der må forstærkes og fornyes i fornødent omfang, indgår i udformningen af lejet, der som i Kalundborg er forsynet med en 12 m klap. På pieren udføres en opmarchplads for ca 100 biler.

Den siden åbningen af Halsskov–Knudshoved overfarten i 1957 stedfundne stigning i antallet af overførte biler, fra ca 700 000 i 1957–58 til ca 1 300 000 i 1962–63, har dels medført en betydelig udvidelse af færgeberedskabet – senest med indsættelsen i efteråret 1963 af den tredækkede færge, »Arveprins Knud« – dels nødvendiggjort omfattende udvidelser af de faste anlæg i færgehavnene.

Både i Halsskov og i Knudshoved havn er der i løbet af 1962 og 63 anlagt et tredje færgeleje, der i hen-

seende til teknisk udstyr m v ganske svarer til det i hver af havnene i sin tid anlagte leje for to-dækker færger, idet der dog herudover er tilvejebragt rampe og klap for adgang til mellemdækket. Medens klapperne til over- og underdæk er ophængt i galge, løftes og sænkes klappen til mellemdækket ad hydraulisk vej. Specielt under spidsbelastningerne havde det allerede gennem de senere år vist sig, at de nuværende parkerings- og billetsalgsanlæg ikke var tilstrækkelige, således at der f.eks. til stor fare for trafikikkerheden kunne danne sig kø ud ad motorvejen. Da man endvidere – uanset den større overførselskapacitet – fortsat under spidsbelastningerne må regne med et stort antal biler uden pladsreservering, som det er nødvendigt at kunne tage ind på havneområderne, er der i samråd med vejmyndighederne foretaget en række udvidelser af vej- og parkeringsanlæggene.

Disse anlæg omfatter:

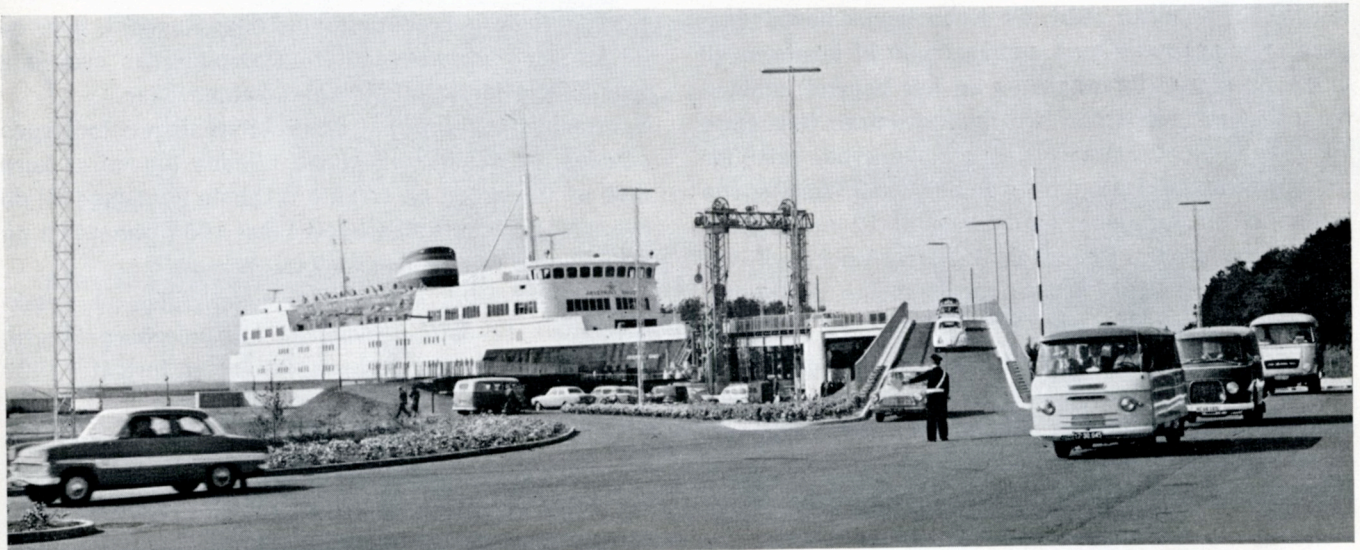
1. En udvidelse af parkeringspladserne for biler til overfart til ca. det dobbelte, således at der nu i opmarchbanerne er parkeringsmulighed for ca. 1700–1800 biler i hver havn.
2. Tilvejebringelse af et nyt billetsalg i Halsskov (uden

for vejudfletningsbroen) med 9 billetteringsbaner samt udvidelse af det nuværende billetsalg i Knudshoved med 4 baner, således at der også her er 9 baner.

3. Anlæg af to nye turistparkeringspladser med plads til ca. 170 biler på hver. Pladserne er begge steder anlagt således, at de nås uden passage af billetsalget. Der har igennem de senere år vist sig et stadigt stigende behov ikke blot for den egentlige turistparkering, men også for rejsende, der lader bilen blive stående i færgehavnen.

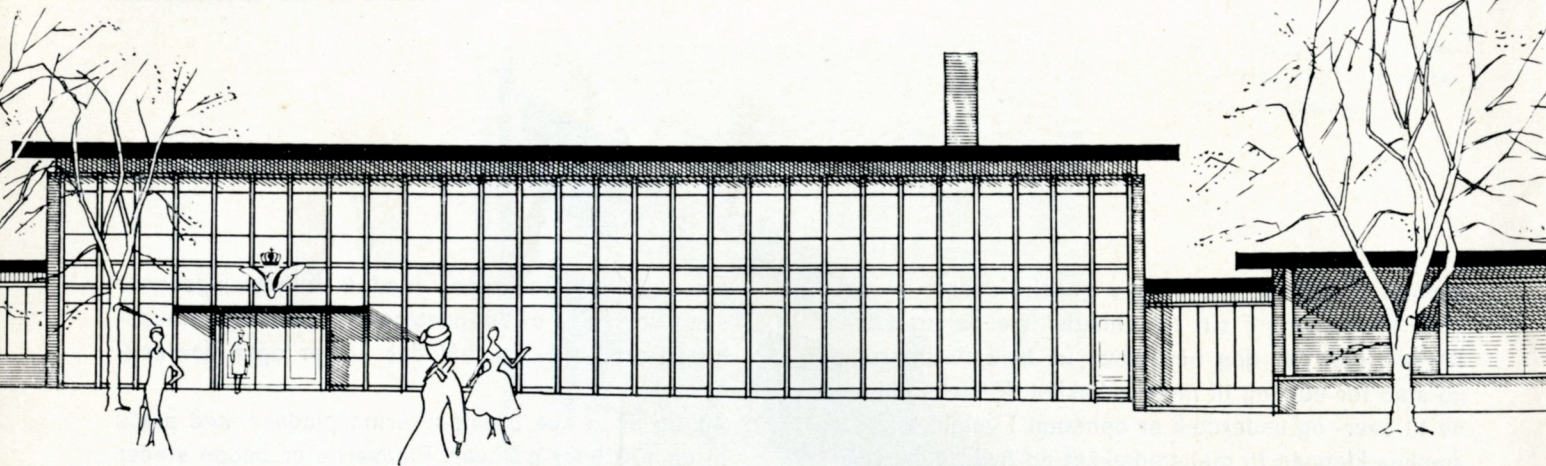
Pladsen i Halsskov er anlagt som en række veje i skovområdet øst for hovedbygningen, således at beplantningen er bevaret i størst mulig udstrækning.

