

D A N S K E S T A T S B A N E R

J E R N B A N E T R A F I K K U N D S K A B
=====

til brug ved

jernbaneskolens trafikassistentkursus

-----oooOooo-----

I N D H O L D S F O R T E G N E L S E

=====

	Side
<u>I. INDLEDNING</u>	1
<u>II. KØREPLAN</u>	2
1. Køreplanens betydning i henseende til sikkerhed, ydeevne og økonomi	3
2. Køreplanen bestemmes af omfanget af person- og godstrafikken	4
3. Tilrettelæggelse af køreplanen for personførende tog	5
A. Fjerntrafikken	5
B. Lokaltrafikken	5
4. Planlægning af tiderne for personførende tog ..	6
A. Fjerntrafikken	6
B. Lokaltrafikken	7
C. Københavns nærtrafik	8
5. Persontrafikken med udlandet	9
6. Tilrettelæggelse af køreplanen for godsvognsbefordrende tog	9
7. Planlægning af tiderne for godsvognsbefordrende tog	11
A. Ilgodstog	11
B. Gennemkørende godstog	11
C. Lokalgodstog	11
8. Tilrettelæggelse af køreplanen for postbefordrende tog	13
9. Angivelse af klokkeslet i køreplanen	13
10. Tognumre	14
11. Forskellige arter af køreplaner udgivet af Danske Statsbaner	14
A. Tjenestekøreplaner	15
B. Strækningsskøreplaner	16
C. Grafiske køreplaner	16
D. Køreplanerne "Togplan" og "Danmarks Rejseforbindelser"	17
E. Køreplan for Københavns nærtrafik	19
F. Togforbindelser til og fra udlandet	20
G. Opslagskøreplanen	20
H. Lokale køreplaner for Danske Statsbaners omnibusruter	20
12. Materiale ved køreplansberegningen	
A. Tabeller over køretider	20
B. Beregning af køretider	21

4 {	C. Køre-tidstabellernes benyttelse og indhold	22-24
	Eksempel på køre-tidstabel	25
	D. Grafiske køreplaner	26
	E. Statistik over togenes benyttelse og fremførelse	26
	13. Køreplansberegning'	26
7	14. Kørehastighed og rejsehastighed	28
4 {	15. Fremgangsmåden ved køreplansskifte	
	A. Tidspunktet for køreplansskifte	32
	B. Køreplanskonferencer	33
	a. Køreplanskonferencer for persontrafikken	33
	b. Køreplanskonferencer for godstrafikken	34
	C. Køreplanens udarbejdelse	35
	16. Togkilometer	36

	<u>III. TOGPLANERNE</u>	37
5 {	1. Togplanerne vedrørende godsbefordringen	38
	A. Togplan 1	38
	B. Togplan 2	38
	a. ad gruppe A	38
	b. ad gruppe B	38
	c. ad gruppe C	39
	d. Ilgodstog	40
	e. Læsseplaner	41
	C. Togplan 3	41
	D. Togplan 7 med bilag	44
	E. Ledelse af vogne	45
	F. Rutevogne	45
	G. Kompletteringsvogne	45
6 {	2. Togplanerne vedrørende person-, post- og rejsegodsbefordringen samt vedrørende togenes op-rangering	
	A. Togplan 4	46
	B. Togplan 5	46
	C. Togplan 6	47
	D. Togplan 7	51
	3. Visse øvrige togplaner samt oversigt over rangertider	
	A. Togplan 8	52
	B. Togplan 9	52
	C. Oversigt over rangertider	54

IV. PERSON- OG GODSVOGNSBENYTTELSEN

7	1. Personvognsfordeling og togforstærkning	55
	A. 1. distrikt	55
	B. 2. distrikt	56
	C. Begge distrikter	58
8	2. Godsvognsfordeling	59

V. DISTRIKTERNES OG TRAFIKSEKTIONERNES TOGLEDELSE

9	1. Togledelse under almindelige forhold	
	A. Indgriben under togforsinkelser	63
	B. Tognedbrud	64
	C. Mertrafik	65
	D. Ballastkørsel m m	65
	E. Sporspærringer	65
	F. Nedsat kørehastighed	65
	G. Andre forretninger	65
	2. Togledelse under højtids trafik	66
	3. Togledelse under sneforhold	66
	4. Togledelse under ulykker og større uheld	66
	5. Togkritik	68

