

## Spørgsmål på rejsen

1. Hvorfor er der dobbelt skinnestreg (to ekstra skinner i hvert spor) på de store broer såsom Storstrømsbroen og Lillebæltsbroen?
2. Hvorfor må lyntogene køre 140 km/t på strækninger, hvor andre tog er begrænset til 120 km/t?
3. Hvorfor kan 65-billetter ikke benyttes i weekender?
4. Hvorfor medfører lokomotiverne en beholdning af sand?
5. Hvorfor er der forskellige farver på DSB-ansattes huepuld?

1. Disse såkaldte ledeskinner eller tvangsskinner kan forhindre, at en atsportet vogn slynges ud til siden.
2. Et særligt bremsesystem betyder, at disse tog trods den høje hastighed kan nå at standse før et hovedsignal, hvis et fremskudt signal viser, at der er stop.
3. Meningen er at denne rabatform ligesom forskellige andre rabatter skal animere til rejse på tidspunkter, hvor der er forholdsvist god plads i togene.
4. Bruges i tilfælde af fedtedeskinner, så hjulene bedre »bider fast«.
5. Dermed markeres forskellige funktioner. En togfører har grøn puld, en fungørende stationsbestyrer rød puld.

**Svar:**

DSB 55.05.76

# Værd at vide om DSB





## DSBs betydning for det danske samfund

Hver dag foretages omkring 400.000 rejser med DSB – rejser med tog, rutebiler eller færger og rejser med forskelligt formål. Men dermed er ikke alt sagt om DSBs kontakt med det danske samfund. Godstrafik med jernbane spiller en væsentlig rolle – en markedsandel på 40 pct ved afstande på over 150 km – og DSBs systemtransport for stykgods dækker landet med et net af ruter.

Men DSBs betydning kan ikke kun måles ud fra brugen af tog, rutebiler og færger samt den service, der tilbydes på stationer, i rejsebureauer og andre steder. Med ind i billedet må også de virksomheder, der står som leverandører til DSB, f. eks af jernbanevogne, rutebiler og færger, eller som er beskæftiget med nyanlæg.

Et stigende antal mennesker benytter DSB, selv om de har adgang til andre former for transport. Men det bør samtidig fremhæves, at over en tredjedel af befolkningen ikke har bil og er afhængig af, at der findes et kollektiv trafiknet. Her udgør jernbanen en grundstamme, og opretholdelsen af dette system er en samfundsopgave.

Jernbanens betydning for de enkelte bysamfunds opståen og vækst i det forrige århundrede er almindelig kendt. Men både herhjemme og i andre lande erkendes det, at jernbanerne også tilhører nutiden og fremtiden, både når der skal tages hensyn til de trafikale krav og til miljø, ressourceforbrug og sikkerhed. Reaktionen på fremlæggelsen af DSBs plan for udviklingen indtil 1990 er et af tegnene på den stigende forståelse for den kollektive trafik og specielt jernbanerne. Selv om meningene kan være delte, er det et gennemgående træk, at der lægges vægt på den rolle, DSB skal spille i de kommende årtier.





**Indtægterne 1974-75  
fordeler sig således:**

**40% passagerbefordring**

**15% biloverførsler på færger**

**13% andre indtægter**

**29% godstrafik**

**3% postbefordring**



**Driftsudgifterne 1974-75  
fordeler sig således:**

**52% driftsformål**

**10% administration**

**23% vedligeholdelse**

**6% afsætnings- og ekspeditionsformål**

**9% andre omkostninger**

## Materiel

Lokomotiver	309
Toglokomotiver (diesel)	150
Rangerlokomotiver (diesel)	139
Damplokomotiver (ikke i drift)	20
Motorvogne	102
Elektriske motorvogne (S-tog)	261
Mototog (lyntog)	11
Rangertraktorer	94
Personvogne	1129
Kombinerede person- og rejsegodsvogne	86
Rejsegodsvogne	49
Kombinerede rejsegods- og postvogne	12
Postvogne	77
Godsvogne tilhørende DSB	9318
Private godsvogne	636
Tjenestevogne	521
Færger	30
Rutebiler	424
Lastbiler	226

## Personale 1974-75

Samlet personalestyrke	21.543
Central ledelse	1.086
Drift og vedligeholdelse	19.732
Jernbaner	13.892
Færger	1.971
Rutebiler	1.146
Jernbaneværksteder	2.723
Anlæg	725

Af de 21.543 ansatte er  
14.437 tjenestemænd  
4.571 overenskomstansatte  
  494 andet månedslønnet ekstrapersonale  
  2.041 timelønnet ekstrapersonale

## Økonomi 1974-75

Indtægter ialt	1662 mio kr
Passagerbefordring	661 mio kr
Befordring af biler på overfarter	248 mio kr
Godsbefordring	477 mio kr
Postbefordring	48 mio kr
Andre indtægter	228 mio kr