4. En tredje frakørselsvej i hver havn – nødvendiggjort af tilkomsten af tre-dækker færgen. Denne vej, der er tosporet og har en længde svarende til, at bilerne på underste dæk kan holde her, og som ved udmundingen i frakørselsvejen fra øverste dæk er forsynet med lyssignal, skal tjene til at tilbageholde bilerne fra underste dæk, indtil bilerne fra de to andre dæk er kommet ud på motorvejen. Der undgås herved en overfyldning af vejen.

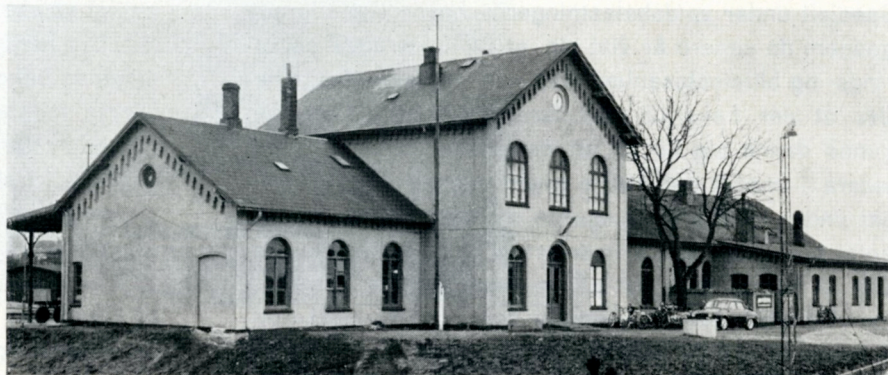


Antallet af overførte biler på Halsskov-Knudshoved overfarten er stærkt stigende, hvilket har nødvendiggjort omfattende udvidelser af de faste anlæg i færgehavnene.

ANLÆGSARBEJDER



Vojens station, som statsbanerne overtog ved genforeningen i 1920, vil blive afløst af et nyt stationsanlæg. Sporanlægget og de nye perroner er færdige, medens forpladsarbejde med bl.a. parkeringsanlæg er under udførelse. Selve bygningsarbejdet, der består af ny hovedbygning, pakhus og posthus ventes begyndt i efteråret 1964.



Statsbanernes stationer og anlæg moderniseres i det omfang økonomien tillader det. Som nævnt ovenfor er Vojens station nu ved at blive moderniseret. Det samme gælder Brønderslev station, hvor et helt nyt stationsanlæg ligeledes er under arbejde. På Esbjerg station bygges en stor opholds- og kontorbygning, som ventes færdig i sommeren 1964. På Københavns hovedbanegård er man færdig med ombygningen af lokalerne til billet- og blanketforvaltningen og har begyndt ombygningen af statsbanernes nye telefoncentral. Nye store værksteds- og garageanlæg for statsbanernes rutebiler i Vejle er taget i brug i december 1963. Anlæggene består af en garagehal med plads til 12 rutebiler, 4 værkstedspladser, smørehal, karosseriværksted, vaskahal og som noget nyt en sprøjtekabine til sprøjtelakering af rutebiler.

Af nye stationer som blev taget i brug i 1963 kan nævnes Albertslund station. S-banestrækningen København-Glostrup-Tåstrup er stadig under udbygning, idet en ny station, Rødovre er under udførelse. Som et led i den kommende elektrificering af Hareskovbanen er en ny station ved Kildebakken under udførelse.

Statsbanernes sporforstærkninger og sporombygninger foregår på baggrund af kravet om sikkerhed og ønsket om roligere kørsel, større toghastighed og tungere tog.

Af større sporombygningsarbejder i 1963 kan nævnes sporombygningerne på strækningerne København-Kørsør, Nyborg-Fredericia og Århus-Randers, hvor ca 38 km spor er ombygget til statsbanernes sværeste type i de to første tilfælde med betonsveller.

Sporombygningerne på disse strækninger foretages således, at det her vil kunne tillades togene at køre med en hastighed på 140 km/t. Denne hastighed vil de nye lyntog fra køreplansskiftet i maj 1964 komme op på over Fyn og Sjælland.

De igangværende sporombygningsarbejder på strækningerne Fredericia-Esbjerg, Skanderborg-Skjern, Skive-Struer og Sønderborg-Tønder er fortsat i 1963 med ombygning af ca 25 km spor.

I 1963 er der endvidere påbegyndt nogle tiltrængte sporombygninger på strækningerne Nykøbing FI-Gedser, Køge-Næstved og Vanløse-Herlev, hvor der i alt er ombygget ca 10 km spor.

STATSBANERNES
 4780 km lange spornet vedligeholdes og moderniseres til stadighed så sikker og hurtig kørsel opnås. Gennem etablering af fjernstyringsanlæg opnås personalebesparelse og hurtigere toggang.

