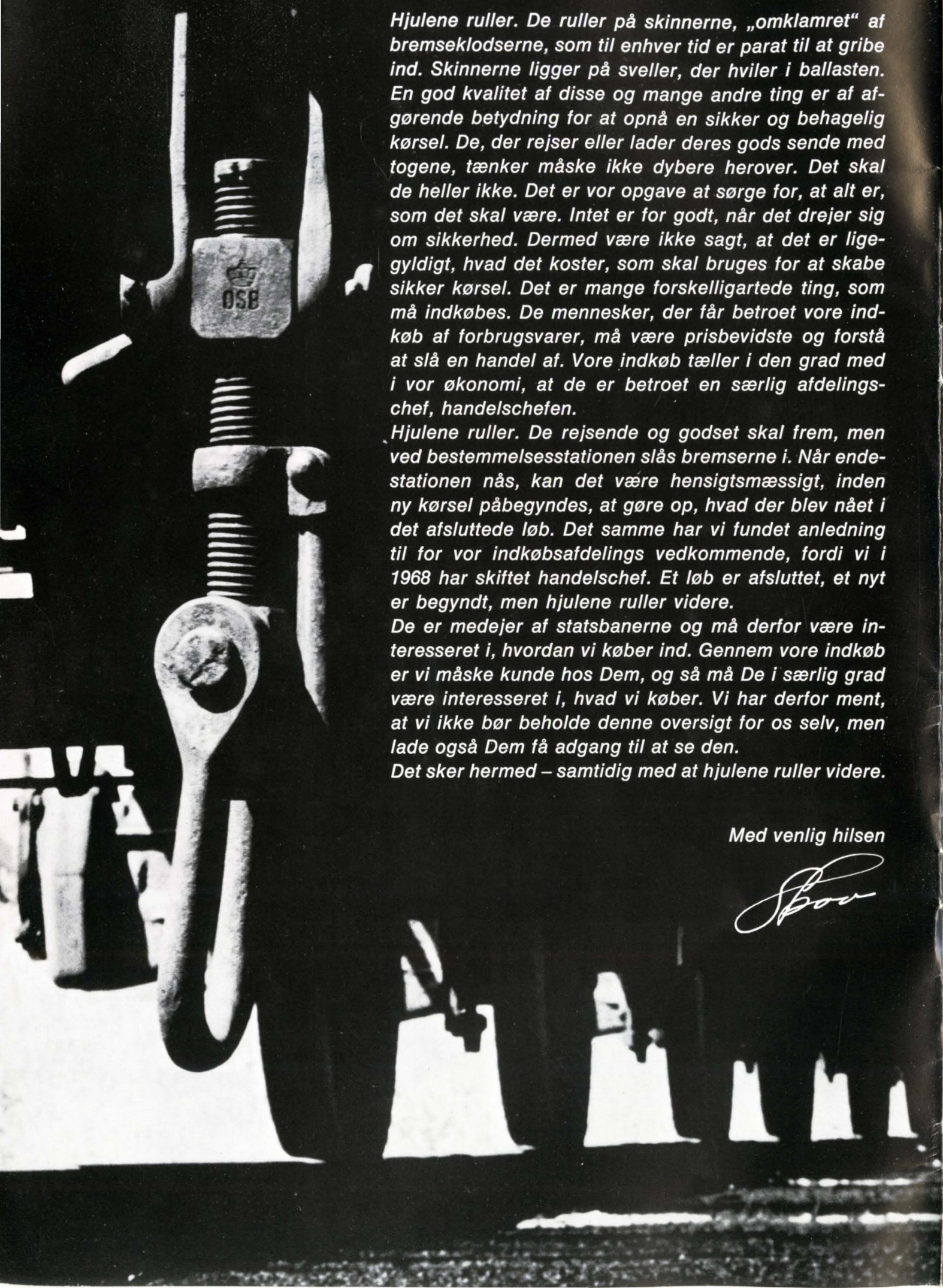


# Danske Statsbaner 1968





Hjulene ruller. De ruller på skinnerne, „omklamret“ af bremseklodserne, som til enhver tid er parat til at gribe ind. Skinnerne ligger på sveller, der hviler i ballasten. En god kvalitet af disse og mange andre ting er af afgørende betydning for at opnå en sikker og behagelig kørsel. De, der rejser eller lader deres gods sende med togene, tænker måske ikke dybere herover. Det skal de heller ikke. Det er vor opgave at sørge for, at alt er, som det skal være. Intet er for godt, når det drejer sig om sikkerhed. Dermed være ikke sagt, at det er ligegyldigt, hvad det koster, som skal bruges for at skabe sikker kørsel. Det er mange forskelligartede ting, som må indkøbes. De mennesker, der får betroet vore indkøb af forbrugsvarer, må være prisbevidste og forstå at slå en handel af. Vore indkøb tæller i den grad med i vor økonomi, at de er betroet en særlig afdelingschef, handelschefen.

Hjulene ruller. De rejsende og godset skal frem, men ved bestemmelsesstationen slås bremserne i. Når endestationen nås, kan det være hensigtsmæssigt, inden ny kørsel påbegyndes, at gøre op, hvad der blev nået i det afsluttede løb. Det samme har vi fundet anledning til for vor indkøbsafdelings vedkommende, fordi vi i 1968 har skiftet handelschef. Et løb er afsluttet, et nyt er begyndt, men hjulene ruller videre.

De er medejer af statsbanerne og må derfor være interesseret i, hvordan vi køber ind. Gennem vore indkøb er vi måske kunde hos Dem, og så må De i særlig grad være interesseret i, hvad vi køber. Vi har derfor ment, at vi ikke bør beholde denne oversigt for os selv, men lade også Dem få adgang til at se den.

Det sker hermed – samtidig med at hjulene ruller videre.

Med venlig hilsen



Afdelingschef P. Hjelt, handelschef 1968

Fhv. afdelingschef J. A. Lorentzen, handelschef 1947-1968

I tiden indtil 1923 blev anskaffelsen af materialer til statsbanernes drift og vedligeholdelse samt salg af overkomplette og kasserede genstande foretaget af de forbrugende og producerende områder hver for sig uden, at nogen almindelig koordinering heraf fandt sted.

Dette medførte, at samme arter varer ofte blev indkøbt flere forskellige steder og i mindre kvanta, således at man gik glip af de fordele, som store samlede indkøb normalt medfører.

Så tidligt som i 1911 gjorde man forsøg på at centralisere statsbanernes vareindkøb, men 1. verdenskrig kom hindrende i vejen. Efter krigen blev en omlægning af statsbanernes indkøbsform atter aktuell, og resultatet af et

udvalgsarbejde blev, at man i 1922 knyttede en privat forretningsmand, grosserer G. Stilling, til statsbanerne med titel som kommitteret i handels-sager. Ordningen skulle forsøgsvis gælde for et år.