Udgifter ialt	2468 mio kr
Driftsudgifter	2152 mio kr
Heraf løn mv	1540 mio kr
Afskrivning	109 mio kr
Forrentning	207 mio kr
Driftsresultat	÷ 490 mio kr
Statens tilskud til driften*	806 mio kr

Så meget er DSB værd:

Anlægsværdi ved driftsårets begyndelse

4500 mio kr

Anlægsværdi ved driftsårets slutning

5005 mio kr

\*) Regnskabsresultatet er isoleret betragtet ikke noget udtryk for den samfundsmæssige nytte af DSBs virksomhed. Ved vurderingen heraf må også faktorer som miljø, energi, forurening og sociale forpligtelser (1/3 af befolkningen råder ikke over bil) tages i betragtning.

## Vidste De at...

- ... DSB har bestilt yderligere 15 MZ-lokomotiver til levering i 1976-77.
- ... den fire-sporede storebæltstæppe »Asa-Thor« kan overføre et godstog på 40 vogne.
- ... over 700 km jernbanestrækning er forsynet med dobbeltspor.
- ... DSBs personvogne tilsammen har ca 100.000 pladser.
- ... alle Intercity tog og lyntog enten har togkiosk eller trillebar.
- ... MZ-lokomotiverne fremfører godstog på indtil 1600 tons.
- ... DSBs rutebilruter har en samlet længde på over 7000 km.
- ... Weekend-Intercity tog er indsat til supplerer af de ordinære Intercity tog fredag eftermiddag og aften samt søndag aften.
- ... over 2 millioner pladsbilletter blev solgt i 1974-75 - eller 300.000 flere end året i forvejen.
- ... kørestole for gangbesværede stilles til rådighed på en række stationer landet over.





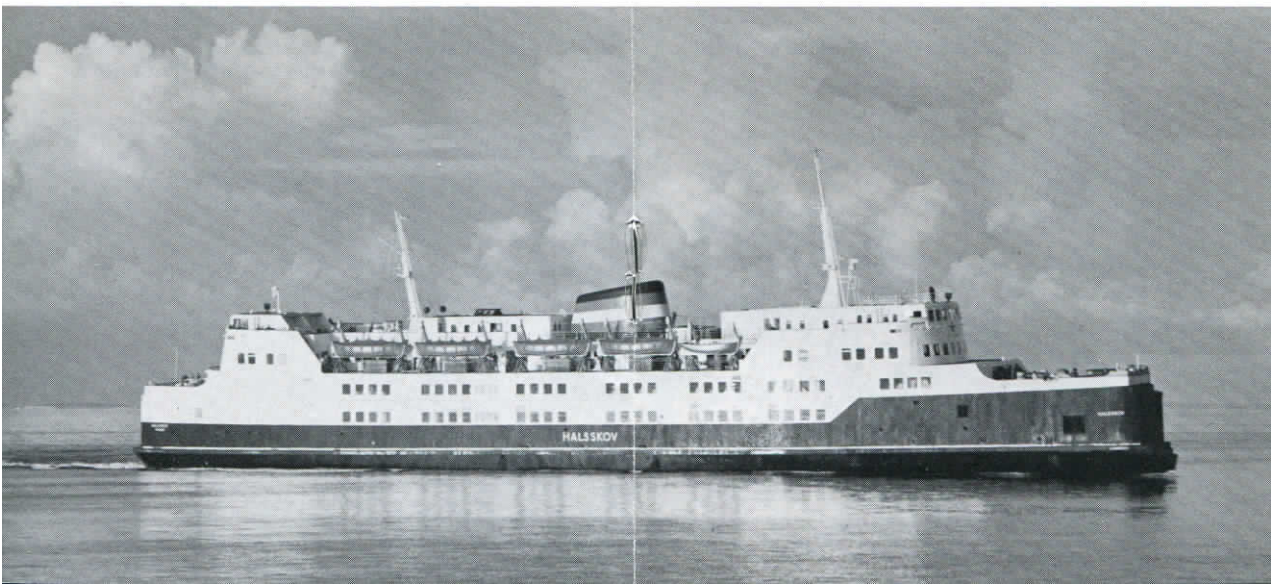
## Hver dag

- befordres 250.000 passagerer i S-togene og øvrige tog i den storkøbenhavnske nærtrafik
- kan et lyntog nå fra København til Frederikshavn og retur (1064 km + sejladsen på Storebælt)
- overføres næsten 10.000 pladser i Intercity tog og lyntog over Storebælt
- kører DSBs tog ialt 120.000 km
- befordres næsten 9.000 passagerer med Fugleflugtsliniens færger
- mellem kl 16 og 17 afgår der et tog gennemsnitligt hvert 5. minut fra Københavns Hovedbanegård mod Roskilde
- sejler jernbanefærgerne på Storebælt ialt 2000 km
- er der liggevognsforbindelse mellem København og Frederikshavn, Esbjerg og Struer via Herning (sidstnævnte dog ikke natten efter lørdage)

