

Danske Statsbaner 1966



EN af de afdelinger i generaldirektoratet, hvis virke er bedst kendt »uden for murene«, er sikkert trafikafdelingen – for hvem har ikke forstand på jernbanetrafik. I hvert fald tyder de ikke helt få henvendelser, vi mellem år og dag modtager fra vore kunder, på at interessen er stor. Vi er glade for at høre fra kunderne, for det er den, der har skoen på, der bedst ved, hvor den trykker, men ikke altid er det muligt at tage hensyn til fremsatte ønsker, for der kunne jo være andre, der så kom i klemme.

Der er næppe mange, som ved, hvorledes der arbejdes i vor trafikafdeling, hvilke arbejder personalet inden for afdelingen er beskæftiget med, og hvilket puslespil det ofte er at få en opgave til at gå op. Desværre kan vi ikke direkte invitere Dem indenfor til at følge arbejdet (det ville for øvrigt kræve flere dages ophold), men vi kan ad denne vej komme ud til Dem og på den måde forsøge at »retfærdiggøre« det arbejde, som trafikafdelingen beskæftiger sig med.

En sådan opgave kan næppe overlades til nogen bedre end den, der i de sidste 20 år har været chef for trafikafdelingen og forud herfor i flere år har arbejdet med både større og mindre trafikopgaver, nemlig trafikchef N. C. D. Johnsen, som jeg herefter overlader ordet.

Med venlig hilsen



JOHNSEN, NIELS, afdelingschef ved statsbanerne, f. 15/12 1897 i Storrिंग; søn af gård-ejer Mads Jensen Johnsen.

Præliminæreksamen; trafikelev 1915; trafik-assistent 1921; over-assistent i generaldirektoratet for statsbanerne 1931; trafikinspektør 1933; kontorchef 1942; trafikbestyrer ved 1. distrikt 1945; overtrafik-inspektør 1946; kst. afdelingschef (trafik- og personaleafdelingen) 1945, udnævnt

1948; chef for trafikafdelingen 1953. Afsked 1. marts 1967.

SELV om Danmark ikke var blandt de europæiske lande, hvis jernbaner var blevet mest ødelagte under krigen, stod vi dog ved dennes afslutning i 1945 over for store vanskeligheder. Spor og materiel var stærkt udslidt og kun nødtørftig vedligeholdt. De fleste rutebiler var blevet ændret fra benzin- og diesel- til generatordrift, dækkene bør vi helst ikke tale om. Vore færger og skibe havde det ikke meget bedre, hvad vedligeholdelse angår, nogle færger befandt sig i fremmede havne, andre havde været oplagt i længere tid i hjemlige fjorde. Fornyelser havde vi måttet se bort fra, og alt hvad der under normale forhold måske kan kaldes udviklingsarbejde havde ligget stille gennem krigsårene. Omkring kapitulationsdagene lå den største del af jernbanetrafikken helt stille, simpelthen af mangel på kul og olie til lokomotiverne. Det første bud i loven var derfor at få togene og bilerne til at rulle og færgerne til at sejle. Alt hvad der kunne køre og sejle måtte på arbejde for at afvikle så stor en del af den trafik, der havde været opstemmet under krigen, så godt som det nu var muligt. Kritiken mod DSB var ikke blid. Et dagblad skrev således, at nu manglede man kun den tusindårige Gedserfærge »Prins Christian« på Storebælt for at målet var fuldt. Vi havde dog vist vor gode vilje her, bl a ved at tage selv isbryderen »Holger Danske« i brug som bilfærge, hvad den ikke er særlig egnet til.

Til disse øjeblikkelige vanskeligheder med at besørge den indenlandske trafik, der steg voldsomt i årene efter krigen, kom nu også den internationale trafik af personer og gods – senere også biler – mellem kontinentet og Sverige/Norge samt Sjælland, som før havde benyttet færgeruterne over Østersøen, men som, da disse ruter foreløbig var spærret, ret hurtigt opdagede Storebælt som den eneste brugbare vej.

Alt dette er nu historie, men krigen har dog blivende ændret trafikforholdene i Europa. Den deling mellem øst og vest, som går ned gennem Tyskland, medførte at hovedlinierne i den tyske trafik, som før gik øst-vest over Berlin, nu måtte omlægges til at gå nord-syd. Derved frembød der sig for os store muligheder for at blive direkte koblet ind på de europæiske hovedruter, ikke alene som »lokal« tilslutning, men også som transitland. Den indenlandske trafik måtte naturligvis ikke stilles i skyggen af den internationale. Der måtte bygges nye færger, åbnes nye færgeruter, rutebilparken måtte forøges og moderniseres og jernbanetrafikken tilpasses de ændrede forhold. Som et led i rationaliseringsforanstaltningerne indførtes nye driftsformer, bl a med at erstatte svagt benyttede tog med rutebiler, anskaffelse af moderne færger, særlige bilfærger og nye trækraftformer

for togtremførsel. Hvis man i trediverne, hvor vi fik lyn-togene, Lillebæltsbro og Storstrømsbro o s v, kunne lade sig forlede til at tro, at efter en sådan »revolution« ville der komme en periode med roligere udvikling, så har denne tro ikke slået til.

Da vore dispositioner er underkastet en vågen og naturlig opmærksomhed i offentligheden og blandt personalet, og da mange dispositioner behandles i trafikafdelingen, kunne det måske være af interesse at høre lidt om, hvorledes og af hvem disse bearbejdes i denne afdeling.

Trafikafdelingen er opdelt i 4 områder. Vi kan begynde med

Køreplanskontoret

Ligesom andre større virksomheder udsender kataloger til kundekredsen, må DSB naturligvis præsentere sine varer – d v s hvordan man kan rejse og til hvilken pris – for sin kundekreds, der omfatter hele Danmarks befolkning fra det spæde barn, der rejser gratis på sin moders skød, skolebørn og unge under uddannelse, der betaler populært sagt halv pris, de voksne, som betaler normal pris, medmindre de kan benytte de mange billige rejsemuligheder, som også rekommanderes i kataloget, og til kredsen sluttes med pensionsalderen, hvor man igen kan rejse til nedsat pris på 65-billetter.