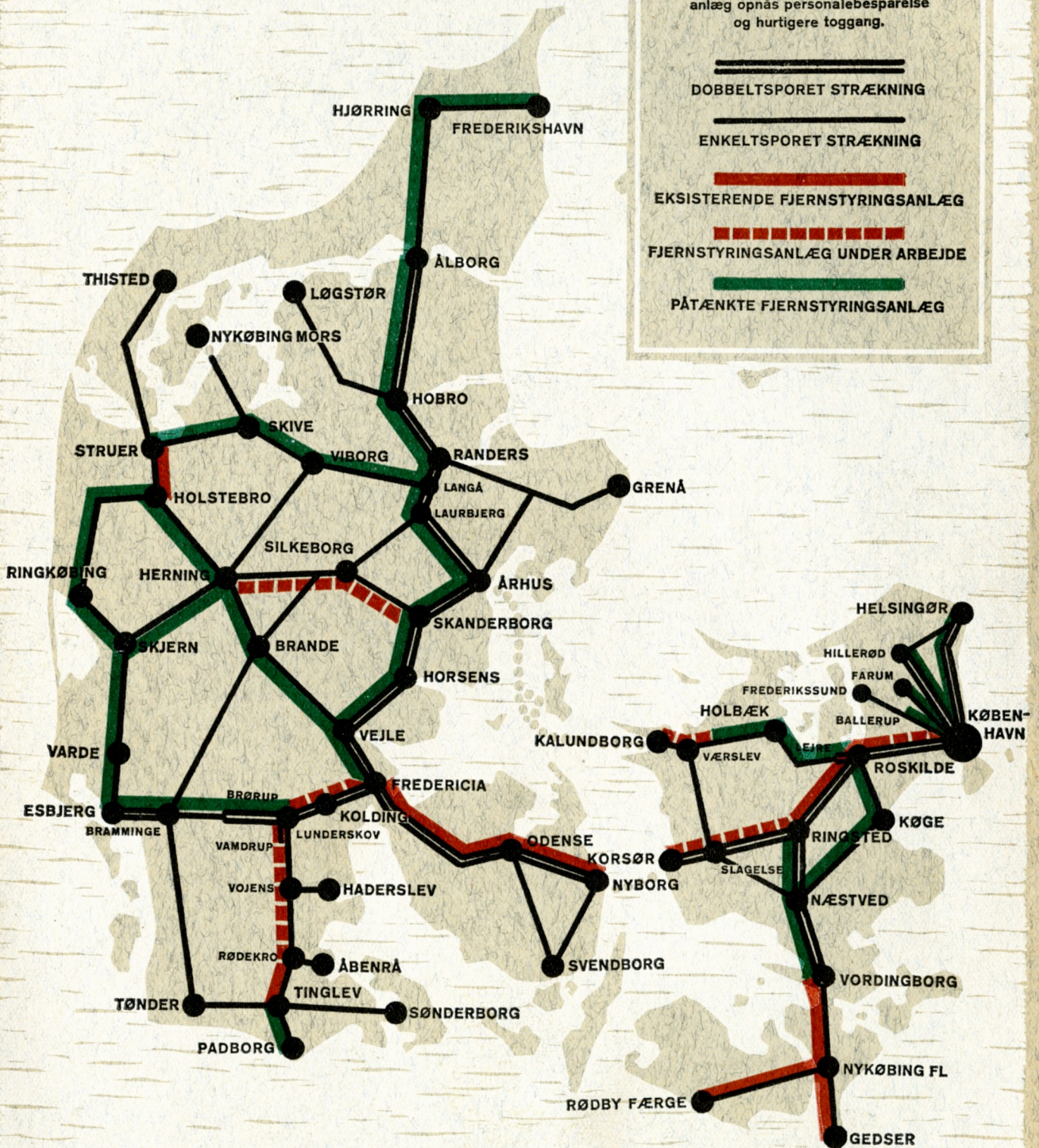
===== DOBBELTSPORET STRÆKNING

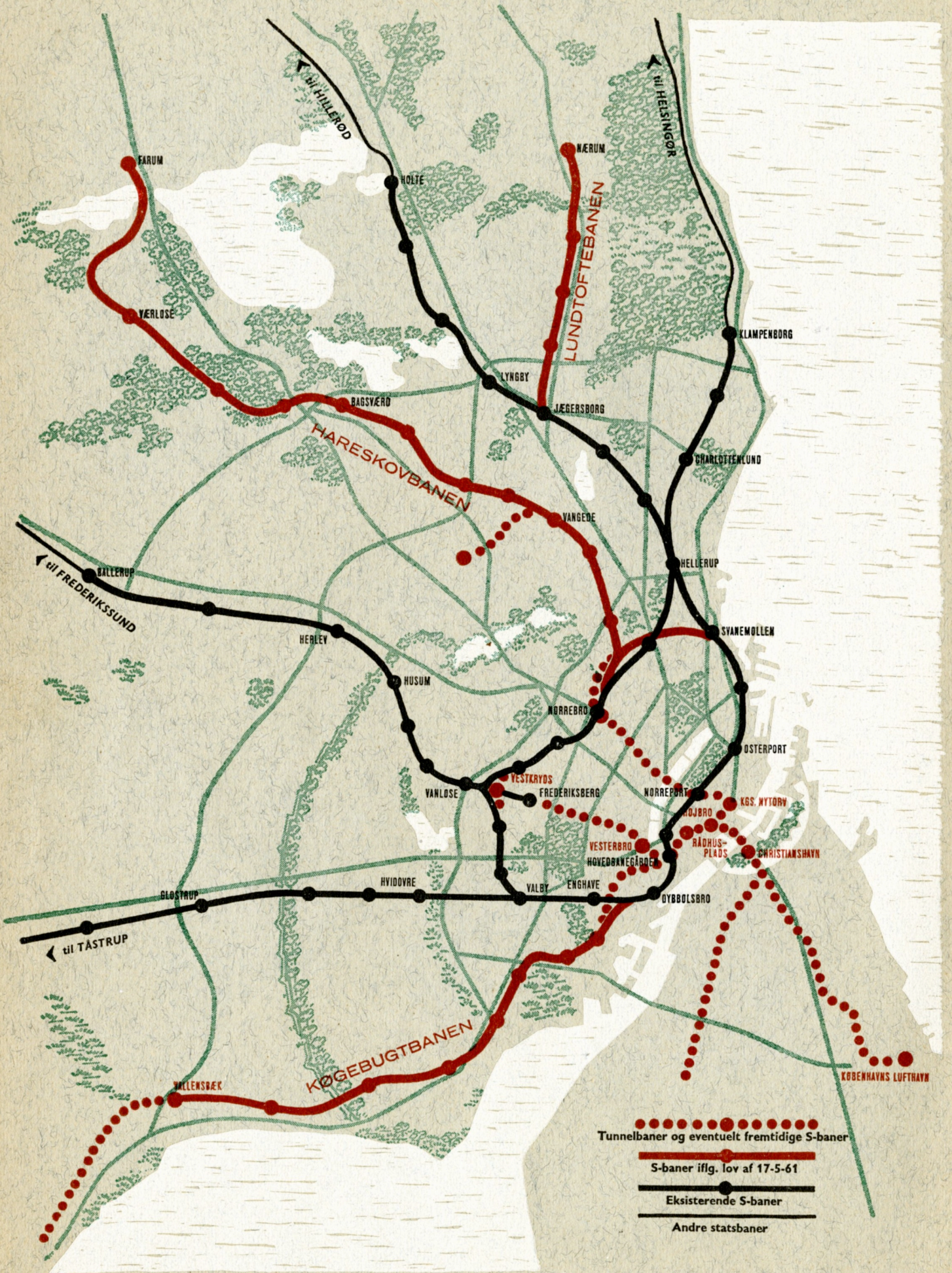
===== ENKELTSPORET STRÆKNING

===== EKSISTERENDE FJERNSTYRINGSANLÆG

===== FJERNSTYRINGSANLÆG UNDER ARBEJDE

===== PÅTÆNKTE FJERNSTYRINGSANLÆG





- Tunnelbaner og eventuelt fremtidige S-baner
- S-baner iflg. lov af 17-5-61
- Eksisterende S-baner
- - - - - Andre statsbaner

Udbygningen af statsbanernes S-banenet i henhold til lov nr. 145 af 17. maj 1961 er påbegyndt på såvel Køgebugtbanen som Lundtoftebanen og Hareskovbanen, ligesom de omfattende projekteringsarbejder fortsætter.