Og såvel dag som nat er der mulighed for opkald på DSBs telefon-information - (01) 14 17 01

## DSBs trafik

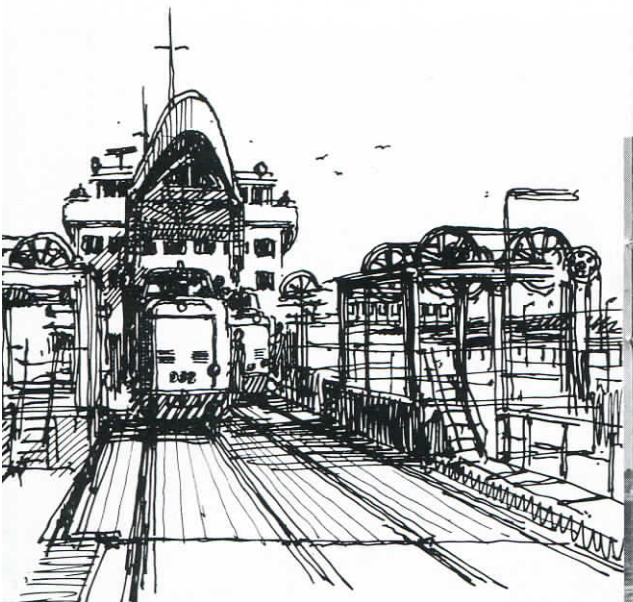
Rejser ialt 1974-75	132.6 mio
Baner og overfarter	106.4 mio
På billetter	47.9 mio
På abonnementskort	58.5 mio
Rutebiler	26.2 mio
Befordret tons gods (tus ton)	7982
Vognladningsgods	7535
Fragtstykgods	416
Ekspresgods	10
Banepakker	20
Gods i indenlandsk trafik (tus ton)	3541
Gods i international trafik (tus ton)	4441
Overførte passagerer på overfarter	19.4 mio
Overførte biler på overfarter	3.4 mio
Togkilometer	44.1 mio
Personførende tog	36.2 mio
Godstog og arbejdstog	7.9 mio
Skibskilometer	2.5 mio
Rutebilkilometer	35.6 mio



## Målet med Plan 1990

DSB vil

- skabe et sammenhængende og landsdækkende trafiksystem.
- indføre timedrift på hele jernbanenetet.
- opnå en hastighed på indtil 160 km/t på hovedstrækningerne.
- anskaffe nyt materiel til regionaltrafikken vest for Storebælt.
- etablere et system af tilbringerbusser for byer på over 5000 indbyggere, der ikke ligger ved en lyntogs- eller Intercity togs strækning.
- anlægge en storstation i Høje Tåstrup for lokal-, regional- og fjerntrafik.
- forlænge S-banen langs Køge Bugt.
- tilbyde dør-til-dør transporter for alle godssendinger.
- etablere ca. 10 godsterminaler med mulighed for hurtig omløsning mellem bane og bil.
- anskaffe færger af en bredere type til Storebælt.
- opnå en bedre udnyttelse af jernbanefærgerne på Storebælt trods kort liggetid ved at give mulighed for rangering på to spor over færgeklap.



## Fremtidens tog

I de kommende år vil DSB lægge vægt på følgende tog- og materieltyper:

### Lyntog

skal afgå hver time mellem København og Jylland, ialt 16 togpar i døgnet. Standser ved forholdsvis få stationer. Særlige fem vogns togsæt med høj komfort er planlagt.

### Intercity tog

vil ligesom i dag afgå hver time mellem København og Jylland, ialt 18 togpar i døgnet. Standser ved alle bystationer og enkelte andre steder. Sammensættes af enkeltvogne med mulighed for vekslende togstørrelser.

### Internationale tog

Nogenlunde samme struktur som i dag. Det vil sige gennemgående personførende vogne via Rødby Færge, Gedser, Helsingør og Padborg.

### Regionaltog

Hyppigt standsende tog, der også virker som tilbringerforbindelser til lyntog og Intercity tog. På Sjælland benyttes materiel svarende til det nuværende. Vest for Storebælt, lignende materiel eller en ny type motorvognstog.

### S-tog

Der vil blive skelnet mellem lokale og regionale S-tog. Sidstnævnte skal have færre standsninger mellem yderområderne og city-stationerne, og der stiles mod en ny materieltype med høj komfortniveau og mulighed for kørsel med 120 km/t.