Efter forsøgsåret blev statsbanernes køb og salg henlagt under denne kommitterede i handelssager, der skulle „varetage købmandsmæssig behandling af køb og salg“.

Kommitteret G. Stilling virkede fra 1922 til 1943, hvorefter kommitteret-ordningen blev ændret ved oprettelse af handelsafdelingen, hvis leder blev afdelingschef, i daglig tale kaldet handelschef.

Den første handelschef blev civilingeniør Axel Odel, der indtil 1943

havde været underdirektør ved orlogsværftet.

I 1947 blev han afløst af J. A. Lorentzen, der hidtil havde været afdelingschef i direktoratet for vareforsyning. Under handelschef Lorentzen skete en betydelig udvidelse af og ændring i handelsafdelingens område, bl. a. ved statsbanernes overgang fra kul til olie. Handelsafdelingens opgaver omfatter i øvrigt ikke alene statsbanerne, men på visse vareområder, f. eks. brændsel, hele statens forbrug. Da handelschef Lorentzen efter at have nået aldersgrænsen, trak sig tilbage i 1968, blev han efterfulgt af kontorchef, cand. jur. P. Hjelt, som blev den første „fødte“ jernbanemand, der blev handelschef ved statsbanerne. ■



**S**tatsbanerne stiller et effektivt og moderne transportsystem til rådighed for samfundet for transport af passagerer og gods. Virksomheden er imidlertid ikke alene en betydende transportvirksomhed, men som følge af sin art tillige storaftager af produkter fra et bredt udsnit af erhvervslivet.

Som tidligere omtalt er statsbanernes indkøbsfunktioner nu centraliseret i en særlig handelsafdeling, der indgår i generaldirektoratet som en af dettes seks afdelinger. Centraliseringen er gennemført i erkendelse af den økonomiske betydning, indkøb har for en virksomhed, og de muligheder der opstår ved at kanalisere indkøbene igennem et enkelt organ.

Da afdelingen foretager indkøb i så godt som alle brancher, har det, for at sikre den fornødne ekspertise på de enkelte brancher, været nødvendigt at fordele disse på et – i forhold til antallet af brancher beskedent – antal handelsområder efter en bestemt plan. Handelsafdelingen foretager nu indkøb for ca. 140 mill. kr. om året. Af vareområder af stor økonomisk betydning kan nævnes olie til trækraft og opvarmning 24 mill. kr. om året, skinner 15 mill. kr., hjul, hjulringe, bremsesåler og øvrige materialer af jern 20 mill. kr., reservedele til trækraft og vognmateriel, arbejdsmaskiner og andet udstyr 10 mill. kr., papir og tryksager 8 mill. kr., kabler og andre elektriske artikler 8 mill. kr., og træ 8 mill. kr.

Afdelingen forestår samtidig salg af materialer, der ikke længere kan bruges af statsbanerne, og herved indgår ca. 7 mill. kr. om året.

Handelsafdelingens virksomhed er imidlertid ikke begrænset til statsbanerne alene. Allerede i årene omkring 1930 fik handelsafdelingen som det første større indkøbsorgan i offentlig virksomhed betroet administrationen af en række indkøbsordninger fælles for statens institutioner. På disse ordninger indkøbes der for ca. 80 mill. kr. om året, hvoraf ca. 63 mill. kr. går til indkøb af brændsel, ca. 13 mill. kr. til kontormaskiner samt ca. 2,4 mill. kr. til glødelamper og lysrør.

I mange tilfælde optræder handelsafdelingen som rådgiver ved enkeltkøb til andre statsinstitutioner og deltager i koordinerende funktioner af indkøbsmæssig art i statens administration. Afdelingschefen bistår således Civilforsvarsstyrelsen som handelschef og er medlem af Forsvarets Materielnævn

og af dettes forretningsudvalg. Afdelingen har på forskellig måde ydet bistand til handelsministeriet i spørgsmål om retningslinierne for offentlige institutioners indkøbsvirksomhed indenfor EFTA og OECD.

Denne virksomhed for andre statsinstitutioner er ikke alene af betydning for disse, men også for afdelingens virke for statsbanerne.

I 1965 tog man fat på at centralisere administration og drift af statsbanernes store lagre i handelsafdelingen, og dette arbejde er nu gennemført for de flestes vedkommende. Ud af den samlede gennemsnitlige lagerbeholdning på ca. 110 mill. kr. administrerer handelsafdelingen ca. 90 mill. kr. fordelt på ca. 45.000 forskellige varenumre. Disponering af genanskaffelser er integreret med indkøb i de forskellige handelsområder, medens driften af lagrene er samlet under ét handelsområde. Gennem indkøbs- og vare disponering samt drift af lagre yder handelsafdelingen et væsentligt bidrag til besparelser og dermed til en forbedring af statsbanernes regnskab.

Overvågning af varesortimentet sker i dag manuelt, men vil blive intensiveret under anvendelse af et EDB-system, der er under udarbejdelse. Det er hensigten med den nævnte centralisering af de store lagre under handelsafdelingen at skabe de gunstigste muligheder for at udnytte samspillet mellem selve indkøbet og fastsættelse af indkøbsmængde og indkøbstidspunkt. Man er nået et godt stykke allerede, men påregner at kunne nå meget længere ved hjælp af EDB, bl. a. med en yderligere reduktion af lagerbeholdningerne til følge. Man vil i stigende grad gå over til at benytte aftaler, hvor man inden for tids- og/eller mængdemæssige rammer kan afkalde varer efter behov. I EDB-systemet regnes der med direkte udskrivning fra EDB-anlægget af afkald på sådanne aftaler, når lageret når det programmerede minimum. Afkaldet udskrives automatisk med angivelse af firmanavn og kvantum m. m., så det blot behøver en underskrift for at kunne sendes videre til leverandøren.