På Lundtoftebanen er et broanlæg over Mølleåen og jordarbejdet på den yderste strækning i det væsentlige fuldført, og endvidere er jernbanebroen over Lundtoftevej påbegyndt.

På Hareskovbanen er arbejdet på fri bane mellem Vangede og Buddinge langt fremme.

På Køgebugtbanen er arbejdet for øjeblikket i det væsentlige koncentreret om jord- og broarbejderne mellem Enghavevej og Gl. Køge Landevej, hvor bl a en del broanlæg nærmer sig deres fuldførelse.

Forarbejdet til elektrificering af strækningen Holte-Hillerød er indledt.

Arbejdet i det i henhold til førnævnte lov nedsatte udvalg vedrørende projektering af tunnelbaner i København fortsætter, og udvalget er i færd med at skrive betænkning.

Elektrificeringen af Københavns nærtrafik har nødvendiggjort, at statsbanernes overgang fra armsignaler til daglyssignaler er intensiveret, således at daglyssignaler nu indføres i et større tempo end hidtil. Dette bl a på grund af, at opstillingen af de mange bæremaster for køreledningsanlæggene umuliggør anvendelsen af armsignaler.

Statsbanernes overgang til daglyssignaler blev allerede påbegyndt omkring 1930. Begyndelsen blev gjort med togvejssignaler, hvor man fandt det fordelagtigt at kunne erstatte de hidtil anvendte mangearmede signaler med daglyssignaler, ét for hvert togvejsspor.

De næste forsøg på overgang til daglyssignaler var de fremskudte signaler.

Selv om det vel kan siges, at daglyssignalerne medførte mange fordele – bl a uafhængig af frost og sne – var det dog først indførelsen af hastighedssignaliseringen, der viste daglyssignalernes store fordele. Således kan anføres, at det gule lys i arm-indkørsels-

signalerne aldrig har haft nogen betydning, medens det gule lys i tilsvarende daglyssignaler nu adviserer lokoføreren om, at indkørsel skal finde sted med lavere hastighed end strækningshastigheden.

Af signalvæsenets andre opgaver, der måske umiddelbart har større interesse for det rejsende publikum, kan nævnes tograditelefoni. Allerede i 1932 etablerede statsbanerne efter aftale med post- og telegrafvæsenet radiotelefonianlæg på vore færger, således at de rejsende kunne samtale med enhver telefonabonnent her i landet under sejladsen.

I årenes løb har det ofte været diskuteret, hvorvidt tilsvarende samtalemulighed skulle indføres mellem rejsende i tog og telefonabonnenter, idet sådanne installationer allerede findes i mange tog flere steder i udlandet.

Såfremt anlægsudgifterne til tog-radiotelefoni ville være af samme størrelsesorden som tilsvarende anlæg på vore færger, ville der vel være nogen sandsynlighed for, at nogle tog blev forsynet med radiotelefon, men anlægsudgifterne er af en helt anden størrelsesorden, idet der – selv i vort lille land – må oprettes et antal faste radiostationer med tilhørende »relæstationer«, dersom nogenlunde fejlfri samtale skal kunne føres.

Hertil kommer, at afstandene i vort land er så små, at nytten af omhandlede anlæg er meget lille. Ved en for nylig foretaget undersøgelse har det vist sig, at benyttelsen af radiotelefonianlæggene på vore færgeoverfarter er faldende; selv på den relativt lange færgeejls mellem Århus og Kalundborg har der gennemsnitlig kun været 1 à 2 samtaler pr tur.

Der vil derfor endnu gå nogen tid, inden tograditelefoni indføres ved statsbanerne.

Et andet spørgsmål er statsbanernes indførelse af rangerradio.

Allerede før sidste verdenskrig blev der gjort forsøg med radiotelefoni mellem rangermaskiner og signalposter, men hverken strømforsyningsforhold eller radioanlæggenes stabilitet var tilstrækkelig gode på daværende tidspunkt.

Statsbanerne har i 1963 til brug ved bremseprøver indført transportable radioanlæg på Nyborg og Rødby Færge stationer. I 1964 vil flere stationer blive forsynet med sådanne anlæg.



I forbindelse med projektering af sikringsanlægget for det meget store sporanlæg på Nyborg station undersøgte det, om indførelsen af rangerradio kunne indebære fordele.

Tidspunktet var i øvrigt meget gunstigt, idet statsbanerne havde bestilt 80 stk rangerlokomotiver, type MH, som allerede på fabrikken kunne forsynes med alle faste installationer for radioanlæg.

Samtidig blev det undersøgt, om ombordsætningen af vogne på færgerne kunne gøres mere effektiv ved indførelse af radio, således at én rangermaskine kunne ombordsætte alle de vogne, en færge spor kan rumme. Ibrugtagningen af rangerradio med ovennævnte anvendelse fandt sted i januar 1963 og viste sig straks at medføre de fordele, man havde ventet sig. Følgelig etableredes tilsvarende anlæg i Rødby Færge. Alle større stationer med væsentlig rangerarbejde vil herefter få rangerradio, forudsat at rangerarbejdet udføres med MH-maskiner.

Det kan vel på forhånd anses for givet, at anvendelsen

af transportable radioanlæg – sender og modtager – vil kunne medføre fordele i statsbanernes daglige drift. Man kan derfor stille det spørgsmål, hvorfor der indtil nu har været udvist stor tilbageholdenhed med hensyn til at indføre disse anlæg.

Grunden hertil er først og fremmest, at anvendelsen af hjælpemidler, som ikke er stabile, dvs snart virker, snart er i uorden, bør undlades i forbindelse med jernbanedrift. Det er på dette område, de transportable anlæg hidtil har vist deres dårlige egenskaber stærkest.