## Hvornår skete det

Glimt fra de seneste 25 år inden for DSB

- 1951 Gedser–Grossenbrode overfarten etableres
- 1953 S-tog Valby–Glostrup
- 1954 Første MY-lokomotiv i drift
- 1957 Halsskov–Knuadhoved overfarten tages i brug
- 1960 Hurtigruten Kalundborg–Århus startes
- 1963 Fugleflugtslinien indvies
- 1963 Nye lyntog tages i brug
- 1963 S-tog Glostrup–Tåstrup
- 1967 De første røde S-tog
- 1967 Første MZ-lokomotiv leveres
- 1967 Bøjden–Fynshav overfarten indvies
- 1968 Nordbanen til Hillerød elektrificeres
- 1969 Liggevogne indføres
- 1970 Sidste damptog i ordinær drift
- 1972 »Systemtransport« for stykgods
- 1972 Køge Bugt banens 1. etape til Vallensbæk indvies
- 1972 Jernbanernes 125 års jubilæum i Danmark fejres
- 1973 18 DSB driftsområder indføres
- 1974 Intercity tog i drift (K 74)
- 1974 Elektronisk pladsreservering i tog
- 1975 Jernbanemuseet i Odense indvies
- 1975 Automatisk hastighedskontrol og togstop (HKT) på S-banerne
- 1975 Plan 1990 offentliggøres

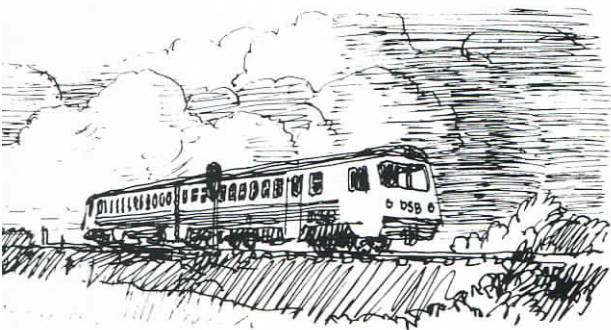
## 13 øre pr km

Køber De en jernbanebillet til en strækning på 100 km, bliver kilometerprisen 30 øre. Er afstanden derimod f. eks. 510 km - svarende til København-Ålborg via Storebælt - kommer kilometerprisen ned på 20 øre.

Rejser De ofte og specielt over lidt længere afstande, er der mulighed for en endnu lavere kilometerpris i kraft af landsrabatkortet. For et år koster det 700 kr på 2 klasse, og giver ret til at købe personbilletter med 50% nedsættelse til DSB tog og indenlandske færger. 20 dobbeltture på et år mellem f. eks. København og Ålborg betyder, at kilometerprisen kun bliver ca 13 øre.

Men det er kun et af mange eksempler på fordelagtige rabattilbud til DSBs kunder.

Bopæl-arbejdssted trafikken er en vigtig faktor. Indenfor hovedstadsområdet findes en særlig ordning som følge af oprettelsen af Hovedstadsområdets Trafikselskab, med hvem DSB samarbejder. Men også for andre bopæl-arbejdssted passagerer er der rabatmuligheder, nemlig i form af måneds- eller ugekort. Eksempelvis koster et månedskort over en afstand af 50 km 279 kr. Forudsættes det anvendt fem af ugens syv dage, bliver kilometerprisen 13 øre. (De anførte priser er gældende pr. 1.2. 1976)



## Hurtigste reisetid mellem 10 byer

(vinterkøreplanen 1975-76)

	København	Århus	Odense	Ålborg	Esbjerg	Randers	Herning	Frederikshavn	Nykøbing FI	Fredericia
København	x	4.12	2.36	5.44	4.23	4.54	4.58	6.49	1.28	3.18
Århus	4.12	x	1.36	1.26	2.20	0.35	1.22	2.33	5.18	1.15
Odense	2.35	1.35	x	3.07	1.39	2.17	2.01	4.12	3.38	0.36
Ålborg	5.47	1.27	3.11	x	3.58	0.49	3.02	1.01	6.53	2.53
Esbjerg	4.25	2.25	1.43	4.05	x	3.12	1.28	5.11	5.33	0.59
Randers	4.57	0.34	2.21	0.49	3.08	x	2.12	1.54	6.03	1.58
Herning	4.53	1.11	1.54	2.53	1.27	2.03	x	4.05	5.43	1.14
Frederikshavn	6.52	2.36	4.16	1.03	5.11	1.54	4.12	x	8.03	4.05
Nykøbing FI	1.24	5.17	3.30	6.49	5.19	5.59	5.39	8.01	x	4.08
Fredericia	3.19	1.17	0.35	2.53	0.56	2.02	1.15	4.00	4.19	x

### Hvad sker der kl. 9<sup>20</sup> på strækningen Fredericia-Korsør?