Elektronisk databehandling kan aflaste indkøberen betydeligt under det daglige arbejde, men kan også fremskaffe oplysninger, som det vil være næsten uoverkommeligt at skaffe manuelt, såfremt antallet af betydende varer blot er af nogenlunde størrelse. Fordelen ved at tage EDB i brug ligger ikke

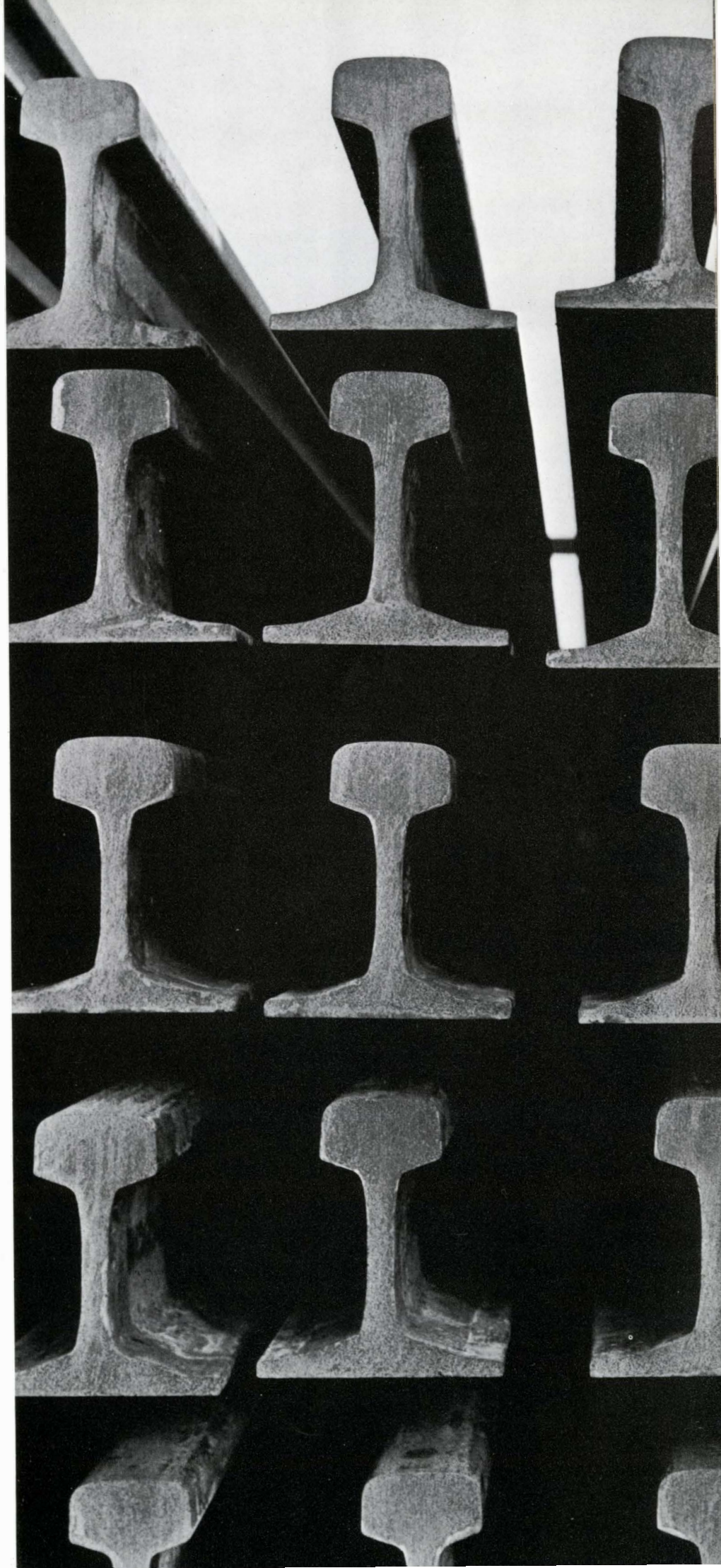
mindst heri, idet indkøberen herved får mulighed for at yde en større indsats i samarbejdet med forbrugeren og i selve indkøbsproceduren, som er så vigtig og økonomisk lønnende i dag som ingensinde.

Den stærkt øgede internationale samhandel er i høj grad med til at understrege betydningen af indkøb som et speciale. Det er imidlertid indlysende, at det er et speciale, som må udøves i nært samarbejde med forbruger og producent for at finde den vare, der bedst muligt dækker behovet.

Indkøberen må ikke blot være velorienteret om udviklingen i varesortimentet, men må nøje følge, hvordan konkurrencen mellem leverandørerne udvikler sig. På dette grundlag og ud fra hyppig personlig kontakt med markedet må han forsøge at forudsige udviklingen for at kunne placere ordren netop hos den leverandør, hvor det i hvert enkelt tilfælde er mest hensigtsmæssigt. Indkøberen må bedømme en leverandørs tilbud såvel ud fra den pris og kvalitet som den pålidelighed, hvormed en leverance kan gennemføres.

Indkøberen må imidlertid kunne klare alle de problemer, som kan forekomme, det være sig inden for valutaområdet, spørgsmål om told, moms og andre afgifter, forbehold af forskellig art, ændring i lønninger og lønssystemer, sikkerheds- og garantibestemmelser og meget mere. Han må være vågen over for alle tendenser i udviklingen og være rede til hurtigt at ændre sin handlemåde.

Handelsafdelingen lægger stor vægt på, at dens medarbejdere har en vis teoretisk uddannelse i indkøb og virksomhedsøkonomi samt praktisk erfaring, idet dette er væsentlige forudsætninger for en effektiv indkøbsfunktion; ikke mindst fordi man som regel står over for et velsmurt og velkørende salgsapparat. Så godt som alle yngre medarbejdere har gennemgået en sådan specialuddannelse eller er i færd hermed. For at imødekomme de stadig større krav undersøger man i øjeblikket mulighederne for at etablere en fælles videreuddannelse for indkøbere ved de nordiske jernbaner. Som modstykke til den stadig mere tydelige tendens til specialisering og virksomhedsfusioner på producent- og salgssiden tilstræbes en intensivning af indkøbssamarbejdet mellem de nordiske jernbaner, som bl. a. kan tænkes at resultere i fælles indkøb af specielle

