

Danske Statsbaner 1969





Planer for fremtiden bygger på visse forudsætninger, der ikke altid slår til. Der ville derfor næppe være noget at sige til, om enkelte af de projekter, der er gennemført i de senere år, ikke helt svarede regning, men noget sådant ville være ensbetydende med, at den tillid, der er vist os ved at stille penge til rådighed, ikke var blevet honoreret. Inden der snakkes om de ting, vi for tiden arbejder med, ville det måske derfor være på sin plads at se på, hvad de i de senere år gennemførte arbejder har betydet. Vi tager nogle eksempler:

I foråret 1957 blev automobiloverførslen over Storebælt skilt ud fra jernbanevognsoverførslen ved etablering af Halsskov-Knudshoved overfarten. Gennem anskaffelse af tre dobbeltdækkede og foreløbig én 3-dækket automobilfærge er vi nu nået dertil, at den tidligere kendte afventen i flere timer er en saga blot.

Ved at gå over til anskaffelse af diesellokomotiver til erstatning for udslidte damplokomotiver har vi opnået dels at få en billigere trækraft, dels at kunne nedbringe togenes køretid. I 1963 blev den midlertidige færgeoverfart Gedser-Grossenbrode erstattet af Rødby-Puttgården overfarten. Herved kunne rejsetiden afkortes med et par timer, og med de forhåndenværende færger blev overførselskapaciteten forøget til det dobbelte.

Tog med ældre, langt fra tidssvarende materiel på visse sidebaner med ikke alt for godt spor er erstattet med store, moderne rutebiler.

Nye lyntog, bygget op af moderne materiel, er indsat til erstatning for de midt i 30'erne anskaffede. Samtidig er også en væsentlig del af vore personvogne erstattet af nye, stærkt isolerede, moderne typer.

En speciel godsvognsfærge er indsat på Korsør-Nyborg overfarten. Herved er det blevet muligt i højere grad at imødekomme forsendernes ønsker om en tidssvarende befordring. Samtidig er det blevet muligt i større omfang end tidligere på personfærgerne at overføre personvogne, så at alle rejsende til daglig kan få gennemgående siddeplads.

Fra en forsigtig begyndelse midt i 50'erne har bygning af fjernstyring og anden mekanik bredt sig til mange strækninger med det resultat, at personalet til sikkerhedstjeneste har kunnet reduceres ret stærkt.

I efteråret 1960 indsattes på Kalundborg-Århus overfarten den nye hurtigtgående passager- og automobilfærge »Prinsesse Anne-Marie«, i 1964 efterfulgt af »Prinsesse Elisabeth«. Via denne rute kan en rejse mellem landets to største byer nu gøres på mindre end 5 timer.

Nye stationsbygninger og godsekspeditioner, ikke mindst i Sønderjylland, er taget i brug. Vi kan nu byde vore kunder moderne, tidssvarende forhold.

I en pause mellem bygningen af nye S-baner ved København har elektrificeringen af strækningen Holte-Hillerød kunnet gennemføres. Herved er der skabt mulighed for dels at intensivere driften på Boulevardbanen, dels at skabe endelig basis for motoriseringen af vor trækraft.

Blandt andet gennem et udbygget samarbejde mellem tog og rutebiler er der på strækninger, hvor sådant ikke tidligere var kendt, indlagt iltog med få standsninger og dermed betydelig kortere rejsetid end tidligere kendt.