Ved en bestemt lejlighed blev chefen for køreplanskontoret betegnet som Danmarks mest læste forfatter, hvilket nok ikke er helt forkert bedømt efter oplaget, der udgør ca. 400.000 eksemplarer årlig, men hermed hører sammenligningen også op. Den såkaldte kunstneriske frihed kan ikke tilstås »forfattere« af køreplaner.

Forud for køreplanens afgivelse til tryk ligger et meget stort puslearbejde, som begynder med, at de internationale togforbindelser lægges fast. Dette sker på den Europæiske Køreplanskonference, som holdes i september måned forud for næste års sommerkøreplan, og hvori deltager jernbanestyrelser fra Norge og Finland i nord til Italien og Grækenland i syd, fra Rusland og Tyrkiet i øst til England og Portugal i vest. Endvidere møder mange rederier, som driver passagerruter, der knytter banerne sammen. Ud over at fastlægge togenes planer bestemmes, hvad hvert enkelt tog skal befordre af siddevogne, sovevogne, spisevogne og rejsegodsvogne o s v.

På den sidste køreplanskonference i september 1966 deltog 166 delegerede, som på 9 stærkt belastede

arbejdsdage behandlede 485 forslag, så der bliver ikke tid til at lufte forskellige, f.eks. politiske opfattelser. Det vil være indlysende, at behandlingen af et tog som f.eks. »Italia-Express«, der på sin vej fra Stockholm til Roma gennemløber ca. 3000 km, trafikerer 5 lande, passerer to færgeoverfarter og mange store byer undervejs, kræver indgående diskussioner, på hvilke de implicerede ofte må give køb på ønsker, som i og for sig kunne være berettigede, men som ikke kan indpasses i helheden.

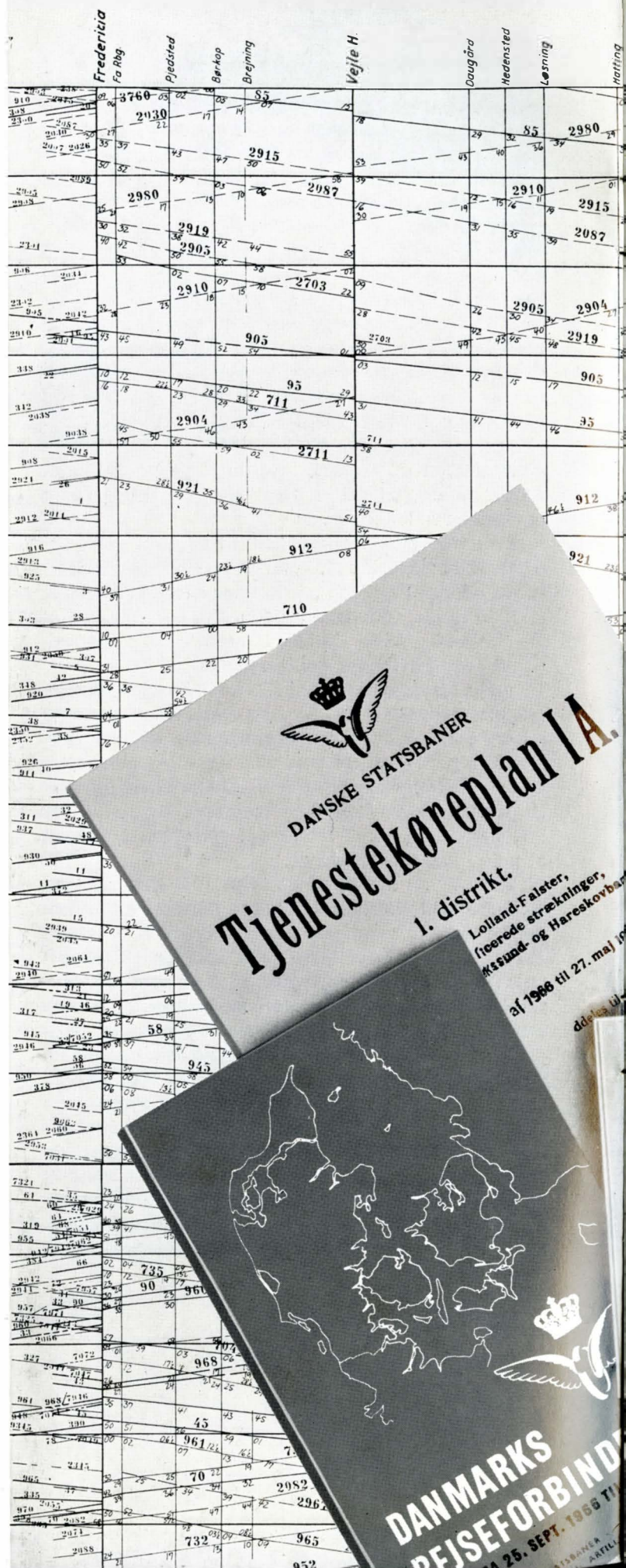
Når planerne for internationale tog er bestemt, kan de danske tog planlægges. Herved tages hensyn til ønsker fra erhvervs- og turistorganisationer og fra rejsende om nye tog og om omlægning af bestående. DSB må være opmærksom på ændrede rejsevaner. Lørdag var tidligere en stor rejsedag, men udvidet weekend har forskudt dette forhold, så at fredag aften nu tegner sig for et større rejsebehov.

Vi skal tillige være meget forsigtige med at røre ved planerne for bestående tog, idet velerhvervede interesser i netop den gældende plan derved kan blive skadet. På god demokratisk vis foranlediges derfor ofte afstemning blandt togets passagerer om en ønsket ændring.

Dette forberedende køreplansarbejde har været baseret på grafiske planer, se billedet. De lodrette linier viser stationerne, de vandrette tiden og de skrå streger betegner togenes kørsel mellem stationerne, men nu kan disse planer omsættes i alment tilgængeligt sprog dels som de køreplaner, der sælges til kunderne, dels som køreplaner til tjenestebrug, kun beregnet for personalet. Dette køreplansarbejde, som har taget det meste af vinteren har naturligvis også krævet medvirken af mange andre instanser uden for køreplanskontoret, såsom stationer, maskindepoter, distriktskontorer m.v., inden det første tog kan påbegynde sin kørsel efter den nye køreplan.