Af et transportabelt anlæg kræves, at det skal være let, lille og have lang brugstid uden opladning eller lignende. Så længe man ikke har været i stand til at konstruere sendere og modtagere, der fuldt ud benytter transistorer og lign komponenter, må man se bort fra de fleste transportable radio-anvendelsesområder.

I løbet af 1963 har nogle radiofirmaer her i Europa taget initiativet til at konstruere hensigtsmæssige transportable radioanlæg, som kan tænkes anvendt

ved jernbanerne, men der synes i hvert fald foreløbig at skulle gå et par år, før sådanne apparater – der kan godkendes af post- og telegrafvæsenet – kommer i handelen.

Dertil kommer, at anlæggene er kostbare, har en begrænset brugstid og er opbygget af små detaljer, der ikke er så robuste, som det normalt kræves af jernbanedriftens materiel. Der vil derfor være stor sandsynlighed for, at de besparelser, man kan opnå ved anvendelsen af sådanne radioanlæg, vil blive opslugt af udgifterne til vedligeholdelse, reparationer, genanskaffelser m v.

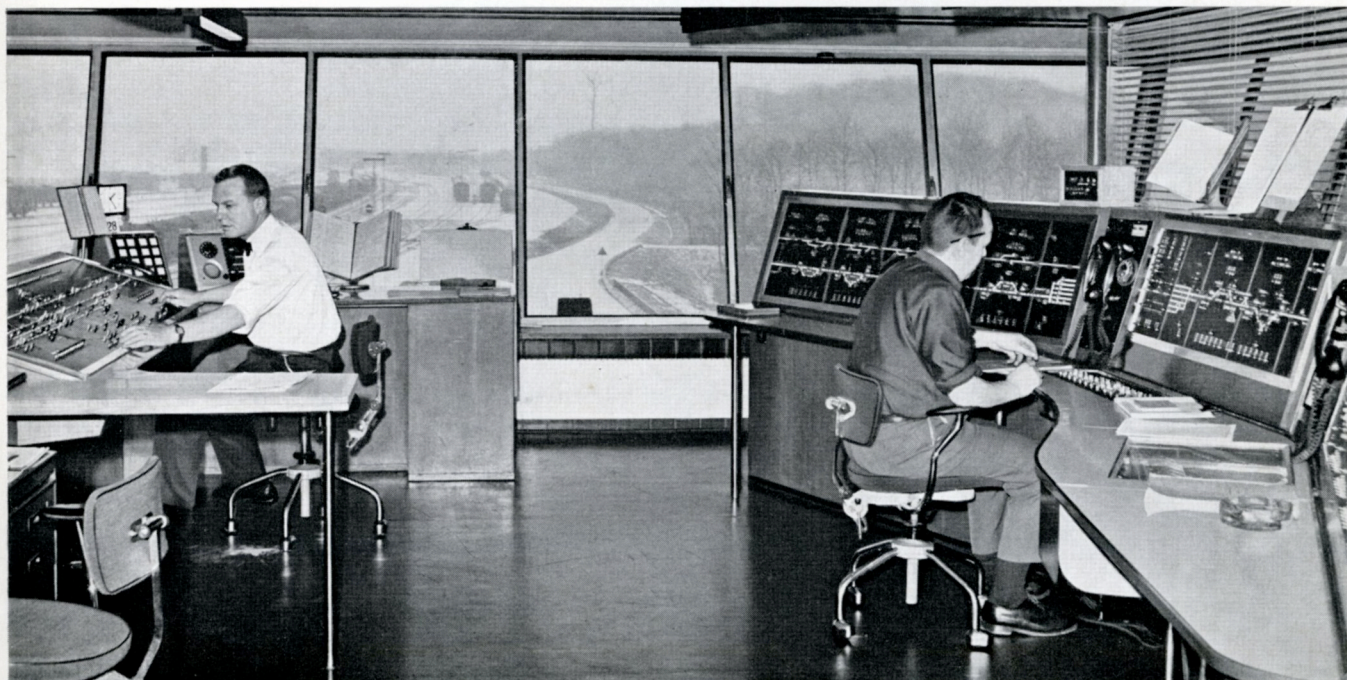
Af signalvæsenets andre opgaver kan bl a nævnes, at der er etableret statsbanetelefoncentraler i Middelfart, Odense, Silkeborg og Herning og en række tilsvarende centraler er under udførelse. Udveksling af statsbanernes knudepunkts- og lokalcentraler i København, Århus og Kolding er under forberedelse.

I løbet af 1963 er antallet af fjernstyrede stationer ble-

vet yderligere udvidet, idet alle stationer på strækningen mellem Vordingborg og Rødby Færge er overgået til fjernstyring i forbindelse med Fugleflugtsliniens ibrugtagning. Disse anlæg er tillige udstyret med en sådan automatik, at de enkelte tog selv iværksætter den fjernstyrede signalgivning, når centralen i Nykøbing FI har indsat pågældende togs »adresse«, dvs har bestemt, hvilket spor toget skal køre til uden at krydse eller overhale andre tog.

Herudover har man forberedt fjernstyringen af en række stationer mellem Tinglev og Lunderskov, som i løbet af næste år vil blive fjernstyret fra en central i Vojens. Der er udført forarbejder med henblik på at fjernstyre stationer på mindre trafikerede strækninger, idet anvendelsen af elektroniske komponenter til fjernstyringen er forudset.

I løbet af næste år vil de første anlæg af denne karakter blive taget i brug i 2. distrikt (Jylland/Fyn) på strækningen Skanderborg–Silkeborg.



Fjernstyringscentralen på Nykøbing FI station er udstyret med sådan automatik, at de enkelte tog selv iværksætter den fjernstyrede signalgivning, når centralen har indsat pågældende togs »adresse«.

Statsbanerne er en af de største kunder i dansk erhvervsliv, dels i kraft af forbrugets størrelse, og dels fordi købene spænder over næsten alle vareområder. Til belysning heraf kan nævnes, at statsbanernes køb fordeler sig over ca 50 000 vareposter.

I stor udstrækning drejer det sig om almindelige markedsvarer, men, meget må fremstilles til jernbanens specielle behov, og dette sker i overensstemmelse med de betingelser, statsbanerne har udarbejdet.

Der gælder ikke særlige regler for statsbanerne som køber, og vi må således også betale den almindelige omsætningsafgift. Den rammer os tilmed ekstra hårdt, fordi vi ikke alene har eget transportmateriel, men – i modsætning til andre transportforetagender – også egne sporstrækninger, egne stationer og havne at købe ind til. Efter en skønsmæssig beregning udgør statsbanernes merudgifter til materialer m v som følge af oms'en 16–18 mill kr årlig, hvilket er et betragteligt argument, hvor talen falder på statsbanernes driftsregnskab. Handelsafdelingen har i finansåret 1962/63 købt for i alt ca 122 mill kr, hvilket betyder en lille nedgang fra foregående finansårs 132 mill kr.