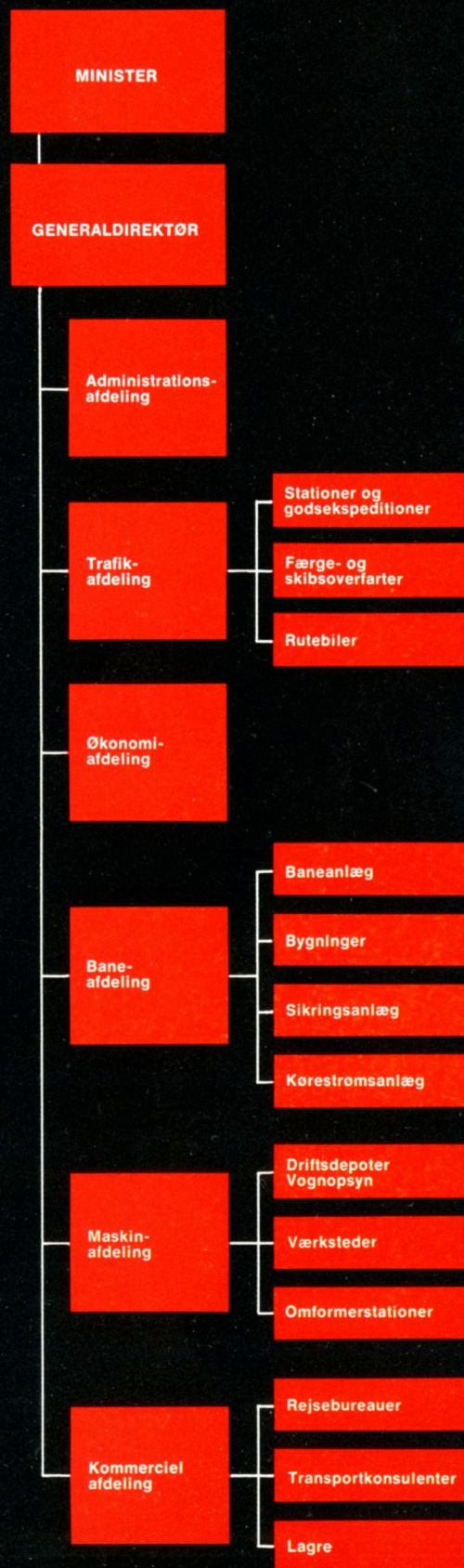
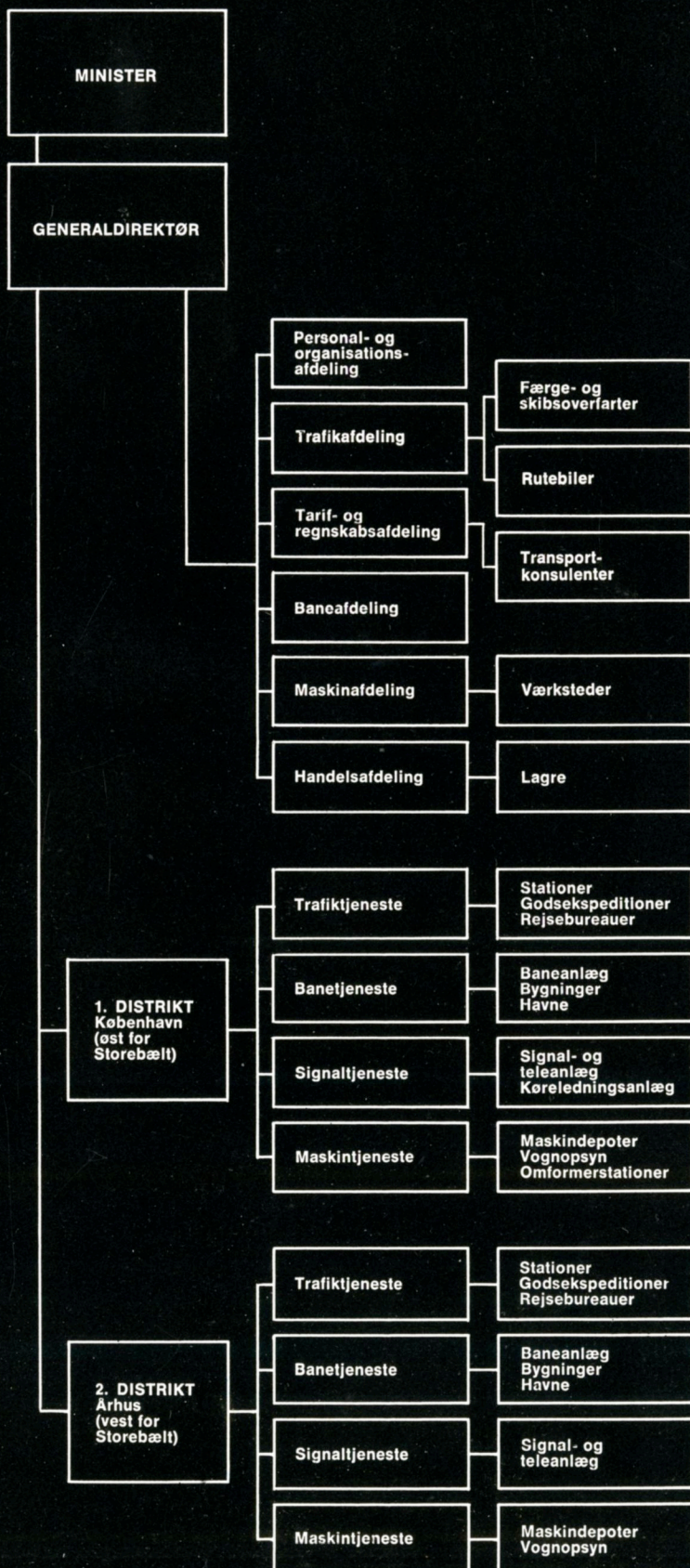
Svaret på, om de penge vi har fået til de nævnte anlæg og anskaffelser, har svaret regning, er det ikke os, men Dem, der skal give. Vi er dog så dristige at tro, at Deres svar vil være sådant, at vi tør gå videre med vore moderniseringsarbejder m. v., sådan som dette hæfte fortæller lidt om.