En god køreplan og rimelige priser tiltrækker kunderne. Vort samlede passagerantal ligger på omkring 116 mill. om året, som fordeler sig med 19,6% på enkeltbilletter, 31,8% på dobbeltbilletter, 42,5% på månedskort mellem to stationer og 6,1% på andre abonnementskort. Fordelingen mellem 1. og 2. klasse viser en omend svag så dog umiskendelig stigning i benyttelsen af 1. klasse, som nok kan tages som et tegn på, at bl.a. bilister, måske navnlig forretningsfolk, ser deres fordel i at vende tilbage til banerne. En virksomheds katalog er som regel gratis for kunderne, hvorfor uddeler DSB så ikke deres katalog (køreplanen) gratis? Dette var også ønskeligt, men forklaringen må søges i den betydelige udgift, der ville være forbunden hermed. Fremstillingen af de nævn-

Statsbanernes køreplaner, der er opdelt i tjenestekøreplaner og publikums-køreplaner, udarbejdes på grundlag af grafiske køreplaner.



DANSKE STATSBANER

Tjenestekøreplan IA

1. distrikt.

Lolland-Falster,
(færdige strækninger,
Køgsund- og Hareskovbanen)

af 1986 til 27. maj 1987

DANMARKS REJSEFORBIND

25. SEPT. 1986

Fredericia - Randers

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|-----------|-----------|-------|-------------|----------|---------|------------|-----------|------------|---------|-----------|----------|-------------|----------|---------|----------|-----------|-------|-----------|---------|
| Hersens | Tungstrup | Novegedrå | Højle | Skanderborg | Stilling | Hørning | Kasselager | Kongsvang | Århus Rbg. | Århus H | Århus Rbg | Brabrand | Mundelstrup | Hinnerup | Hadsten | Lerbjerg | Laurbjerg | Langå | Stenstrup | Randers |
| 2931 | 2950 | 2909 | 2905 | 2909 | 2929 | 2910 | 2904 | 2929 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 | 2992 |
| 2910 | 2931 | 2904 | 2915 | 2907 | 2931 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 | 2915 |
| 2916 | 2919 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 |
| 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 | 2916 |



DANSKE STATSBANER

Tjenestekøreplan II.

2. distrikt.

Jylland og Fyn.

Gyldig fra 22. maj 1966 til 27. maj 1967.

Denne køreplan må ikke uddeles til publikum.



DANSKE STATSBANER

Tjenestekøreplan IB.

1. distrikt.



JERNBANER . RUTEBILER . SKIBE KØBENHAVNS NÆRTRAFIK

PRIS 75 ØRE

Gyldig fra 25. september 1966 til 27. maj 1967

UDGIVET AF DANSKE STATSBANER

HOVEDFORHANDLING: KØREPLANSKREDITIONEN . ARTLEJERNEJ 42 . KØBENHAVN 5

LSER

27. MAJ 1967

PRIS: 75 ØRE

UDGIVET AF DANSKE STATSBANER

HOVEDFORHANDLING: KØREPLANSKREDITIONEN . ARTLEJERNEJ 42 . KØBENHAVN 5

TOGPLAN

GYLDIG FRA 25. SEPT. 1966 TIL 27. MAJ 1967

UDGIVET AF DANSKE STATSBANER

HOVEDFORHANDLING: KØREPLANSKREDITIONEN . ARTLEJERNEJ 42 . KØBENHAVN 5





te 400.000 eksemplarer samt andre mindre køreplaner (færgeoverfarter, udlandsforbindelser m v), som udleveres gratis, koster nu ca 1,2 mill kr; deraf fås igen ind ca 740.000 kr ved salget, ved avertering og fra andre transportforetagender, som ønsker deres planer med i statsbanernes køreplan, således at DSB's udgift ligger på ca 460.000 kr årlig.

Rutebilvæsenet

Medens statsbanerne har ca 120 år på bagen, har vore rutebiler kun eksisteret i ca 35 år, men har i denne tid gennemløbet en rig udvikling fra den beskedne start i 1932 med oprettelse af busruter på Als til erstatning for nedlagte smalsporede amtsbaner. Dengang ansås en bus med 25 pladser for en stor bus; nu anskaffes praktisk taget kun busser med over 50 siddepladser. Benzinen er helt fortrængt af olien som drivkraft.

Organisationen af vort rutebilvæsen er opbygget således, at den ydre tjeneste varetages af 15 driftsledere og 11 værkstedsledere fordelt over landet. Disse svarer for den daglige drift herunder vedligeholdelse af materiellet på de dem underlagte ruter. De sorterer direkte under rutebilchefen i trafikafdelingen. Denne driftsform blev valgt fra begyndelsen og har gennem årene stået sin prøve, også fordi rutebilkørsel er mere intimt knyttet til offentlige, lokale myndigheder end jernbanedriften er. Således kræves en tilladelse (koncession) til buskørsel i rute. Den gives af amternes trafikudvalg henholdsvis af landsnævnet for rutebilkørsel, som endvidere skal godkende takster og køreplaner for omnibusruterne. Navnlig køreplanerne, der skifter ret hyppigt, i hvert fald samtidig med jernbanekøreplanerne, nødvendiggør en intim kontakt mellem trafikudvalgene og driftslederne. I øvrigt klares de fleste »sager« mellem vore rutebilers øverste ledelse og de nævnte offentlige myndigheder ved mundtlige drøftelser.

Statsbanerne ejer ca 500 rutebiler, som betjenes af ca 935 chauffører. Hertil kommer administrativt og teknisk personale, således at rutebilvæsenets samlede personale udgør ca 1100 mand. Trods stadig udvidelse af kørslen og åbning af nye ruter er vognparken ikke steget synderligt i mange år, hvilket skyldes større vogne med flere pladser og en intensiv udnyttelse af rutebilerne.

Statsbanerne driver ikke mange rene oplandsruter, men fortrinsvis sådanne, der forbinder to eller flere byer eller erstatter svagt benyttede tog på bestående jernbane-

Lyntoget »Limfjorden« passerer Lillebæltsbroen, der i øvrigt passeres af næsten 100 tog i døgnet.

linier henholdsvis bestrider persontrafikken på banelinier, der er blevet nedlagt.