VI. RUTEBILVÆSENET

10	1. Rutebiltrafikkens opståen	68
	2. Lov om omnibuskørsel	68
	3. Statsbanernes rutebilnet	69
	4. Organisation	70
	5. Rutebilvæsenets personale	
	A. Driftslederne	71
	B. Værkstedslederne	71
	C. Chaufførpersonalet	71
	D. Andet personale	71
	6. Køreplaner	71
	7. Materiellet	72
	8. Takster og billetsystem	72
	9. Rutebilstationer m v	72
	10. Regnskab m v	73

VII. STATIONSLEDELSE

11	1. Almene betragtninger	74
	2. Antal ekspeditionssteder	75
	3. Stationstjenestens økonomi og arbejdsstyrke	76
	4. Tjenestefordelingslisten	77

5.	Instruktion	81
	A. Instruktionsstof af varig karakter	82
	B. Instruktionsstof af midlertidig karakter...	83
	C. Fordeling af instruktionsstoffet	84
6.	Arbejdsplan	84
7.	Forretningsorden	86
8.	Forhold til publikum	87
9.	Forhold til erhvervsvirksomheder på baner	90

VIII. FORHOLDET TIL POST- OG TELEGRAFWÆSENET

1.	Historisk redegørelse	93
2.	Postbefordringen	94
3.	Postekspeditionerne	96
4.	Telegramekspeditionen	97
5.	Leje af lokaler og arealer	97

IX. FORHOLDET TIL PRIVATBÅNERNE

1.	Indhold af en tilslutningsoverenskomst	98
	A. Anlægsbestemmelser	98
	B. Driftsbestemmelser	100
	C. Tarif- og karteringsbestemmelser	102
	D. Vederlaget til statsbanerne	102
2.	Bemærkninger til overenskomsten	103
3.	Privatbanetog på statsbanernes strækninger	106

-----oooOooo-----

I. I N D L E D N I N G

Den stærke udvikling inden for jernbanevæsenet i årene efter krigen der bl a giver sig udslag i gennemgribende ændringer i driftsformerne, og de stadig større krav, som stilles til jernbanerne fra samfundets side, og som underbygges af den omfattende konkurrence, der påføres jernbanerne af andre befordringsmidler, nødvendiggør det for personalet inden for hver sit område at dygtiggøre sig såvel i teoretisk som i praktisk henseende. Dette gælder ikke mindst tjenestemænd under den egentlige drifts- eller trafiktjeneste, hvis daglige arbejde bringer dem i direkte kontakt med jernbanens kunder eller har særlig betydning for forholdet til disse.

For disse tjenestemænd - og da navnlig for dem af dem, som senere kommer i betydende ledende stillinger, hvad enten dette sker i administrationen eller som chefer eller souschefer på store stationer - er det ønskeligt ikke alene at kende de i reglementer, ordrer og bestemmelser givne regler vedrørende arbejdet såvel under daglige som under særlige forhold, men også at have videregående kendskab til bestemmelseernes oprindelse og hensigt, deres sammenhæng og perspektiv og dertil at have viden om forhold, der ikke er behandlet i det almindelige instruktionsstof. Derved muliggøres en bedre vurdering af foreliggende tilfælde, en klarere indstilling over for de problemer, virksomheden rejser, og en sikrere evne til afgørelse i den også i det videre forløb rigtige retning.

En lydefri afvikling af moderne jernbanetrafik stiller betydelige krav ganske særligt til **s i k k e r h e d**, **y d e e v n e** og **ø k o n o m i**.

S i k k e r h e d e n må være så betryggende, at den af det store rejsende publikum føles som ubetinget. **Y d e e v n e n** må gælde såvel over for den enkelte transport - også i henseende til præcision - som over for usædvanlig trafik. **Ø k o n o m i e n** er en nødvendig forudsætning for banernes fortsatte beståen, idet de med deres stærke krav til offentlige midler ellers vil komme til at ligge under i sammenligningen med andre transportmidler.