Med venlig hilsen

I 1969 påbegyndte statsbanerne med lovgivningsmagtens tilslutning en omlægning af den organisatoriske struktur. Med virkning fra den 1. april 1970 er der herefter gennemført ændringer af såvel den administrative som driftsmæssige organisationsopbygning, og som det klart fremgår af nedenstående organigrammer med en betydelig forenkling som resultat.

Gammel struktur

Ny struktur







Øverst:

I mange af hovedtogene sælger søde stewardesser forfriskninger, aviser, ugeblade og andre rejsefornödenheder fra lette serveringsvogne.

I midten:

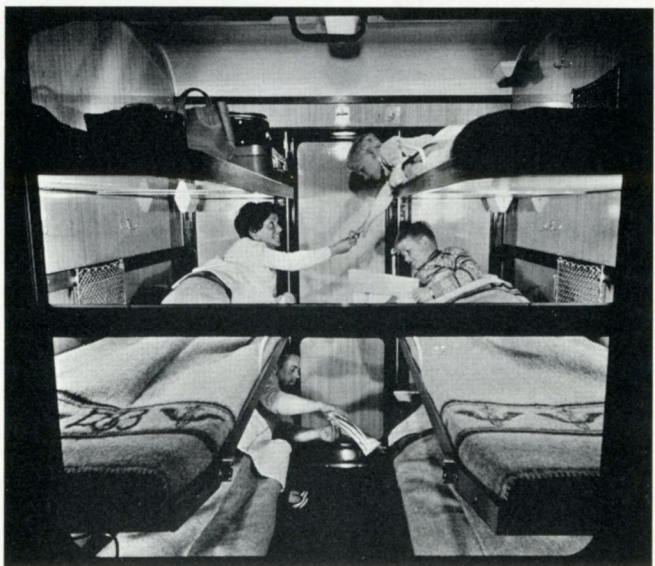
Moderne, højisolerede siddevogne med behagelige sæder er indsat i de fleste fjerntog. Et nyt affjedringssystem har næsten helt fjernet de karakteristiske »bump« ved hjulenes gang over skinnesammenføjningerne.

Nederst:

Også for natrejser mellem landsdelene er komforten forbedret. Mellem København og Frederikshavn kører nu liggevogne, i hvilke man for blot 8 kr. ekstra kan købe en behagelig liggeplads med tæppe, lagen og hovedpude med betræk.

Modstående side:

Nat og dag, døgnet rundt kører togene gennem landet, mens de rejsende bydes en stadig bedre komfort.





Øverst:

Den 28. 5. 1967 åbnedes overfarten Bøjden-Fynshav som erstatning for den gamle rute Fåborg-Mommark.

Den nye overfart, der besejles af færgerne »Fynshav« og »Heimdalen«, er blevet meget populær, hvilket bl. a. kan ses af, at passager nr. 1.000.000 blev overført allerede den 16. 7. 1969.