Statsbanernes rutebiler er – naturligvis – underkastet ganske de samme lovbestemmelser, også for så vidt angår skatter og afgifter, som gælder for den private rutebilkørsel.

Et spørgsmål om, hvor mange rejsende der benytter DSB's rutebiler om året, kan ikke besvares med nogenlunde nøjagtighed, fordi vi ikke optager passagerstatistik. En sådan er ikke som for togene nødvendig af driftsmæssige hensyn, da de lokale driftsledere med relativt få ruter underlagt sig let kan følge disses benyttelse. Der kan dog anstilles følgende tankeeksperiment: Hvis det antages, og det kan kun være en antagelse, at en rutebilpassager for en rejse i gennemsnit lægger 4 kr i chaufførens kasse, og når det tages i betragtning, at bruttoindkørslen i 1965/66 lå på ca 56.000.000 kr, vil det ikke være helt galt at gå ud fra, at ca 14 mill mennesker har benyttet DSB's rutebiler, på korte eller lange ture; på daglige rejser til og fra arbejde eller skole eller med andre formål.

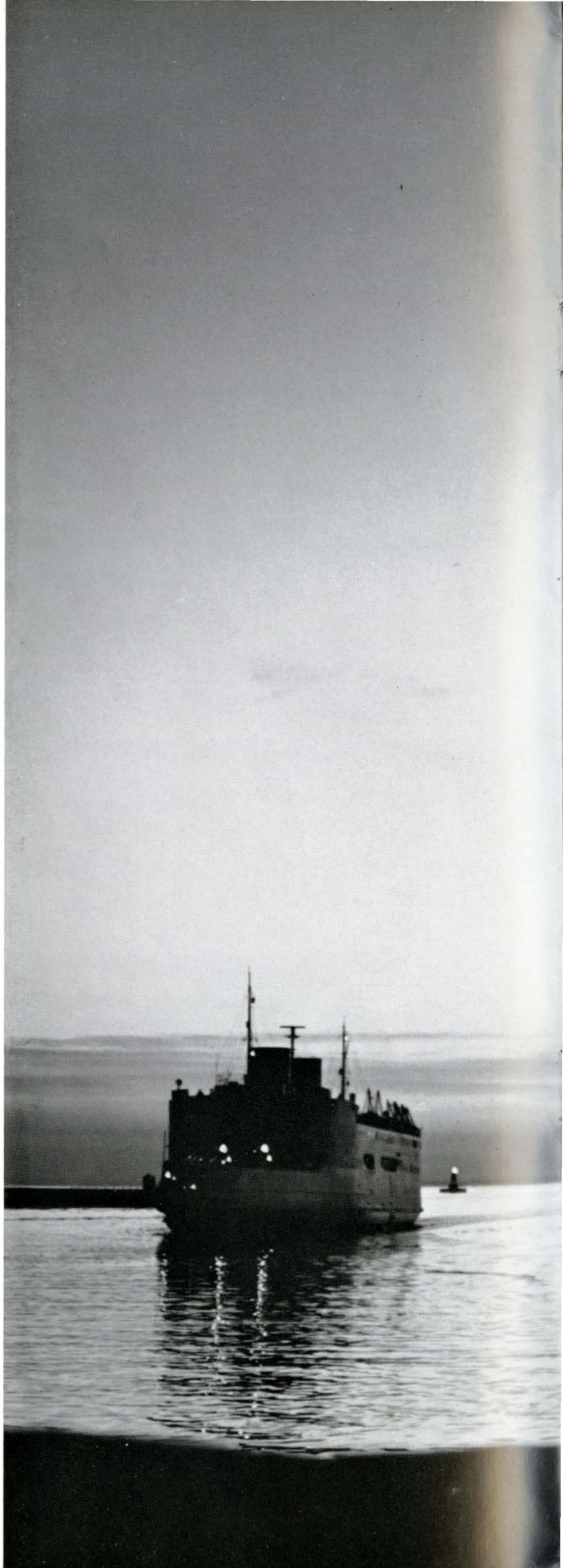
Søfartsvæsenet

er organiseret efter samme enkle form som rutebilernes. Forbindelsen fra lederen af de 5 rent danske overfarter og de 4 overfarter, der drives sammen med svenske og tyske baner går direkte til søfartschefen i trafikafdelingen, hvis kontor er organiseret som andre rederiers, hvad angår den trafikale og tekniske ledelse. Således findes her skibsinspektøren, som over for søfartschefen svarer for trafikale forhold, og hvem dækspersonalet er underlagt, skibsmaskininspektøren, der tager sig af skibenes maskiner og det personale, der betjener disse, samt endelig skibingeniøren der sørger for vedligeholdelsen af skibene og forestår konstruktioner af nye skibe.

Statsbanernes flåde består i øjeblikket af 29 fartøjer, når de to skibe på Havnegade-Malmö overfarten, som sejler under dansk flag, medregnes. På nær 3, som er forsynet med oliefyrede dampkedler, er alle dieselmotordrevne. Disse færger og skibe brugte sidste år ca 67 mill liter brændselsolie og kostede ca 19 mill kr til vedligeholdelse, men der blev også stillet store krav til dem med hensyn til præstationer og til præcis overholdelse af sejplaner.

De sejlede ca 2,2 mill kilometer på ca 109.000 ture i al slags vejr og transporterede bl a 645.000 godsvogne,

Gennemsnitlig hvert 5. min forlader eller ankommer en af statsbanernes færger eller skibe en havn.