Lige så nødvendigt som det er, at disse krav opfyldes i fornødent omfang, lige så skadeligt vil det være at stille dem i overdreven skikkelse. Det gælder ikke om at skabe størst mulig sikkerhed, men om at skabe sikkerhed nok. En for stærkt udbygget ydeevne (for stor køreplan, for store anlæg) vil ikke alene skadeligt påvirke økonomien, men også kunne indebære risiko for sikkerheden. En overdreven økonomi vil kunne svække såvel sikkerheden som ydeevnen og således let komme til at virke mod sin hensigt.

Det må derfor være den moderne jernbanemands kunst i sit daglige arbejde at kunne opstille og afveje de tre faktorer mod hinanden, således at der for banerne opnås det som helhed gunstigste slutresultat, nemlig en sikker, god og økonomisk betjening af kunderne.

Som et led i bestræbelserne for på bedst mulig måde at udruste jernbanemænd under trafiktjenesten hertil tjener faget j e r n b a n e t r a f i k k u n d s k a b ved den udvidere trafikassistent-eksamen, og nærværende vejledning tænkes anvendt som hjælpemiddel ved undervisningen i dette fag i forbindelse med den pågældende lærers forelæsninger over de forskellige emner, der omfattes af faget.

Faget jernbanetrafikkundskab vil omfatte den del af statsbanernes virksomhed, som udfolder sig på og udøves af stationerne og inden for de administrationsgrene, der har det overordnede tilsyn med denne virksomhed, altså navnlig inden for trafikafdelingen, personal- og organisationsafdelingen, distrikternes trafiktjeneste og trafiksektionerne. De øvrige afdelingers og tjenesteområders virksomhed vil kun blive berørt, for så vidt den har direkte interesse for trafikpersonalet.

Hovedvægten i faget jernbanetrafikkundskab vil blive lagt på undervisning i sådanne forhold inden for den overordnede administration på store stationer og i de forannævnte grene af administrationen, som må forudsættes i almindelighed ikke at være kendt i detaljer af assistentpersonalet, når det møder til kursus før den udvidede eksamen, medens forhold, som har været genstand for undervisning på medhjælperkursus, kun vil blive omtalt, for så vidt en repetition til belysning af det pågældende emne skønnes hensigtsmæssig, eller hvor kendskab til regler eller forhold skønnes at burde suppleres eller underbygges med mere teoretiske oplysninger om det pågældende spørgsmål.

II. K Ø R E P L A N

Ved et togs køreplan forstår man i mere snæver betydning fastlægnning af tider for togets afgang fra, ankomst til henholdsvis passage af de i betragtning kommende togfølgestationer og holdsteder m v, i mere udvidet forstand desuden fastsættelse af togets karakter og hastighed, angivelse af hvilke vognklasser det fører m v.

Ved at opstille en køreplan for de tog, der må anses for nødvendige eller ønskelige til bestridelse af det tilstedeværende eller forventede trafikbehov, sættes jernbanen i stand til at tilrettelægge og udføre sit arbejde efter principper, der har fundet deres udtryk i begreberne sikkerhed, ydeevne og økonomi. Det er i statsbaneloven fastslået, at udgivelsen af køreplanen for personbefordring skal bekendtgøres, og køreplan skal normalt kunne købes på statsbanestationerne. Derved gives der publikum fornødent kendskab til og sikkerhed for befordringsmulighedens omfang.

Køreplanen, der således kan betegnes som den grundvold, hvorpå hele det daglige arbejde i driften er tilrettelagt, er i almindelighed underkastet hyppige forandringer for stadig at kunne tilfredsstille de fordringer, der i et moderne samfund må stilles til en transportvirksomhed, der har til opgave at yde den bedst mulige betjening af samfundets transportbehov; initiativet

til forbedring af køreplanen eller til iværksættelse af foranstaltninger, der betyder forbedringer, udgår naturligt i første række fra jernbanen selv, gennem nye former for driften (lyntog, dieseldrift, rutebildrift), gennem forslag fra stationer, trafiksektioner og distrikter. Hertil kommer de ønsker og krav, der fremsættes fra publikums side, f. eks. fra foreninger, institutioner og skoler, fra enkeltpersoner og gennem dagspressen.