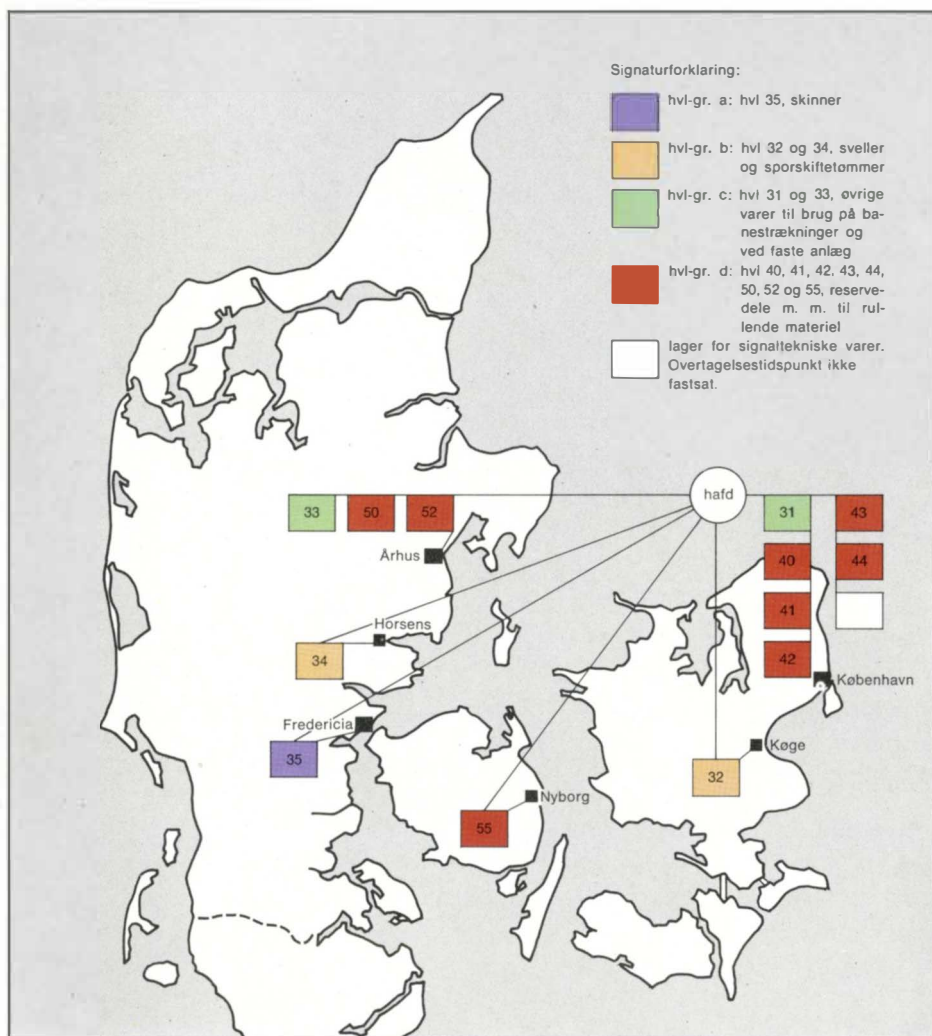


jernbanevarer hos de store udenlandske virksomheder. Også inden for UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) deltager man i behandlingen af spørgsmål vedrørende indkøb og materialestyring.

Ikke blot indkøbsfunktionen, men også lagerdriften må følge med i udviklingen. Ændringer i varesortiment og i vedligeholdelsesarbejdets omfang, udførelse og organisation stiller nye krav til oplagingskapacitet, til nye oplagingsformer og til vareudleverings-ekspedition. Dette sammenholdt med

fremkomsten af nyt og effektivitetsfremmende udstyr for indretning af lagre og afvikling af intern transport gør, at arbejdet med tilpasning og rationalisering af lagerdriften er af stor økonomisk betydning.

I den nye organisation for statsbanerne vil handelsafdelingens opgaver blive udført i den kommercielle afdeling, der endvidere vil omfatte samtlige planlæggende og administrative opgaver inden for statsbanernes transport-salg samt rejsebureauer, transportkonsulenter m. v. ■



Hovedlagre (hvl) – de store lagre – ved statsbanerne.

Hovedlagrene administreres af handelsafdelingen (hafd) der samtidig, gennem indkøb af varer, materialer og udstyr til brug for statsbanerne, bl. a. har til opgave at sikre lagrenes leveringsdygtighed.

Billedet til højre: Afsnit af hovedlager 44 i Tåstrup.

Hovedlageret, der er statsbanernes nyeste, forsyner det nye eftersynsværksted for S-tog i Tåstrup med alle for den daglige drift og vedligeholdelse nødvendige varer.







Øverst denne side: Transport af langskinner.

Disse skinner – i længder op til 150 meter – transporteres ud på banelinierne på specielle vogne, der er fremstillet af undervogne fra gamle personvogne. På banelinierne svejses langskinnerne sammen i så lange længder, som afstanden mellem to nabostationers yderste sporskifter tillader det. Der opnås herved en langt mere støjfri og jævn kørsel. Til trods for at et træk skinner vejer fra 90 til 130 tons, snor det sig gennem selv skarpe kurver uden besvær.

Nederst denne side: Skinnelageret i Fredericia.

Af de ca. 20.000 tons skinner, der årligt passerer lageret, indgår ca. 15.000 tons i fremstillingen af langskinner på svejseanstalten. Denne og lageret ligger på samme plads i Fredericia.

Modstående side: Valsning af skinner. Statsbanerne anvender skinner, der vejer 45 hhv 60 kg pr. meter. Skinnerne udvælges af store, glødende jernblokke på 3,5 til 4,5 tons til ca. 90 hhv. 60 meter skinneprofil. Det glødende jern må passere valserne op til 25 gange, før det har fået den rette profil.



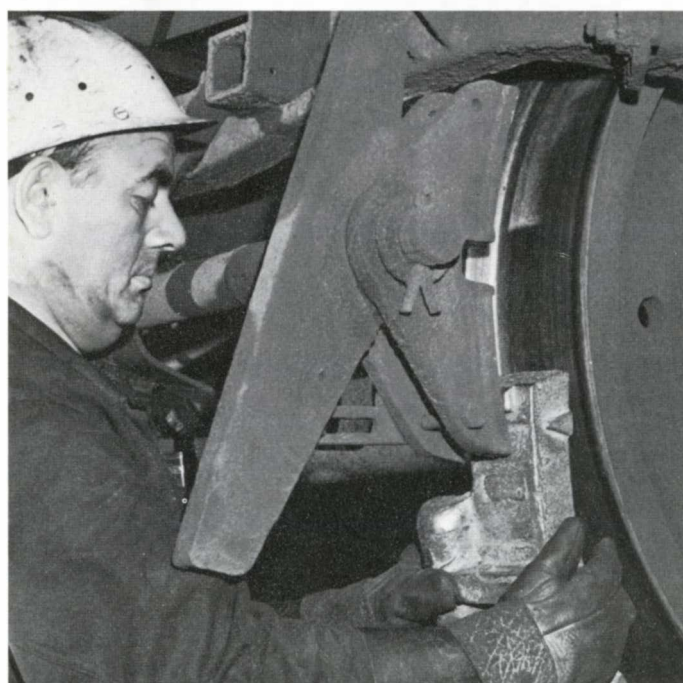
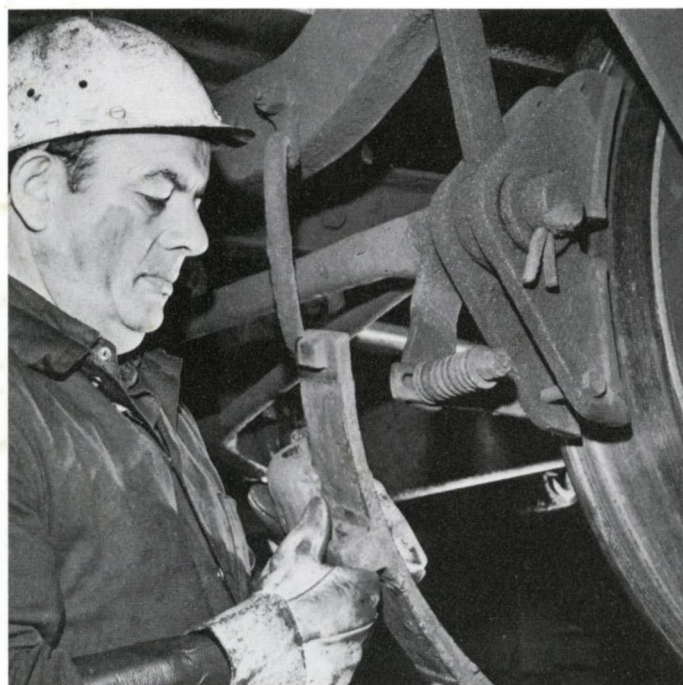








Til venstre: Støbning af bremsesåler.  
Statsbanerne anvender ca. 3.000 tons eller ca. 300.000 stk.  
bremsesåler pr. år.  
Alene på S-togene udskiftes ca. 70.000 stk. pr. år.  
Herunder: En nedslidt bremsesål udskiftes med en ny.