Bortset fra prisstigningstendenser på kul har prisniveauet for råvarer i al almindelighed været gunstigt. Derimod rammes færdigvarer i ikke ringe udstrækning af prisstigninger. Af oversigten på næste side fremgår, på hvilke hovedgrupper de af statsbanerne købte varer fordeler sig.

Det ville blive uoverskueligt, om man forsøgte at udspecificere de nævnte hovedgrupper, men for dog at få et indblik i en enkelt hovedgruppe, har man i år valgt nærmere at gennemgå hovedgruppen: papir, tryksager, inventar m m – ca 8 mill kr.

Af de 8 mill kr anvendes 6,5 mill kr til indkøb af papir og tryksager, – bl a fragtbreve, køreplaner, blanketter, tariffer, instruktionsmateriale, brochurer, billetter –, 1,3 mill kr til indkøb af inventar m m – skriveborde, skabe, stole og reoler til stationer og kontorer, desuden marketenderiborde, restaurationsborde og -stole, tegnemaskiner, diverse stålinventar (bl a til værkstederne) samt forskellige billetmaskiner og kontormaskiner – og 0,5 mill kr anvendes på kontorartikelområdet, der omfatter ca 400 arter.

Flydende brændstof

ca **28** MILL KR

Fast brændsel

Træ, omfattende sveller, andre indenlandske trævarer, fyrretræ samt tropisk træ

ca **3** MILL KR

ca **7** MILL KR

Jern- og stålprodukter som f. eks. skinner, hjul, aksler, profiljern, bremsesåler m. v.

ca **29** MILL KR

Metalprodukter som f. eks. ledninger af forskellig art, råprodukter og halvfabrikata af kobber, aluminium m. v.

ca **7** MILL KR

EL-artikler, værktøj, maskiner m. v.

ca **6** MILL KR

Smøreolie, og andre smøremidler, kem. produkter, malervervarer m. v.

ca **3** MILL KR

Tekstiler

ca **6** MILL KR

Papir, tryksager, inventar m. v.

ca **8** MILL KR

Diverse - herunder cement, reservedele til dieselmotorer og trykluftbremser

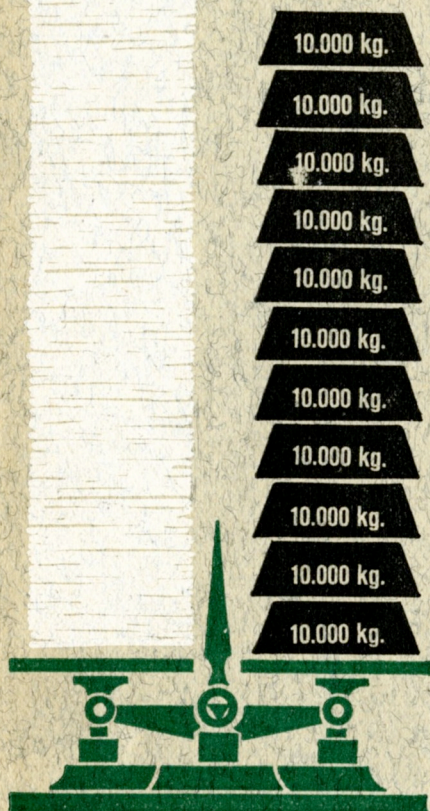
ca **19** MILL KR

Indkøb foretaget af indkøbskontorerne ved centralværkstederne

ca **6** MILL KR

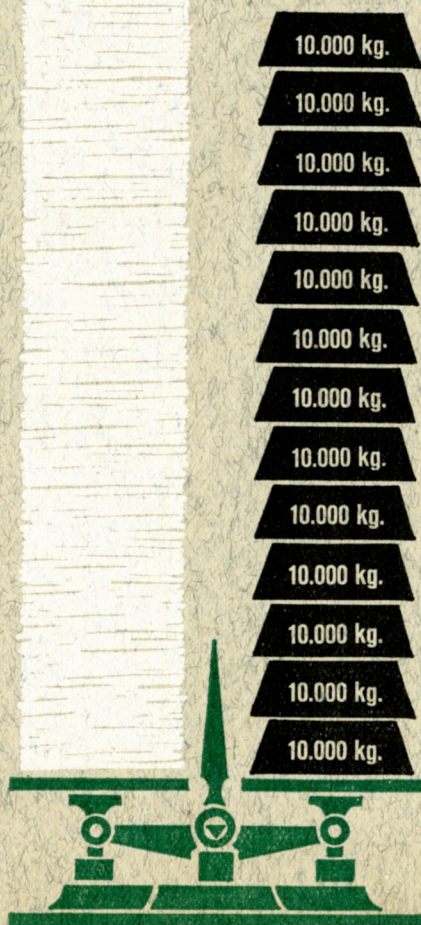
ialt 122 MILL KR

300.000 stk
**PUBLIKUMS
KØREPLANER**
ca. **110.000 kg**

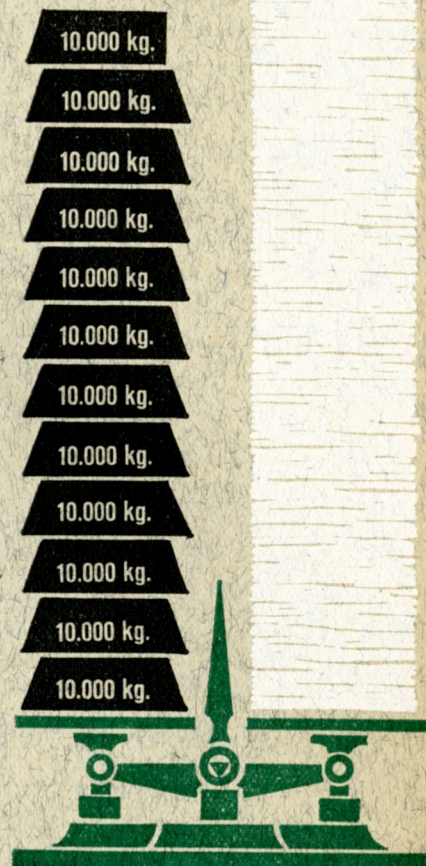


En ikke ubetydelig mængde papir anvendes til fremstilling af statsbanernes mange tryksager. Oversigten angiver vægten af det papir, der anvendes til fremstilling af statsbanernes fragtbreve, papirhåndklæder, køreplaner m m.