34

32

SVENDBORG

30

BRENDERUP
OVER HÅNDALP

78

BRENDERUP
OVER KÅNDALP

76

BRENDERUP
OVER KÅNDALP

Ørbæk

BY 75 144



14,3 mill passagerer og $2\frac{1}{4}$ mill biler af alle slags foruden person-, post- og rejsegodsvogne, herunder lyntog. Af de nævnte 29 færger og skibe blev de 12 bygget før sidste krig, én under krigen og 16 efter denne. Af de 12 førkrigsfærger påregnes den gamle færge »Danmark« (1922) udrangeret i 1968. De ældste storebæltfærger »Korsør« (1927), »Nyborg« (1931) og »Sjælland« (1933) holdes i live til det ses, hvor det bærer hen med en fast forbindelse over Storebælt. Færgen »Freia« (1937) er undergået en ret stor ombygning for at kunne anvendes på Samsørutene sammen med den nyere bilfærge »Kallundborg« (1952) (tidligere »Broen«), og endelig er de 3 ældste Helsingørfærger »Dan«, »Svea« og »Kärnan« i 50-erne underkastet større ombygninger, bl a med modernisering af drivkraften.

Den stigende trafik og navnlig bilkørslen gør det nødvendigt for statsbanerne stadig at forøge færgeflåden. Under bygning er en jernbane- og bilfærge, der har fået navnet »Najaden«, og som fra forsommeren indsættes på ruten Helsingør-Hälsingborg bl a, men ikke udelukkende, af hensyn til forventet stigning i biloverførslen, når Sverige i eftersommeren går fra venstre- til højrefrafik. Endvidere er kontraheret en stor jernbane- og bilfærge til Rødby-Fehmern ruten. Denne færge, som endnu ikke er navngivet, leveres i foråret 1968. Den får et bildæk over jernbanedækket, der får 3 spor og bliver 147 m lang og den kan, hvis den benyttes alene som bilfærge, befordre ca 300 biler. Med fuld fragt af jernbanevogne kan færgen rumme ca 155 biler. Den skal afløse dels storebæltfærgen »Knudshoved«, som gennem flere år periodevis har været og stadig bliver udlånt til sejlads på Østersøen, men som om føje tid ikke mere kan undværes på Halskov-Knudshoved ruten, dels tjene til at skaffe erstatning for den gamle, vel-tjente færge »Danmark« på Gedser-Warnemünde ruten.

Trafikkontoret

Medens de foran nævnte områders arbejdsopgaver er klart afgrænsede, kan dette ikke siges om trafikkontoret, hvis funktioner må sidestilles med dem, der i andre større virksomheder henlægges til chefens sekretariat. Et snævert samarbejde med vore distrikter, der forestår den daglige jernbanedrift, er noget primært. Vi må allerede af hensyn til opgavernes mangfoldighed begrænse os til at nævne de vigtigste og blandt disse omtale enkelte, som ikke er så udadvendte, at de spores blandt kundekredsen eller hos personalet i almindelighed.

Statsbanernes rutebiler befører ca 14 mill passagerer om året på kortere eller længere ture, på daglige rejser bl a til og fra arbejde og skole. Her holder rutebilerne i Odense klar til at begynde dagens arbejde.

De såre vigtige bestemmelser, der er nødvendige for at opnå en høj sikkerhedsstandard på DSB, redigeres og udgives af trafikkontoret i forståelse med andre instanser inden for statsbanerne. Ud over at nævne, at for disse er den digteriske frihed om muligt i endnu højere grad end for køreplansfattere forbudt, tillader pladsen ikke at komme nærmere ind på disse emner.

Når der skal bygges en ny station, hvilket nu til dags som regel vil sige, at en eksisterende station skal fornyes, – for tiden eksempelvis Vojens og Sønderborg – underkastes planerne den trafikale vurdering i trafikkontoret. Det samme gælder, når sporanlægget på en station skal udvides, omlægges eller for den sags skyld indskrænkes.

Godstrafikkens interesser varetages i vidt omfang i trafikkontoret.

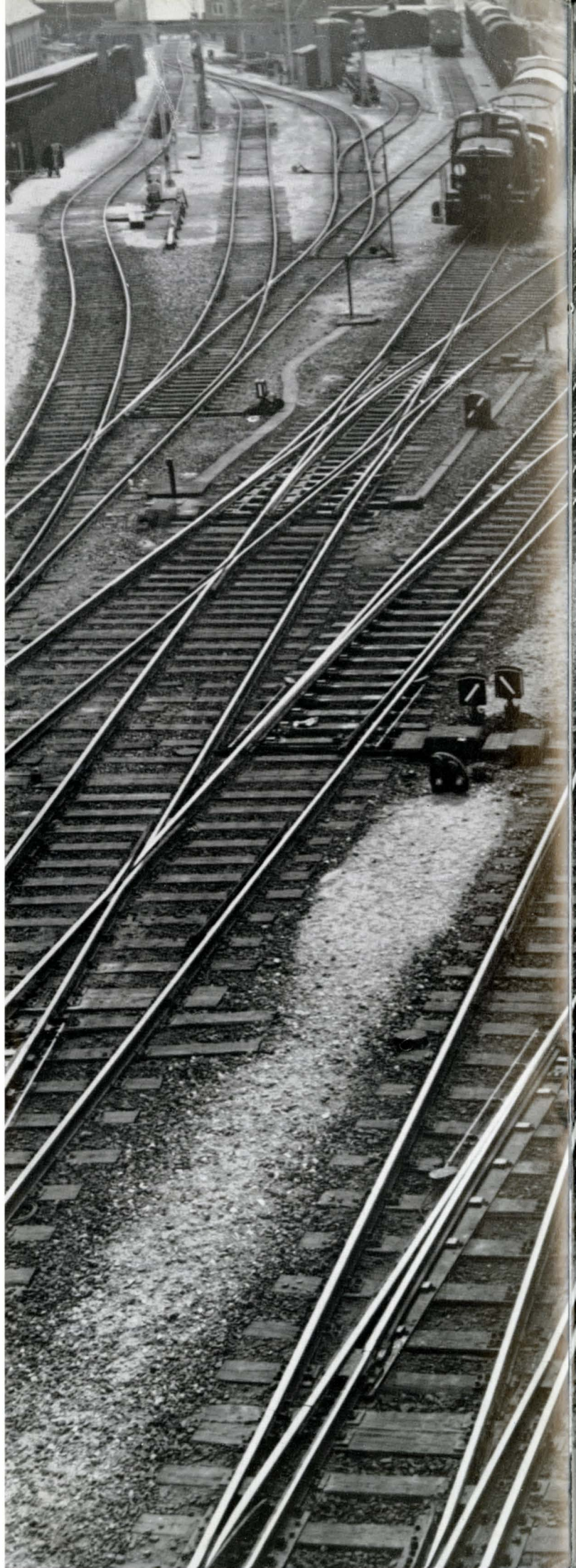
Uden for personalet er det sikkert alene speditører og større godsforsendere der ved, at der eksisterer en international køreplan for godstrafik, svarende til den der gælder for persontrafikken. Det gør der imidlertid, og dens tilblivelse svarer ret nøje til den, der gælder for persontogskøreplanen, blot er det her trafikkontoret, der forsvarer DSB's interesser på de internationale konferencer.