Til venstre: Stabling af bøgesveller.

Bøgesveller opskæres i vinter- og forårmånederne, hvorefter de stables til lufttørring i ca. 6 måneder.

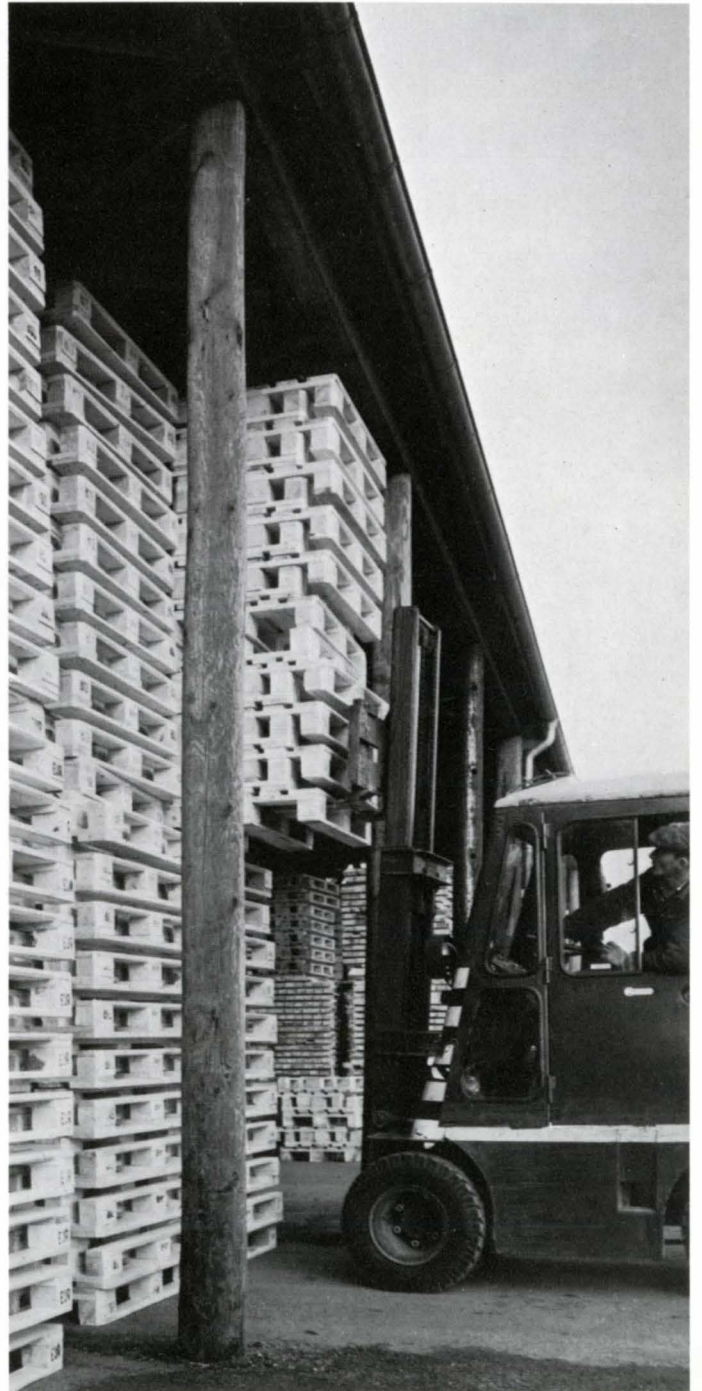
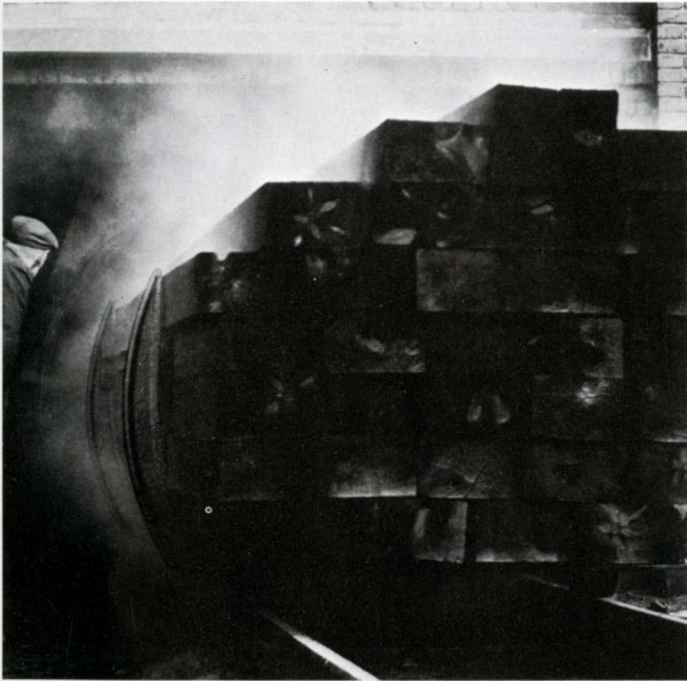
Herunder: Imprægnering af bøgesveller.

Før bøgesveller sendes ud på banelinierne, imprægneres de med tjæreolie under et tryk på 8 atmosfære.

Statsbanerne anvender tillige et stort antal betonsveller.

Nederst: Den standardiserede lastpalle.

Statsbanerne indkøber hvert år ca. 45.000 stk. lastpaller, der fremstilles i store serier under anvendelse af moderne værktøj, og hjemtages af statsbanerne efter behov. Disse paller, samt standardiserede paller anskaffet af private virksomheder, kan indskydes i en pool, hvorfra de er til fælles afbenyttelse.



Herunder: Nyt EDB-anlæg.