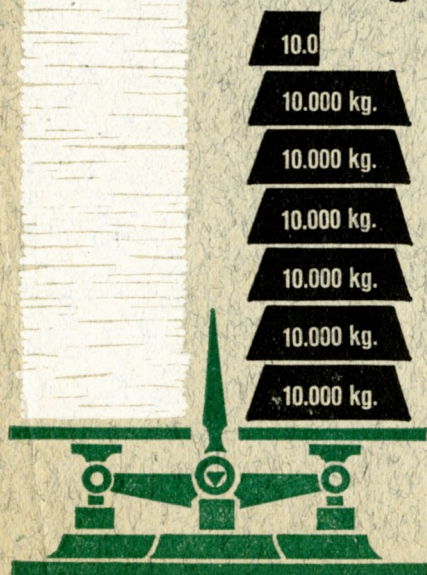
10.000.000 stk
**INDENLANDSKE
FRAGTBREVE**
ca. **130.000 kg**



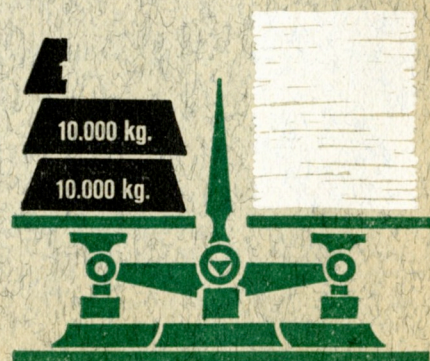
22.000.000 stk
PAPIRHÅNDKLÆDER
ca. **118.250 kg**

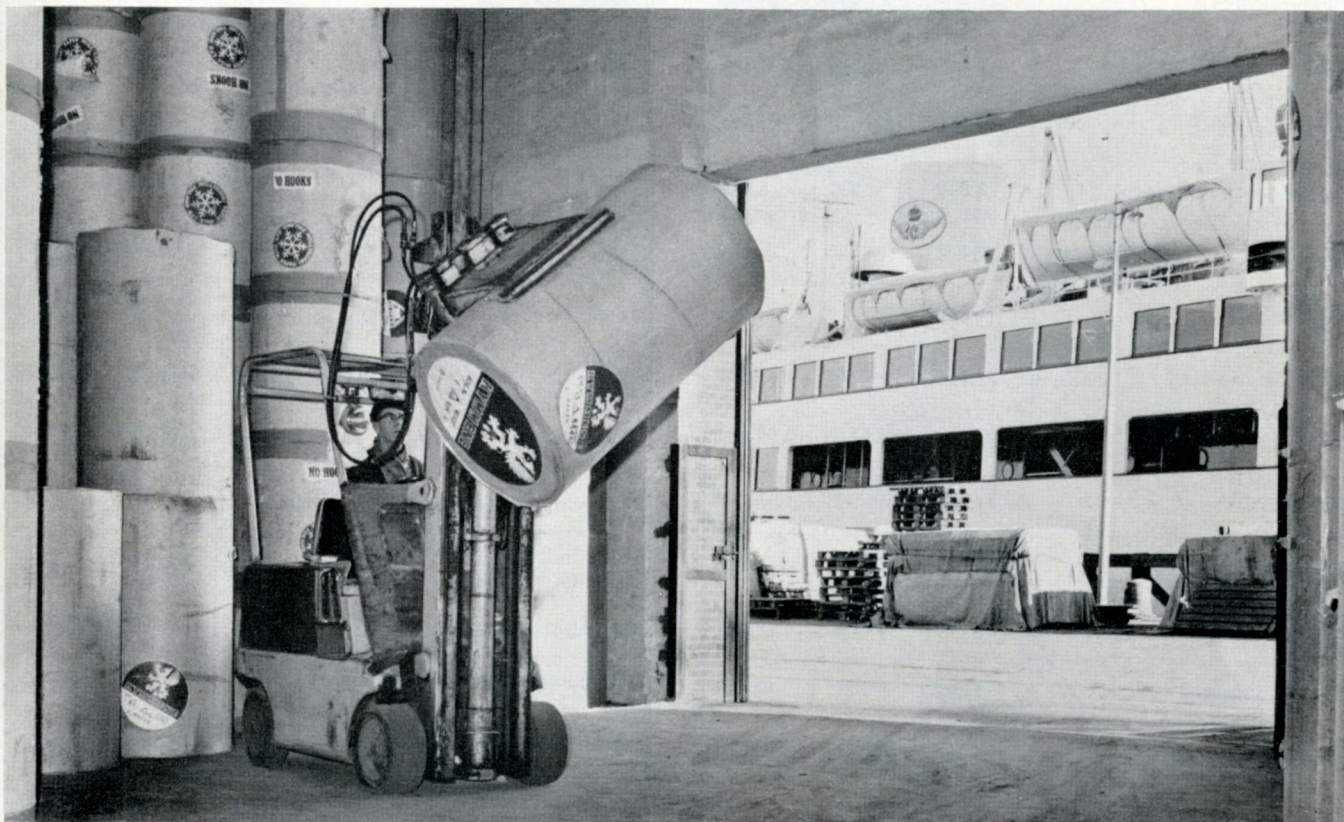
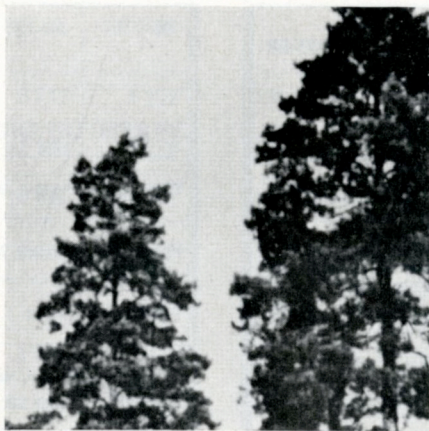


300.000 ruller
TOILETPAPIR
ca. **64.500 kg**



22.000.000 stk
FASTE BILLETTER
ca. **22.000 kg**





I finansåret 1962-63 anvendte statsbanerne 6,5 mill kr til indkøb af papir og tryksager bl a fragtbreve, køreplaner, blanketter, tariffer, instruktionsmateriale og billetter.



Statsbanerne giver herved arbejde ikke alene til papirindustrien, men også til danske trykkerier m fl og er således også på dette område med til at holde dele af det danske samfund beskæftiget.