I midten:

På Hurtigrutens færger »Prinsesse Anne-Marie« og »Prinsesse Elisabeth« er nu indrettet legestuer til vore mindste rejsende.

Legestuerne er blevet en stor succes og benyttes flittigt af børnene.



Nederst:

Den 1. juli 1969 blev M/F »Ofeelia« og M/F »Hamlet« indsat på Øresundsselskabets overfart mellem Dragør og Limhamn. Færgerne kan hver medføre 85 personbiler og 800 passagerer. Endnu en færge er bestilt ved Ålborg værft til indsættelse på overfarten i foråret 1972.

Modstående side:

En ny færge til Helsingør-Helsingborg-overfarten blev søsat fra Svendborg Skibsværft den 17. 2. 1970.

Færgeren, der bliver et søsterskib til »Najaden«, afleveres i juni måned i år. Den erstatter den 54 år gamle dampfærge »Kärnan«, der nu udrangeres.





Øverst:

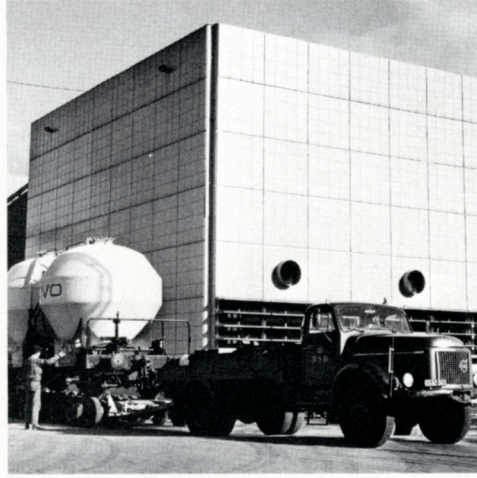
I bestræbelserne for at udbygge »dør til dør« princippet indgår både anlæg af private sidespor og udvidelse af vognbjørnskapaciteten. Specialvogne af typen Ucs ses her under påfyldning på privat sidespor og efter endt befordring udkørt til modtageren på vognbjørn.

Nederst:

På Københavns Godsbanegård og på gods-ekspeditionerne i Odense og Ålborg har man nu »pensioneret« sækkevognen og taget moderne kædetransportør anlæg i brug.

Modstående side:

Det var en hård vinter, men frem skulle vi, og frem kom vi. De store godstog – ofte på næsten en kilometers længde – kører i dag de fleste steder 100 km i timen.







FDIS 20502

DFDS
SCAN
LINE

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

11173

Modstående side:

Statsbanerne har i årets løb anskaffet et større antal vogne af typen Rs, fortrinsvis til afvikling af den hastigt stigende containertrafik. Rs-vogne ses her læsset med hver 3 stk 20 fods containere.

Øverst:

Sidst på året blev leveret en side-loader, som nu er i brug på Københavns Godsbanegård. Side-loaderen kan løfte alle størrelser af ISO-standard containere fra jernbanevogne, lastbiler og henstillingsbaner. Maksimalvægten i læsset tilstand er 96 tons, og transporthastigheden er 40 km i timen.



I begyndelsen af 1970 er vore første egentlige containerterminaler i Odense og Ålborg taget i brug. Her ses containerterminalen i Odense. Først på sommeren tages terminaler i brug i Århus og København. Derudover findes der på flere stationer kraner, der kan håndtere containere, således at vi dermed dækker det meste af landet med et effektivt system for transport af containere. Den her viste portalkran kan løfte en fuldt læsset 40 fods container indtil 6,8 m.



Øverst:

Allerede ved konstruktionen af de nye røde S-tog er der taget højde for disse togs fremtidige anvendelse i de kommende københavnske tunnelbaner, idet strømaftagerne er forsænket i vogntaget.

Nederst:

Anlægget af Citybanen er indledt med udførelsen af en ca. 15 m lang og ca. 10 m dyb forsøgsgrube i Reventlowsgade, hvor man i løbet af et år måler størrelsen af jordtrykkene på betonvægge udstøbt direkte i gravede slidser i jorden, væggenes vandtæthed, trækmodstanden af nedborede ankre til forankring af betonbunden m. v.