Statsbanerne vil i slutningen af 1969 få leveret et af markedets nyeste EDB-anlæg, og får herved mulighed for en mere effektiv behandling af de helt store og vanskelige administrative opgaver, som findes i så stor en virksomhed. Som en af de første tog statsbanerne allerede i 1921 hulkortmaskiner i anvendelse til løsning af administrative opgaver. Disse maskiner blev i 1963 afløst af et EDB-anlæg, hvis muligheder imidlertid ikke længere dækker behovet.

Nederst til venstre: Bogføring af fragtbreve.

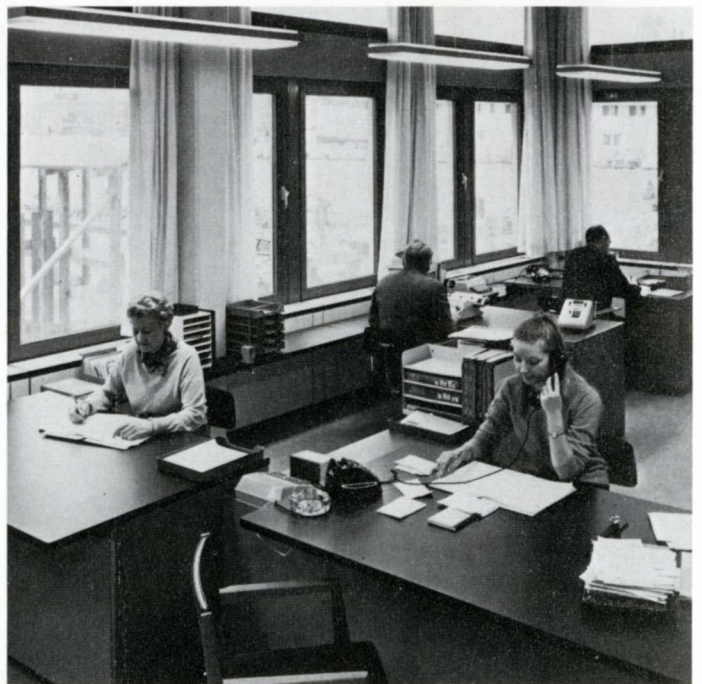
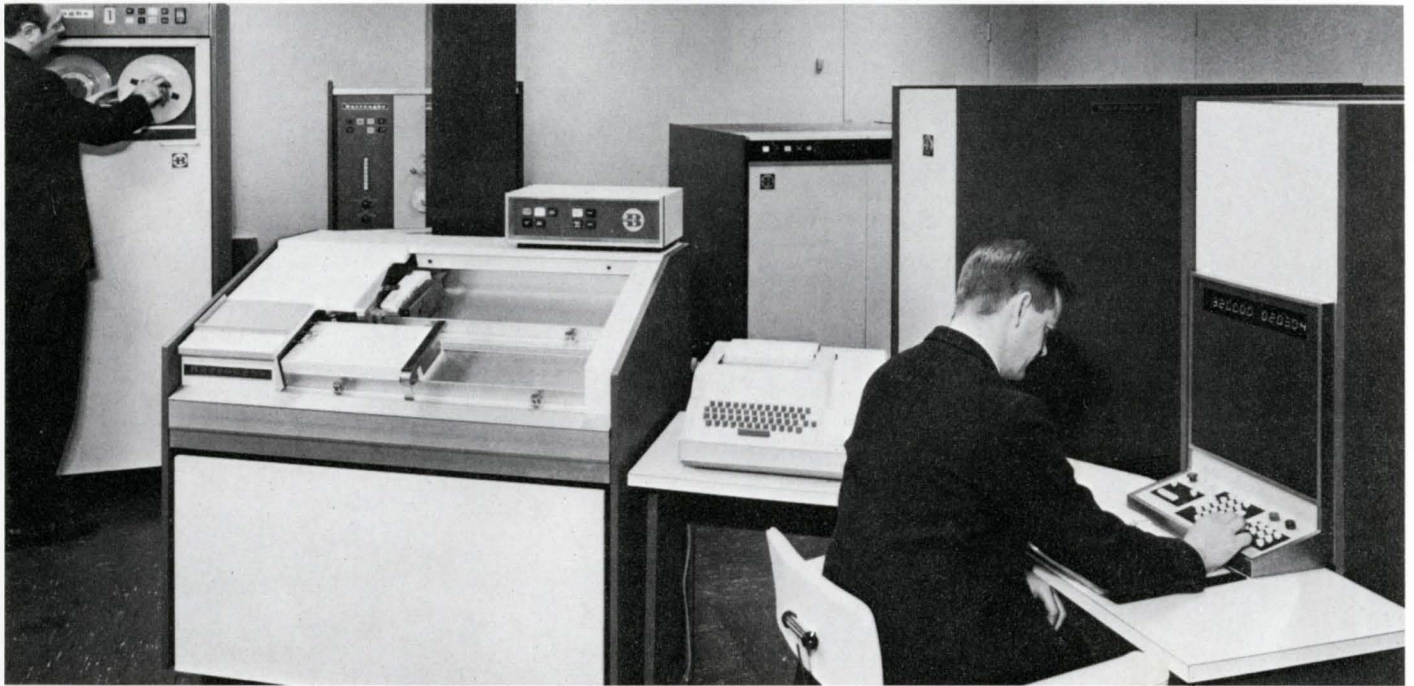
På de største godsekspeditioner anvender statsbanerne med stort udbytte moderne bogføringsmaskiner ved behandlingen af fragtbreve.

Nederst til højre: Interiør fra et moderne kontor.

Bl. a. kontorerne i den nye bygning på Københavns godsbangård møbleres med inventar, der indkøbes af handelsafdelingen.

Modstående side: Tankanlæg for brændselsolie.

Fra at være storforbruger af kul er statsbanerne ved overgangen fra dampdrift til dieseldrift blevet en af de største enkeltforbrugere af brændselsolie. Kuloplagspladserne er erstattet af tankanlæg, hvorfra vore lokomotiver og færger forsynes med brændselsolie.