Godsvogne er underkastet forgængelighedens lov som så meget andet i denne verden, blot går det lidt langsommere med fornyelse end egentlig ønskeligt på grund af den høje anskaffelsesværdi (en godsvogn skal bygges meget solidt) og den deraf følgende lange afskrivningstid. I denne tid udrangerer DSB imidlertid mange godsvogne, og der må ved nyanskaffelsen tages vare på, at nydannelser inden for vognbygningen kommer også vore kunder til gode i form af større bæreevne, større rumfang, lettere på- og aflæsningsmuligheder o s v. For kunderne spiller den interne og externe behandling af godset ved anvendelse af paller, containers og gaffeltrucks større og større rolle, og DSB sørger for at følge godt med også på disse områder.

Vi har nu ca 66.000 lastpaller og ca 6000 bokspaller samt ca 2400 containers af forskellig type. Til betjening af disse haves 80 gaffeltrucks og 680 håndløftevogne. Kunder, som ikke har sportilslutning, kan få jernbanevogne befordret til og fra virksomheder ved hjælp af statsbanernes »vognbjørne«. Disse er blokvogne, forsynet med spor, trukket af en stor lastbil.

På godsbanegårde læsses godsvognen på vognbjørnens spor ved hjælp af et spil og hensættes ved modtagerens lager på en stump spor til aflæsning evt pålæsning. DSB har i dag 21 »bjørne«, hvoraf 9 betjener Storkøbenhavn, medens resten er stationeret i større byer, landet over.

Trafikkontoret udarbejder bla de vigtige sikkerhedsbestemmelser for sporbenyttelse og gennemgår sporplanerne når nye stationer bygges eller ældre stationer moderniseres.









Programmet for anskaffelser af vognbjørne er endnu ikke fuldført.

Godsvogne er forsynet med mange påskrifter, som er velkendt blandt vort personale, men som er uforståelige for de rejsende. De giver jævnlig anledning til diskussion i kupeen, måske især når andre samtaleemner er ved at slippe op.

Vi tager f.eks. påskriften »RIV«, som er en slags rejsepas, der giver vognen ret til at passere grænsen til andre baner uden teknisk undersøgelse af selve godsvognen. Ved at forsyne en vogn med dette tegn garanterer ejendomsbanen for, at vognen opfylder de betingelser, der gælder for vognens løb over strækninger, tilhørende jernbaner, som er tilsluttet det internationale godsvognsforbund. RIV står for: »Rigolamento Internazionale Veicoli« og er tillige navnet på den overenskomst, som er afsluttet mellem de nævnte jernbaner, og som rummer de betingelser, vognen skal opfylde for at kunne bære tegnet »RIV«. At navnet på overenskomsten er af italiensk oprindelse, har sin årsag i, at den første overenskomst af denne art, som afløste mange ældre overenskomster, blev afsluttet i Stresa i Norditalien, i øvrigt kort efter den første verdenskrig på et initiativ taget af Folkeforbundet.

En sådan RIV-vogn skal sendes hjem til sin ejendomsbane snarest efter aflæsning, såfremt den ikke kan returlæses, og der skal af modtagelsesbanen og de mellemiggende baner betales leje til ejendomsbanen for lån af vognen.

Navnlig disse regler er generende for den frie godsvognsbenyttelse og giver anledning til tabgivende tom-løb. Bl a fordi der ikke var mulighed for en generel lempelse af disse regler inden for den store RIV-familie, har en række vesteuropæiske jernbanestyrelser, deriblandt DSB, sluttet en særaftale og dannet en vognpool, hvori hvert medlemsland indskyder et vist antal godsvogne, som forsynes med betegnelsen »EUROP«, og som på fremmede baner, hørende til »pool«en, kan benyttes ganske som vedkommende baners egne vogne. Principielt betales der ingen leje for en sådan fremmed »EUROP«-vogn, men en bane kan ikke ustraffet »samle« på sådanne vogne til lokalt brug.

Blandt finanslovens indtægtskonti for statsbanerne findes en post, som hedder »lejeindtægter«, for tiden på 44,7 mill. kr. Heraf tegner »kioskafgifter og lignende« sig for de 25 mill.

Finansloven med forklarende »anmærkninger« er og må, da den omfatter hele statens husholdning, naturligvis være et digert værk, som ikke kan gå alt for stærkt i detaljer. Det er derfor sikkert de færreste beskåret at

Ligesom man har køreplan for persontrafik findes nu takket være bl a verdens største godsfærge »Asa-Thor« på Storebælt, også køreplaner for godstrafik tilgængelige for publikum.

vide, at de 25 mill kr hidrører ikke alene fra kioskerne, men også fra restaurationer på stationerne og på færgerne. Restauranterne har tilsammen en årsomsætning på mellem 72 og 73 mill kr, medens de mange forskellige kiosksalg af blade, tobak og chokolade o s v til de rejsendes bekvemmelighed omsætter for ca 170 mill kr årlig.

Statsbanerne driver ikke disse virksomheder i egen »regie«, men har kontraktansatte forpagtere, som på eget ansvar driver den pågældende virksomhed mod at svare til DSB en afgift, der i almindelighed udgør en vis procent af omsætningen. Afgiftsprocenten varierer stærkt fra sted til sted og er afhængig af omsætningens størrelse og lokale forhold, da der naturligvis må levnes forpagteren en rimelig indtægt for hans indsats. Trafikkontoret administrerer forholdet til forpagterne, herunder at deres regnskaber underkastes revision.