Politireglementets § 41 fastsætter følgende bestemmelser om køreplanen:

"Intet af de tog, der er opført i den af generaldirektøren offentliggjorte køreplan for personbefordring, må bortfalde uden generaldirektørens tilladelse, medmindre naturbegivenheder eller anden tvingende magt gør togets fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under driftsforstyrrelser. I øvrigt skal den nævnte køreplan overholdes så nøje som muligt, og den må ikke forandres uden generaldirektørens samtykke. Intet planmæssigt tog, der er bestemt til befordring af personer, må forlade en station før den i den offentliggjorte køreplan angivne tid."

1. KØREPLANENS BETYDNING I HENSEENDE TIL SIKKERHED, YDEEVNE OG ØKONOMI

Den sikkerhed, der er en nødvendig forudsætning for al jernbanebefordring, fremmes og underbygges bl. a. ved den orden og regelmæssighed i toggangen, der kan opnås, når der ved opstilling af en køreplan er taget sådanne hensyn, at gennemførelsen af togene normalt kan ske planmæssigt.

En banestræknings ydeevne betinges ligeledes i væsentlig grad af køreplanen, gennem hensigtsmæssig udnyttelse af fornuftigvis anlagte m. v. samt ved tilpasning af de enkelte togs planer, således at der tilvejebringes mulighed for at føre det største antal tog igennem på banestrækningen. Omvendt er naturligvis køreplanens kapacitet i ikke ringe grad afhængig af banestrækningens udbygning (dobbeltspor, blokanlæg, fjernstyringsanlæg osv.).

Endvidere er økonomien i høj grad bestemt af køreplanen, idet indtægterne påvirkes stærkt af, om køreplanen er tilrettelagt således, at jernbanen med fordel kan benyttes af publikum, medens udgifterne bl. a. retter sig efter det præsterede antal togkilometer og antallet af nødvendigt personale til såvel stations- som tog- og lokomotivtjenesten og eventuelt banebevogtningstjenesten.

Køreplanen må derfor tilrettelægges ud fra den forudsætning, at fordringerne til sikkerheden, til ydeevnen og til økonomien afvejes mod hinanden.

Såfremt hovedvægten lægges på én af ovennævnte tre fordringer med ringere hensyntagen til de øvrige to, vil dette nødvendigvis blive til skade for jernbanen som helhed.

Stilles der eksempelvis for store krav til y d e e v - n e n, går det ofte ud over sikkerheden og økonomien. Hvis der f eks pålægges en rangerbanegård at behandle et større antal tog end det, anlægget og beredskabet i det hele taget er baseret på, vil det - foruden at der opstår togforsinkelser, der ofte indebærer merudgifter - være fristende for personalet at tilsidesætte sikkerhedsbestemmelser for at fremme arbejdet, og herved forøges muligheden for uheld med deraf følgende materiel- og godsbeskadigelser, ja måske for alvorlige ulykker. Det er indlysende, at sådanne forhold ville forringe økonomien.

Ser man for meget på den udgiftsmæssige side af køreplanen og indlægger færre tog, end trafikbehovet faktisk nødvendiggør, må det forventes, at publikum svigter banerne.

2. KØREPLANEN BESTEMMES AF OMFANGET AF PERSON- OG GODSTRAFIKKEN

Jernbanen må kunne udføre de befordringer af personer, post, gods og levende dyr m v, der overdrages den, så sikkert, hurtigt og billigt som muligt samt være i stand til at præstere de befordringer, der efter almindelige erfaringer kan ventes året igennem.

Køreplanen må svare nogenlunde til det foreliggende trafikbehov. Er køreplanen for stor, bliver togene ikke udnyttet i tilstrækkelig grad, og er køreplanen for lille til trafikbehovet, risikeres ligeledes let en utilfredsstillende benyttelse af togene, idet rejse-lysten da vil stagnere, eller publikum kan blive tvunget til at søge anden befordring end jernbanen. I begge tilfælde vil resultatet blive til skade for jernbansens økonomi.

Persontrafikken er ikke af samme omfang hele året. Forretningstrafikken fordeler sig nogenlunde ligeligt over hele året, medens ferie- og udflugtstrafikken samt landliggertrafikken om sommeren er af et betydeligt større omfang end om vintren. Sommerkøreplanen må derfor indeholde de til det større trafikbehov svarende større antal togforbindelser, idet enkelte dages topbelastninger dog i nogen grad baseres på særtogskørsel.