Modstående side:

Nørreport station – har gennem en årrække været Danmarks eneste »undergrundsstation«.





2468





Øverst:

Statsbanernes organisationskontor har fået nye lokaler i det nye pakhusanlæg ved Kalvebod Brygge. Et tip-top moderne apparatur, der også omfatter EDB-anlæg, er her til rådighed. Også bekvemmelighederne for personalet svarer til tidens krav. Billedet viser EDB-centralens hulesal i funktion.

I midten:

Blandt vore mange broer findes også den gamle stålbro vest for Funder, der fører Funder-Brammingebanen over strækningen Skanderborg-Skjern. Den blev bygget i 1917, men er stadig tjenstedygig. Alle broer kræver stadig tilsyn og vedligeholdelse.



Nederst:

I 1969-70 er for vejkrydsfonden fuldført en ombygning af Bernstorffsvejens underføring under Nordbanen, hvorved den tidligere 3 fagspladebro er erstattet af to ca. 75 m lange enkeltsporede broer i forspændt jernbeton. Arbejdet vil koste ca. 8 mill. kr.

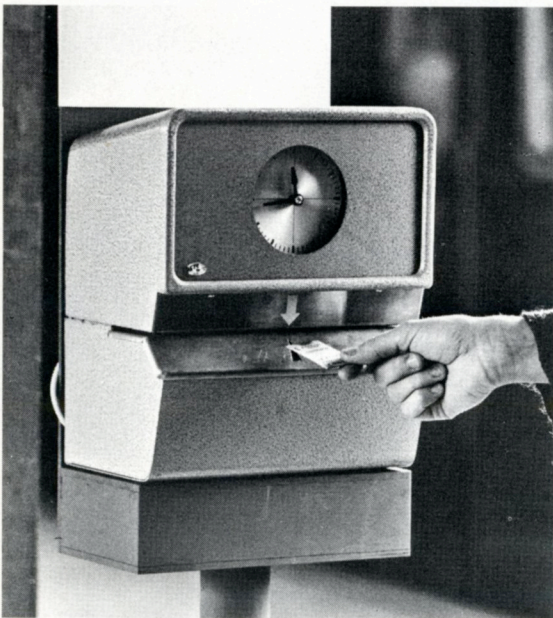
Modstående side:

Aftenstemning ved pakhusgaden i statsbanernes nye stykgodsterminal ved Kalvebod Brygge i København. I forgrunden til højre ses lyset i administrationsbygningens vinduer, bagved hæver lagerhuset sin monumentale silhuet mod himlen.



B GODS





Øverst:

Myldretid – trafikchaos på en af indfaldsvejene til Københavns centrum – parkeringsproblemer – én person i hver bil! Et af statsbanernes 8-vogns S-tog kan – med kun 2 mands betjening – befordre over 500 rejsende, der kan finde siddeplads, og desuden er der ståplads til et lignende antal rejsende.

Nederst:

Af rationaliseringsmæssige grunde blev den faste billetkontrol på stationerne på de elektrificerede strækninger afskaffet den 19. januar 1969. De rejsende skal nu selv inden rejsen begyndes tidsstemple billetterne i tidsstempelmaskiner, som er anbragt ved perronerne.

Modstående side:

Samtidig med afskaffelsen af den faste billetkontrol på stationerne på de elektrificerede strækninger indførtes en hyppigere stikprøvevis kontrol af rejsehjemler i togene på disse strækninger – det gik fint – kun få var syndere.