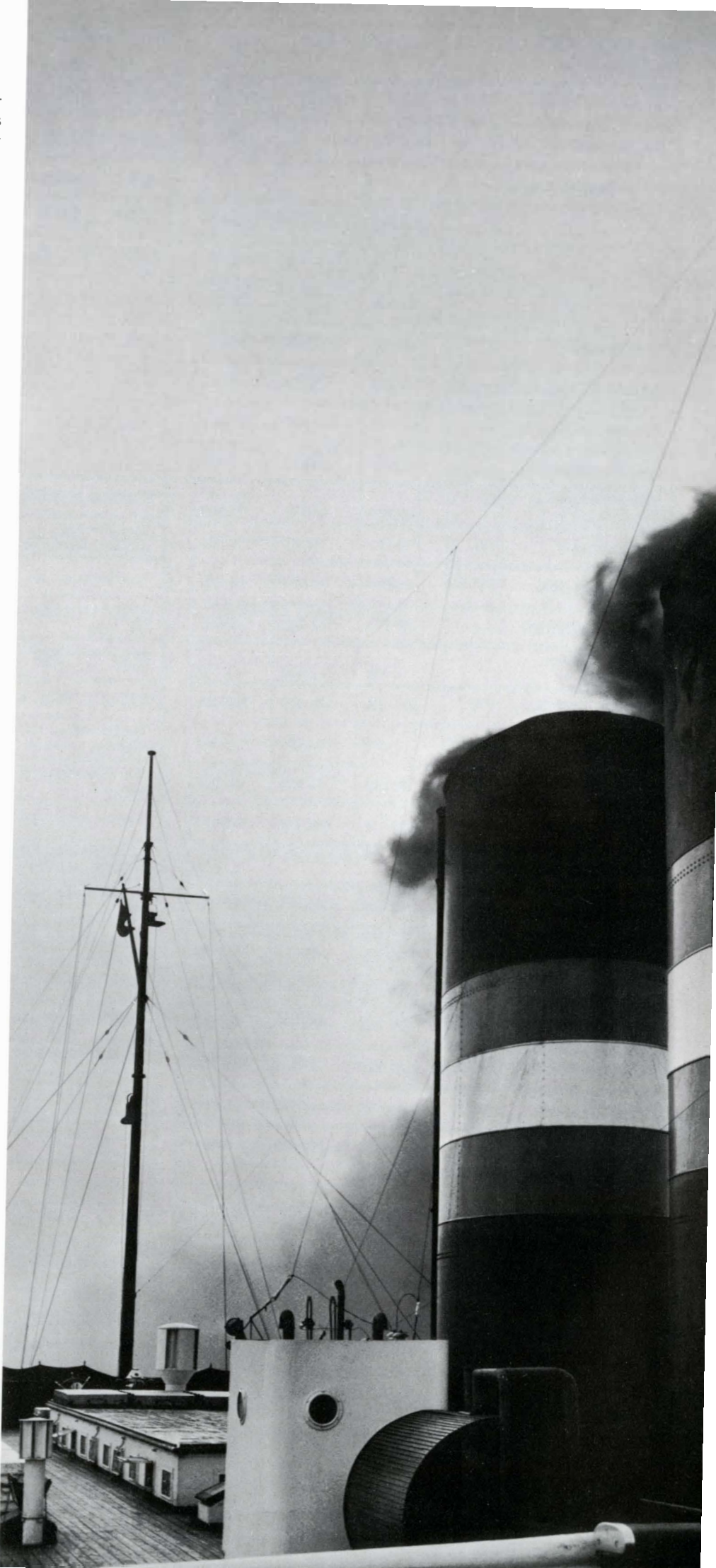


Til venstre: Udveksling af spor.

I 1968 anskaffede statsbanerne en moderne sporudvekslingsmaskine. Dens effektivitet fremgår af, at den inden for 8 timer kan behandle 6-700 meter spor.

Til højre: d/f „DANMARK“.

Statsbanerne solgte i 1968 den 45 år gamle dampfærge „DANMARK“. Foruden dette salg foretog handelsafdelingen salg af damplokomotiver, vogne og materialer, der ikke længere kan anvendes ved statsbanerne. Det samlede salg indbragte ialt ca. 7 mill. kr.



**STATISTIK**

	1967-68	1966-67	1963-64
<b>ØKONOMI</b>			
<b>Indtægter, tus. kr.</b>			
Billetter	287 886	280 419	268 216
Kort	74 355	69 000	40 737
Baner og overfarter	362 242	349 419	308 952
Omnibusruter <sup>1)</sup>	64 694	60 984	46 691
Andre personindtægter	3 168	2 845	2 724
Personbefordring ialt <sup>1)</sup>	<b>430 104</b>	<b>413 248</b>	<b>357 374</b>
Rejsegodsbefordring	<b>2 603</b>	<b>2 694</b>	<b>2 520</b>
Motorkøretøjer på overfarterne	<b>85 230</b>	<b>77 019</b>	<b>64 853</b>
Banepakker	18 781	16 861	13 388
Andet stykgods <sup>1)</sup>	85 674	84 883	79 906
Vognladningsgods	155 816	153 735	147 193
Havnebanefragt, gebyrer m. m.	11 492	12 040	11 730
Godstransport ialt <sup>1)</sup>	<b>271 764</b>	<b>267 519</b>	<b>252 218</b>
Postbefordring	<b>37 090</b>	<b>34 270</b>	<b>32 337</b>
Andre indtægter	<b>86 346</b>	<b>85 328</b>	<b>65 846</b>
Driftsindtægt ialt	<b>913 137</b>	<b>880 078</b>	<b>776 141</b>
<b>Udgifter, tus. kr.</b>			
Løn m. v.	<b>783 842</b>	<b>753 645</b>	<b>555 764</b>
Brændselsmaterialer og el til trækraft <sup>2)</sup>	<b>30 278</b>	<b>28 481</b>	<b>34 908</b>
Andre udgifter	<b>238 333</b>	<b>227 031</b>	<b>194 685</b>
Driftsudgift ialt	<b>1 052 453</b>	<b>1 009 157</b>	<b>785 357</b>
Afskrivning	<b>62 977</b>	<b>57 821</b>	<b>42 776</b>
Forrentning	<b>124 122</b>	<b>116 349</b>	<b>88 179</b>
<b>Driftsoverskud</b>	÷ <b>139 316</b>	÷ <b>129 079</b>	÷ <b>9 216</b>
<b>Statens tilskud</b>	<b>326 415</b>	<b>303 249</b>	<b>140 171</b>
<b>Anlægsværdi ved driftsårets slutning</b>	<b>2 892 238</b>	<b>2 676 455</b>	<b>2 054 420</b>
<b>TRAFIK OG DRIFT</b>			
Personkilometer, billetter, tus.	2 133 694	2 281 393	2 408 970
Personkilometer, kort, tus.	1 068 278	1 072 960	862 784
Personkilometer, baner og overfarter, tus.	3 201 971	3 354 352	3 271 753
Personkilometer, omnibusruter, tus.	489 994	506 757	...

<sup>1)</sup> Indtægten af godsbefordring på omnibusruterne er medregnet under personbefordring.

<sup>2)</sup> Inkl. færger samt rute- og lastbiler.

<sup>3)</sup> Indtil 14/5 1963 Gedser-Grossenbrode Kai.

<sup>4)</sup> Indtil 27/5 1967 Fåborg-Mommark.