Her kan omtalen passende slutes med at nævne, at forholdet til en af DSB's største enkeltkunder også varetages af trafikkontoret. Vi tænker hermed på Post- og Telegrafvæsenet, som i år – stadig ifølge finansloven – lægger ca 36 mill kr i DSB's kasse for befordring af breve, pakker og aviser m v med tog og færges.

Betalingen erlægges efter en kontrakt og står naturligvis i forhold til den befordrede postmængde. Dette skal dog ikke forstås således, at hver enkelt postsæk vejes og tariferes. Nej, i tidens løb har man fundet frem til at sætte betalingen i relation til antallet af benyttede postvogne og den strækning disse gennemløber. Dette er kommet til udtryk deri, at der betales et beløb for hver »postvogns-aksel-kilometer«, som i alt ventes at give de 36 mill kr.

Intet er så vanskeligt at spå om som fremtiden, men ved min afgang ser jeg dog ikke uden misundelse, min efterfølger og vel dennes efterfølger igen arbejde med køreplaner – både person- og godskøreplaner – hvor Danmark har en bro over Storebælt, ja, hvor vi endog har én – måske to – broer over Øresund og hvem ved, en bro over Fehmern-Bælt. Træder også den atomskabte elektricitet ind i dette fremtidsbillede, vil jernbanen opleve en renæssance, som det i dag vil være umuligt blot at drømme om.

København, februar 1967

Johnsen

Statsbanerne er sikkert Danmarks største restaurationsvirksomhed. På stationer, færges og skibe findes mere end 80 restauranter og næsten 250 kiosker.





STATISTIK

| | 1965-66 | 1964-65 | 1961-62 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| ØKONOMI | | | |
| Indtægter, tus. kr. | | | |
| Billetter | 277 839 | 263 326 | 220 762 |
| Kort | 69 227 | 43 258 | 35 284 |
| Baner og overfarer | 347 066 | 306 584 | 256 046 |
| Rutebiltruter ¹⁾ | 55 421 | 49 137 | 41 909 |
| Andre personindtægter | 2 860 | 2 725 | 2 355 |
| Personbefordring i alt ¹⁾ | 405 347 | 358 446 | 300 310 |
| Rejsegodsbefordring | 2 731 | 2 798 | 2 991 |
| Motorkøretøjer på overfarterne | 72 352 | 68 129 | 51 352 |
| Banepakker | 17 492 | 14 516 | 10 829 |
| Andet stykgods ¹⁾ | 85 884 | 83 777 | 75 265 |
| Vognladningsgods | 153 486 | 154 192 | 134 588 |
| Havnebanefragt, gebyrer m. m. | 10 979 | 11 261 | 10 033 |
| Godstransport i alt ¹⁾ | 267 840 | 263 746 | 230 715 |
| Postbefordring | 35 036 | 33 815 | 27 700 |
| Andre indtægter | 75 434 | 83 465 | 55 044 |
| Driftsindtægt i alt | 858 740 | 810 399 | 668 111 |
| Udgifter, tus. kr. | | | |
| Løn m. v. | 690 396 | 597 520 | 492 938 |
| Brændselsmaterialer og el til trækraft ²⁾ | 30 455 | 33 527 | 36 406 |
| Andre udgifter | 207 111 | 196 539 | 162 263 |
| Driftsudgift i alt | 927 962 | 827 586 | 691 607 |
| Afskrivning | 52 193 | 47 674 | 33 375 |
| Forrentning | 105 507 | 96 332 | 68 817 |
| Driftsoverskud | ÷ 69 222 | ÷ 17 187 | ÷ 23 496 |
| Statens tilskud | 226 922 | 161 193 | 125 688 |
| Anlægsværdi ved driftsårets slutning | 2 442 021 | 2 226 857 | 1 678 689 |

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

²⁾ Inkl. færger og skibe samt rute- og lastbiler.

³⁾ Ekskl. personkilometer og rejser på omnibusruter.

| | 1965-66 | 1964-65 | 1961-62 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| TRAFIK OG DRIFT³⁾ | | | |
| Personkilometer, billetter, tus. | 2 300 000 | 2 406 035 | 2 323 282 |
| Personkilometer, kort, tus. | 1 089 917 | 900 555 | 898 240 |
| Personkilometer i alt, tus. | 3 400 000 | 3 306 589 | 3 221 522 |
| Rejser, billetter, tus. | 57 000 | 59 628 | 56 883 |
| Rejser, kort, tus. | 59 418 | 56 370 | 55 600 |
| Rejser i alt, tus. | 116 500 | 115 998 | 112 483 |
| Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus. | 28 453 | 29 548 | 28 743 |
| Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus. | 44 351 | 43 864 | 41 803 |
| Rejser i Københavns nærtrafik, i alt, tus. | 72 804 | 73 411 | 70 546 |
| Tonkilometer, stykgods, tus. | 163 947 | 172 284 | 178 791 |
| Tonkilometer, vognladningsgods, tus. | 1 295 305 | 1 330 362 | 1 277 640 |
| Tonkilometer i alt, tus. | 1 459 253 | 1 502 646 | 1 456 430 |
| Befordret stykgods, tus. tons | 732 | 769 | 829 |
| Befordret vognladningsgods, tus. tons | 6 388 | 6 886 | 6 163 |
| Befordret vægt, tus. tons | 7 120 | 7 656 | 6 992 |
| Togkilometer, dampdrevne tog, tus. | 404 | 970 | 2 092 |
| Togkilometer, motordrevne tog, tus. | 35 593 | 34 912 | 32 971 |
| Togkilometer, S-tog, tus. | 4 882 | 4 867 | 4 158 |
| Togkilometer, personførende tog, tus. | 31 946 | 31 645 | 30 183 |
| Togkilometer, andre tog, tus. | 8 933 | 9 104 | 9 038 |
| Togkilometer i alt, tus. | 40 879 | 40 749 | 39 221 |
| Vognakselkilometer, tus. | 1 058 947 | 1 070 512 | 1 029 978 |
| Godsvogne læsset på DSB | 693 067 | 738 903 | 804 247 |
| Læssede godsvogne indgået fra privatbaner | 46 448 | 55 091 | 66 381 |
| Læssede godsvogne indgået fra udlandet | 196 772 | 185 988 | 158 086 |
| Transportbeholdere læsset på DSB | 74 665 | 72 494 | 73 515 |
| Sejladskilometer, tus. | 1 954 | 1 925 | 1 747 |
| Omnibuskilometer, tus. | 35 975 | 35 068 | 32 531 |
| Lastbilkilometer, tus. | 6 079 | 6 101 | 4 825 |