STATISTIK

	1968-69	1967-68	1964-65
ØKONOMI			
Indtægter, tus. kr.			
Billetter	293 029	287 886	263 326
Kort	77 641	74 356	43 258
Baner og overfarter	370 670	362 242	306 584
Omnibusruter ¹⁾	66 208	64 694	49 137
Andre personindtægter	3 121	3 168	2 725
Personbefordring i alt ¹⁾	439 999	430 104	358 446
Rejsegodsbefordring	2 340	2 603	2 798
Motorkøretøjer på overfarterne	96 038	85 230	68 129
Banepakker	17 750	18 781	14 516
Andet stykgods ¹⁾	80 410	85 674	83 777
Vognladningsgods	169 738	155 816	154 192
Havnebanefragt, gebyrer m. m.	9 734	11 492	11 261
Godstransport i alt ¹⁾	277 633	271 764	263 746
Postbefordring	37 269	37 090	33 815
Andre indægter	89 825	86 346	83 465
Driftsindtægt i alt	943 104	913 137	810 399
Udgifter, tus. kr.			
Løn m. v.	848 203	783 842	597 520
Brændselsmaterialer og el til trækraft ²⁾	34 588	30 278	33 527
Andre udgifter	255 012	238 333	196 539
Driftsudgifter i alt	1 137 803	1 052 453	827 586
Afskrivning	68 281	62 977	47 674
Forrentning	133 793	124 122	96 332
Driftsoverskud	÷194 699	÷139 316	÷17 187
Regnskabsmæssigt underskud	396 773	326 415	161 193
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	3 110 997	2 892 238	2 226 857
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus.	2 094 195	2 133 694	2 406 035
Personkilometer, kort, tus.	1 090 071	1 068 278	900 555
Personkilometer, baner og overfarter, tus.	3 184 266	3 201 971	3 306 589
Personkilometer, omnibusruter, tus.	473 583	489 994

¹⁾ Indtægten af godsbefordring på omnibusruterne er medregnet under personbefordring.

²⁾ Inkl. færger samt rute- og lastbiler.

³⁾ Indtil ²⁷/₅ 1967 Fåborg-Mommark.

	1968-69	1967-68	1964-65
Personkilometer, i alt, tus.	3 657 849	3 691 965
Rejser, billetter, tus.	52 927	54 732	59 628
Rejser, kort, tus.	60 085	60 071	56 370
Rejser, baner og overfarter, tus.	113 012	114 803	115 998
Rejser, omnibusruter, tus.	30 424	30 753
Rejser i alt, tus.	143 436	145 556
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus.	27 613	28 729	29 548
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus.	45 408	44 840	43 864
Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus.	73021	73 569	73 412
Tonkilometer, stykgods, tus.	126 154	156 673	172 284
Tonkilometer, vognladningsgods, tus.	1 343 124	1 272 542	1 330 362
Tonkilometer, i alt, tus.	1 469 278	1 429 214	1 502 646
Befordret stykgods, tus. tons	517	614	769
Befordret vognladningsgods, tus. tons	6 379	6 200	6 886
Befordret vægt, tus. tons	6 896	6 814	7 656
Togkilometer, dampdrevne tog, tus.	232	322	970
Togkilometer, motordrevne tog, tus.	34 269	34 991	34 912
Togkilometer, S-tog, tus.	6 315	5 031	4 867
Togkilometer, personførende tog, tus.	32 776	32 062	31 645
Togkilometer, andre tog, tus.	8 040	8 282	9 104
Togkilometer i alt, tus.	40 816	40 344	40 749
Vognakselkilometer, tus.	1 026 390	1 020 664	1 070 512
Godsvogne læsset på DSB	579 978	637 096	738 903
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	34 132	37 631	55 091
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	202 073	189 895	185 988
Transportbeholdere læsset på DSB	64 195	74 247	72 494
Sejladskilometer, tus.	2 059	1 953	1 925
Omnibuskilometer, tus.	39 156	38 246	35 068
Lastbilkilometer, tus.	5 482	6 073	6 101
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	10 298	8 598	7 541
Dobbeltture Korsør-Nyborg	10 658	10 849	11 586
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	25 269	23 083	22 302
Dobbeltture Rødby Færge-Puttgarden	7 500	7 307	6 718