STATISTIK

	1962-63	1961-62	1957-58
ØKONOMI			
Indtægter, tus kr			
Billetter	244 010	220 762	196 324
Kort	38 458	35 284	27 676
Baner og overfarter	282 468	256 046	224 000
Rutebilruter*)	44 419	41 909	35 490
Andre personindtægter	2 514	2 355	2 181
Personbefordring i alt*)	329 401	300 310	261 671
Rejsegodsbefordringen	2 589	2 991	3 015
Motorkøretøjer på overfarterne	57 414	51 352	25 731
Banepakker	11 508	10 829	8 071
Andet stykgods*)	77 982	75 265	48 486
Vognladningsgods	148 316	134 588	110 967
Biindtægter m m	11 070	10 033	6 740
Godstransport i alt*)	248 875	230 714	174 264
Postbefordringen	29 593	27 700	20 687
Andre indtægter	60 493	55 044	42 566
Driftsindtægt i alt	728 365	668 111	527 934
Udgifter, tus kr			
Løn m v	524 819	492 938	555 995
Brændselsmaterialer og el til trækraft**)	34 561	36 406	
Andre udgifter	173 484	162 263	
Driftsudgift i alt	732 864	691 607	555 995
Afskrivning	37 637	33 375	21 659
Forrentning	75 573	68 817	46 328
Driftsoverskud	÷4 499	÷23 496	÷28 061
Statens tilskud	117 709	125 688	96 048
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	1 869 886	1 678 689	1 041 536

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

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

	1962-63	1961-62	1957-58
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus	2 319 607	2 323 282	2 240 967
Personkilometer, kort, tus	873 690	898 240	825 067
Personkilometer i alt, tus	3 193 296	3 221 522	3 066 034
Rejser, billetter, tus	55 821	56 883	60 568
Rejser, kort, tus	54 762	55 600	50 384
Rejser i alt, tus	110 584	112 483	110 952
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus	28 233	28 743	30 750
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus	42 166	41 803	38 100
Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus	70 399	70 546	68 850
Tonkilometer, stykgods, tus	182 172	178 790	160 480
Tonkilometer, vognladningsgods, tus	1391 930	1277 640	1125 378
Tonkilometer i alt, tus	1 574 102	1 456 430	1 285 858
Befordret stykgods, tus tons	791	829	753
Befordret vognladningsgods, tus tons	6 586	6 163	5 841
Befordret vægt, tus tons	7 377	6 992	6 594
Togkilometer, dampdrevne tog, tus	744	2 092	7 864
Togkilometer, motordrevne tog, tus	34 369	32 971	26 614
Togkilometer, S-tog, tus	4 207	4 158	4 123
Togkilometer, personførende tog, tus	30 264	30 183	30 114
Togkilometer, andre tog, tus	9 056	9 038	8 487
Togkilometer i alt, tus	39 320	39 221	38 601
Vognakselkilometer, tus	1024 884	1029 978	962 998
Godsvogne læsset på DSB	750 699	804 247	823 739
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	61 853	66 381	65 180
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	176 120	158 086	137 333
Transportbeholdere læsset på DSB	73 869	73 515	51 292
Sejladskilometer, tus	1 725	1 747	1 380
Omnibuskilometer, tus	33 181	32 531	30 217
Lastbilkilometer, tus	5 191	4 825	3 087

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

	1962-63	1961-62	1957-58
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	8 530	8 277	5 232
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 778	12 399	12 172
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	20 173	19 582	17 612
Dobbeltture Gedser-Grossenbrode Kai	2 566	2 618	2 156
Dobbeltture Kalundborg-Århus	1 441	1 407	406
Dobbeltture øvrige overfarter	8 053	8 326	7 956
Dobbeltture i alt	52 541	52 609	45 534
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	1 308 073	1 227 438	596 980
Overførte biler Korsør-Nyborg	22 284	28 234	169 485
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	314 507	284 651	282 123
Overførte biler Gedser-Grossenbrode Kai	180 682	177 650	102 491
Overførte biler Kalundborg-Århus	141 265	132 310	22 949
Overførte biler øvrige overfarter	28 803	29 242	26 966
Overførte biler i alt	1 995 614	1 879 525	1 200 994
Overførte passagerer, tus	14 313	13 864	12 428
PERSONALE			
Tjenestemænd	14 319	14 676	15 556
Fast ansatte timelønnede	2 787	2 799	2 852
Andet personale	8 641	8 321	7 872
Driftspersonale baner og overfarter	25 747	25 796	26 280
Anlægspersonale	1 142	1 351	1 016
Rutebilpersonale	1 125	1 123	1 040
Personale i alt	28 014	28 270	28 336
Driftspersonale pr 100 000 vognaksele kilometer	2,51	2,50	2,73
DRIFSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	91	106	190
Damp-rangerlokomotiver i drift	99	112	163
Motor-toglokomotiver	91	84	43
Motor-rangerlokomotiver	86	56	3
Rangertraktorer	91	91	74
Motorvogne	147	149	162
Siddepladser i motorvogne	5 995	6 193	7 354
Dobbeltmotorvogne (MK-FK)	5	5	5
Siddepladser i dobbeltmotorvogne	556	556	556
Elektr motorvogne	119	105	102
Siddepladser i elektr motorvogne	7 644	6 720	6 522

	1962-63	1961-62	1957-58
Lyntog	8	8	8
Siddepladser i lyntog	1 602	1 602	1 614
Personvogne	1 354	1 354	1 463
Siddepladser i personvogne	89 227	89 212	92 562
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	12	12	16
Rejsegods- og postvogne	336	349	499
Lukkede godsvogne	6 800	6 667	7 262
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	131 100	123 145	113 656
Åbne godsvogne	4 363	4 716	5 276
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	90 535	95 394	90 548
Private godsvogne	835	851	915
Lasteevne i private godsvogne, tons	15 446	15 509	14 555
Færger og skibe	29	28	24
Omnibusser	511	510	525
Siddepladser i omnibusser	23 931	23 035	20 368
Lastbiler og påhængsvogne + vognbjørne	347	294	225
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	54 313	93 177	228 615
Brændselolie, tus liter	162 203	142 767	101 835
Benzin, tus liter	371	572	1 170
Elektricitet til S-tog, tus kwh	53 622	51 650	51 192
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	10,2	10,2	10,6
Enkeltspor i alt, km	1 730,9	1 806,7	1 842,7
Dobbeltspor, elektrificeret, km	49,8	49,8	49,3
Dobbeltspor i alt, km	712,5	712,6	711,9
Banelængde, km	2 443,4	2 519,3	2 554,6
Sporlængde, km	4 779,6	4 844,7	4 825,0
Færge- og skibsstrækninger, km	320,3	320,3	320,3
Areal km ²	66,6	66,7	67,1
Stationer m v	486	513	518
Rejsebureauer	21	21	21
Personkilometer: En rejsende befordret over én km.			
Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km.			
Sejlskilometer: Én færges eller ét skibs sejlads over én km.			
Togkilometer: Ét person- eller et godstogs kørsel over én km.			
Vognaksele kilometer: Én vognaksele ført over én km.			