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

Tallene for personkilometer (billetter) og rejser (billetter) for 1965/66 er angivet omtrentlige.

| | 1965-66 | 1964-65 | 1961-62 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Dobbeltture Halsskov-Knudshoved | 7 696 | 7 541 | 8 277 |
| Dobbeltture Korsør-Nyborg | 11 318 | 11 586 | 12 399 |
| Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg | 23 141 | 22 302 | 19 582 |
| Dobbeltture Rødby Færge-Puttgarden*) | 7 043 | 6 718 | 2 618 |
| Dobbeltture Kalundborg-Århus | 2 580 | 2 575 | 1 407 |
| Dobbeltture øvrige overfarter | 8 066 | 8 198 | 8 328 |
| Dobbeltture i alt | 59 843 | 58 920 | 52 609 |
| Overførte biler Halsskov-Knudshoved | 1 435 090 | 1 381 025 | 1 227 438 |
| Overførte biler Korsør-Nyborg | 13 211 | 14 060 | 28 234 |
| Overførte biler Helsingør-Hälsingborg | 359 844 | 357 192 | 284 651 |
| Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden*) | 370 269 | 331 729 | 177 650 |
| Overførte biler Kalundborg-Århus | 228 076 | 218 265 | 132 310 |
| Overførte biler øvrige overfarter | 50 683 | 41 287 | 29 242 |
| Overførte bilér i alt | 2 457 173 | 2 343 558 | 1 879 525 |
| Overførte passagerer, tus. | 15 825 | 16 279 | 13 864 |
| PERSONALE | | | |
| Tjenestemænd | 13 923 | 13 936 | 14 676 |
| Fast ansatte timelønnede | 2 717 | 2 760 | 2 799 |
| Andet personale | 7 983 | 8 498 | 8 321 |
| Driftspersonale baner og overfarter | 24 623 | 25 194 | 25 796 |
| Anlægspersonale | 1 116 | 1 127 | 1 351 |
| Rutebilpersonale | 1 111 | 1 125 | 1 123 |
| Personale i alt | 26 850 | 27 446 | 28 270 |
| Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkilometer | 2,33 | 2,35 | 2,50 |
| DRIFTMATERIEL | | | |
| Damp-toglokomotiver i drift | 35 | 47 | 106 |
| Damp-rangerlokomotiver i drift | 26 | 48 | 112 |
| Motor-toglokomotiver | 106 | 101 | 84 |
| Motor-rangerlokomotiver | 140 | 123 | 56 |
| Rangertraktorer | 93 | 91 | 91 |
| Motorvogne | 146 | 148 | 154 |
| Siddepladser i motorvogne | 5 957 | 6 080 | 6 749 |
| Elektr. motorvogne | 119 | 119 | 105 |
| Siddepladser i elektr. motorvogne | 7 644 | 7 644 | 6 720 |
| Lyntog | 19 | 13 | 8 |
| Siddepladser i lyntog | 2 858 | 2 179 | 1 602 |

*) Indtil 14/3 1963 Gedser-Grossenbrode Kai.

| | 1965-66 | 1964-65 | 1961-62 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Personvogne | 1 240 | 1 307 | 1 354 |
| Siddepladser i personvogne | 83 131 | 86 030 | 89 212 |
| Sove- og spisevogne (Wagons-Lits) | 6 | 7 | 12 |
| Rejsegods- og postvogne | 262 | 280 | 349 |
| Lukkede godsvogne | 7 105 | 7 089 | 6 667 |
| Lasteevne i lukkede godsvogne, tons | 148 927 | 146 559 | 123 145 |
| Åbne godsvogne | 3 738 | 3 956 | 4 716 |
| Lasteevne i åbne godsvogne, tons | 85 202 | 87 503 | 95 394 |
| Private godsvogne | 788 | 812 | 851 |
| Lasteevne i private godsvogne, tons | 14 888 | 15 289 | 15 509 |
| Færger og skibe | 29 | 29 | 28 |
| Omnibusser | 517 | 497 | 510 |
| Siddepladser i omnibusser | 25 746 | 24 394 | 23 035 |
| Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne | 423 | 397 | 294 |
| BRÆNDELSFORBRUG | | | |
| Kul i tons | 12 840 | 29 217 | 93 177 |
| Brændselsolie, tus. liter | 182 195 | 172 914 | 142 767 |
| Benzin, tus. liter | 96 | 110 | 572 |
| Elektricitet til S-tog, tus. kwh | 60 566 | 59 213 | 51 650 |
| BANEANLÆG | | | |
| Enkeltspor, elektrificeret, km | 5,7 | 5,7 | 10,2 |
| Enkeltspor i alt, km | 1 725,9 | 1 726,0 | 1 806,7 |
| Dobbeltspor, elektrificeret, km | 60,5 | 60,5 | 49,8 |
| Dobbeltspor i alt, km | 723,3 | 723,2 | 712,6 |
| Banelængde, km | 2 449,1 | 2 449,1 | 2 519,3 |
| Sporlængde, km | 4 823,1 | 4 825,3 | 4 844,7 |
| Færgeoverfarter, km | 269,5 | 269,5 | 320,3 |
| Areal km ² | 66,9 | 67,0 | 66,7 |
| Stationer m. v. | 453 | 459 | 513 |
| Rejsebureauer | 21 | 21 | 21 |
| <p>Personkilometer: Én rejsende befordret over én km. Tonkilometer: Én ton gods befordret over én km. Sejladskilometer: Én færges eller ét skibs sejlads over én km. Togkilometer: Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km. Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km.</p> | | | |



Mere end 300 tog ankommer til eller afgår dagligt fra Københavns Hovedbanegård. Hertil kommer de mange S-tog. For at kunne udnytte sporene på Københavns Hovedbanegård oprangeres en stor del af persontogene på rangerområdet ved Helgoland. Her holder et af aftenens tog klar til afgang.