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

	1968-69	1967-68	1964-65
Dobbeltture Kalundborg-Århus	2 625	2 592	2 575
Dobbeltture øvrige overfarter	10 105	9 259	8 198
Dobbeltture i alt	66 455	61 688	58 920
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	1 715 248	1 615 134	1 381 025
Overførte biler Bøjden-Fynshav ³)	121 806	84 963	26 821
Overførte biler Helsingør-Hålsingborg	432 827	361 748	357 192
Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden	435 421	399 762	331 729
Overførte biler Kalundborg-Århus	200 745	201 241	218 265
Overførte biler øvrige overfarter	29 575	35 405	28 526
Overførte biler i alt	2 935 622	2 698 253	2 343 558
Overførte passagerer, tus.	17 304	16 902	16 279
PERSONALE			
Tjenestemænd	13 867	13 796	13 936
Fast ansatte timelønnede	2 653	2 676	2 760
Andet personale	5 932	6 731	8 498
Driftspersonale baner og overfarter	22 452	23 203	25 194
Anlægspersonale	1 039	1 099	1 127
Rutebilpersonale	1 233	1 176	1 125
Personale i alt	24 724	25 478	27 446
Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkilometer	2,19	2,27	2,35
DRIFTSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	41	41	47
Damp-rangerlokomotiver i drift	23	23	48
Motor-toglokomotiver	115	107	101
Motor-rangerlokomotiver	141	141	123
Rangertraktorer	101	87	91
Motorvogne	134	137	148
Siddepladser i motorvogne	5 344	5 500	6 080
Elektr. motorvogne	194	158	119
Siddepladser i elektr. motorvogne	12 430	10 080	7 644
Lyntog	18	18	13
Siddepladser i lyntog	2 636	2 636	2 179
Personvogne	1 094	1 127	1 307

	1968-69	1967-68	1964-65
Siddepladser i personvogne	75 748	77 605	86 030
Sovevogne (Wagons-Lits)	3	3	7
Rejsegods- og postvogne	197	220	280
Lukkede godsvogne	6 950	7 249	7 089
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	152 846	157 332	146 559
Åbne godsvogne	3 440	3 442	3 956
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	85 537	84 262	87 503
Private godsvogne	734	762	812
Lasteevne i private godsvogne, tons	14 946	15 181	15 289
Færger	29	29	29
Omnibusser	539	520	497
Siddepladser i omnibusser	27 959	26 733	24 394
Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne	415	417	397
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	6 224	8 959	29 217
Brændselolie, tus. liter	182 080	179 893	172 914
Elektricitet til S-tog, tus. kwh.	79 885	63 770	59 213
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	2,7	2,7	5,7
Enkeltspor i alt, km	1 625,2	1 625,2	1 726,0
Dobbeltspor, elektrificeret, km	81,0	63,5	60,5
Dobbeltspor, i alt, km	726,3	726,3	723,2
Banelængde, km	2 351,6	2 351,6	2 449,1
Sporlængde, km	4 765,4	4 755,8	4 825,3
Færgeoverfarter, km	258,8	258,8	269,5
Areal km ²	66,5	66,6	67,0
Stationer m. v.	401	420	459
Rejsebureauer	24	23	21
Personkilometer: Én rejsende befordret over én km.			
Tonkilometer: Ét ton befordret over én km.			
Sejladskilometer: Én færges sejlad over én km.			
Togkilometer: Ét person- eller godstogs kørsel over én km.			
Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km.			

Statsbanernes økonomi synes i 1969 at være nået til det afgørende vendepunkt, hvor indtægtsfremgangen ikke længere opsluges af øgede udgifter, og her først og fremmest af stigende lønninger.

At der bag indtægtsfremgangen skjuler sig en taktsforhøjelse, kan ikke ændre vurderingen af 1969, idet der udover takstforhøjelsesprovenuet er indtruffet reelle fremgange i gods- og persontransportarbejdet.

Indtægterne er forøget med ca. 9 % og udgifterne med ca. 1 %, således at årsresultatet udviser en væsentlig forbedring, der giver et godt grundlag for sund optimisme.

Nye dyrtidsreguleringer og udløsning af lønportioner i henhold til den nye tjenestemandsløvs vil imidlertid komme til at præge regnskabet for 1970, medmindre der stadig sættes alvorligt ind på alle fronter. Her vil vore mange nye aktiviteter komme til at spille en stor rolle, og med fortsat godt medarbejderskab fra vore ansatte og forhåbentlig positive reaktioner fra de mange tusinde kunder vi betjener og vil komme til at betjene, vil vore årsregnskaber fremover vise stadig bedre driftsresultater.

DSB