	1967-68	1966-67	1963-64
Personkilometer, ialt, tus.	<b>3 691 965</b>	<b>3 861 109</b>	...
Rejser, billetter, tus.	54 732	56 212	58 818
Rejser, kort, tus.	60 071	59 326	54 039
Rejser, baner og overfarter, tus.	114 803	115 539	112 856
Rejser, omnibusruter, tus.	30 753	31 662	...
Rejser ialt, tus.	<b>145 556</b>	<b>147 201</b>	...
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus.	29 157	28 763	28 977
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus.	44 840	44 358	42 035
Rejser i Københavns nærtrafik, ialt, tus.	<b>73 997</b>	<b>73 120</b>	<b>71 012</b>
Tonkilometer, stykgods, tus.	156 673	175 969	195 122
Tonkilometer, vognladningsgods, tus.	1 272 542	1 299 611	1 297 110
Tonkilometer ialt, tus.	<b>1 429 214</b>	<b>1 475 580</b>	<b>1 492 232</b>
Befordret stykgods, tus. tons	614	682	750
Befordret vognladningsgods, tus. tons	6 200	6 357	6 602
Befordret vægt, tus. tons	<b>6 814</b>	<b>7 039</b>	<b>7 351</b>
Togkilometer, dampdrevne tog, tus.	322	456	1 021
Togkilometer, motordrevne tog, tus.	34 991	34 979	35 010
Togkilometer, S-tog, tus.	5 031	4 894	4 684
Togkilometer, personførende tog, tus.	32 062	31 786	31 546
Togkilometer, andre tog, tus.	8 282	8 544	9 169
Togkilometer ialt, tus.	<b>40 344</b>	<b>40 330</b>	<b>40 715</b>
Vognakselkilometer, tus.	1 020 664	1 042 261	1 052 461
Godsvogne læsset på DSB	637 096	661 563	726 741
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	37 631	44 604	52 741
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	189 895	196 478	167 405
Transportbeholdere læsset på DSB	74 247	71 238	66 709
Sejladskilometer, tus.	1 953	1 954	1 874
Omnibuskilometer, tus.	38 246	38 330	34 220
Lastbilkilometer, tus.	6 073	6 341	5 716
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	8 598	8 020	8 778
Dobbeltture Korsør-Nyborg	10 849	11 139	11 903
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	23 083	22 948	21 120
Dobbeltture Rødbj Færge-Puttgarden <sup>3)</sup>	7 307	7 350	4 955

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

**STATISTIK**

	1967-68	1966-67	1963-64
Dobbeltture Kalundborg-Århus	2 592	2 576	2 387
Dobbeltture øvrige overfarter	9 259	8 180	8 657
Dobbeltture ialt	<b>61 688</b>	<b>60 213</b>	<b>57 799</b>
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	1 615 134	1 558 200	1 345 919
Overførte biler Bøjden-Fynshav <sup>4)</sup>	84 963	34 799	18 769
Overførte biler Helsingør-Hälsingborg	361 748	361 817	379 611
Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden <sup>3)</sup>	399 762	401 309	304 082
Overførte biler Kalundborg-Århus	201 241	212 309	185 901
Overførte biler øvrige overfarter	35 405	35 971	31 513
Overførte biler ialt	<b>2 698 253</b>	<b>2 604 405</b>	<b>2 265 795</b>
Overførte passagerer, tus.	<b>16 902</b>	<b>16 510</b>	<b>15 771</b>
<b>PERSONALE</b>			
Tjenestemænd	13 796	13 807	14 041
Fast ansatte timelønnede	2 676	2 698	2 785
Andet personale	6 731	7 521	8 819
Driftspersonale baner og overfarter	23 203	24 026	25 645
Anlægspersonale	1 099	1 099	1 185
Rutebilpersonale	1 176	1 177	1 131
Personale ialt	<b>25 478</b>	<b>26 302</b>	<b>27 961</b>
Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkilometer	2,27	2,31	2,44
<b>DRIFTSmateriel</b>			
Damp-toglokomotiver i drift	41	42	73
Damp-rangerlokomotiver i drift	23	25	68
Motor-toglokomotiver	107	106	91
Motor-rangerlokomotiver	141	141	120
Rangertraktorer	87	87	91
Motorvogne	137	139	151
Siddepladser i motorvogne	5 500	5 589	6 377
Elektr. motorvogne	158	122	119
Siddepladser i elektr. motorvogne	10 080	7 843	7 644
Lyntog	18	18	13
Siddepladser i lyntog	2 636	2 636	2 179
Personvogne	1 127	1 150	1 333

	1967-68	1966-67	1963-64
Siddepladser i personvogne	77 605	78 305	87 664
Sovevogne (Wagons-Lits)	3	6	6
Rejsegods- og postvogne	220	238	310
Lukkede godsvogne	7 249	7 166	6 993
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	157 332	154 079	141 110
Åbne godsvogne	3 442	3 423	4 105
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	84 262	82 470	87 231
Private godsvogne	762	788	817
Lasteevne i private godsvogne, tons	15 181	15 093	15 362
Færger	29	29	31
Omnibusser	520	519	513
Siddepladser i omnibusser	26 733	26 215	24 668
Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne	417	433	366
<b>BRÆNDELSFORBRUG</b>			
Kul i tons	8 959	12 640	43 091
Brændselolie, tus. liter	179 893	178 520	164 719
Elektricitet til S-tog, tus. kwh	63 770	59 346	56 146
<b>BANEANLÆG</b>			
Enkeltspor, elektrificeret, km	2,7	3,2	5,7
Enkeltspor ialt, km	<b>1 627,6</b>	<b>1 628,0</b>	<b>1 762,9</b>
Dobbeltspor, elektrificeret, km	63,5	63,0	60,5
Dobbeltspor ialt, km	<b>726,2</b>	<b>725,7</b>	<b>723,2</b>
Banelængde, km	<b>2 353,7</b>	<b>2 353,7</b>	<b>2 486,1</b>
Sporlængde, km	<b>4 757,8</b>	<b>4 788,3</b>	<b>4 861,2</b>
Færgeoverfarter, km	<b>258,8</b>	<b>269,8</b>	<b>269,8</b>
Areal km <sup>2</sup>	<b>66,6</b>	<b>66,8</b>	<b>67,2</b>
Stationer m. v.	<b>420</b>	<b>428</b>	<b>473</b>
Rejsebureauer	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>21</b>
<p><b>Personkilometer:</b> En rejsende befordret over én km.  <b>Tonkilometer:</b> En ton befordret over én km.  <b>Sejladskilometer:</b> En færges sejlad over én km.  <b>Togkilometer:</b> Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km.  <b>Vognakselkilometer:</b> En vognaksel ført over én km.</p>			

Det er indlysende, at statsbanerne ofte må stille særlige krav til de indkøbte varers kvalitet. Derfor vil det være naturligt, at det at sælge til statsbanerne i sig selv er en kvalitetsbetegnelse for det pågældende firma. Det er vi klar over og interesseret i, og gensidig interesse er et godt grundlag for opnåelse af gode resultater. Vi har mange udmærkede leverandører, men „nye“ virksomheder som ønsker at præsentere tilbud og forslag, er altid velkomne.