Omfanget af godstrafikken er heller ikke af samme størrelse året rundt. Forår og efterår er godstrafikken grundet på befordring af brændsel, roer, foderstoffer, gødning o l større end i den øvrige del af året. Til nærmere belysning heraf skal anføres, at der i finans-årene 1938/39 og 1958/59 i de enkelte måneder blev læsset følgende antal godsvogne:

	<u>1938/39</u>	<u>1958/59</u>	<u>62/63</u>
april	56 941	63 848	57 926
maj	60 876	64 994	64 477
juni	62 836	68 295	64 186
juli	62 312	68 149	61 638
august	66 994	72 188	64 982
september	68 973	75 972	61 625
oktober	67 948	88 360	69 484
november	69 063	81 658	67 930

Vgl : 240 km

SB 73 mil +

SAS 200 000 t

	1938/39	1958/59	62/63
december	59 261	74 137	58 363
januar	60 686	70 245	62 688
februar	61 218	69 328	58 353
marts	70 444	68 208	62 073
ialt:	727 552	865 382	750 699

For godstrafikkens vedkommende er man dog noget mere frit stillet end for persontrafikkens vedkommende, idet man har mulighed for i trafiksvage perioder at aflyse godstog, der ikke vil få en tilstrækkelig benyttelse.

3. TILRETTELÆGGELSE AF KØREPLANEN FOR PERSONFØRENDE TOG

Køreplanen omfatter følgende til rådighed for persontrafikken stående togarter: Lyntog, eksprestog, iltog, persontog samt elektriske tog.

A. Fjerntrafikken

Førstnævnte to togarter har til opgave at betjene fjerntrafikken over større afstande og danner stammen i køreplanssystemet, eller man kan sige, at de udgør det skelet, hvorpå hele den øvrige persontogs-toggang er bygget op.

I stor udstrækning går fjerntrafikkens tog fra og til København, hvilket skyldes ikke alene byens egen størrelse med deraf følgende trafikbehov, men også dens karakter og betydning for hele landet, der har brug for gode og hyppige forbindelser til og fra hovedstaden.

Når fjerntrafikken er fastlagt, foretages en videre udbygning i systemet, idet der fra og til hovedliniernes knudestationer, hvor fjerntogene er givet standsning, indlægges forbindelsestog ad sidebaner og fra og til knudestationer på sidebaner atter tog til fjernere sidebaner; endvidere indlægges på hovedstrækningerne, der befares af fjerntogene, afsætter- og opsamlertog for disse i det omfang, trafikbehovet gør det nødvendigt eller ønskeligt.

B. Lokaltrafikken

Når fjerntrafikkens tog og disses forbindelsestog således er planlagt, indlægges de tog, der skal bestride trafikken inden for landsdelene samt lokaltrafikken. Af økonomiske hensyn må man dog ofte søge forholdene afpasset således, at førnævnte tilslutningstog til fjerntogene også kan bestride lokaltrafikken; dette kan f.eks. medføre, at et tilslutningstog til en fjernforbindelse af hensyn til befordring af skoleelever eller andre faste rejsende må anbringes på knudestationen tidligere end ønskeligt for tilslutning til fjerntrafikken; men det omvendte kan også være tilfældet. Iltog besørger lokaltrafikken især over middelstore afstande, således at de i nogen grad får betydning også for fjerntrafikken. Persontog besørger lokaltrafikken og virker som afsætter- og opsamlertog for fjerntrafikkens hurtigkørende tog. Persontogene anvendes af økonomiske og konkurrencemæssige grunde endvidere til befordring af stykgods og/eller vognladningsgods, hvor passende befordringsmulighed med godstog ikke er for hånden.

Elektriske tog besørger i overvejende grad forstads- og bytrafikken i København.

4. PLANLÆGGELSE AF TIDERNE FOR PERSONKØRENDE TOG

For at opnå en hensigtsmæssig benyttelse af persontrafik-
kens tog er det nødvendigt, at disse planlægges til
gunstige tider.

A. Fjerntrafikken

Tog fra hovedstaden og de største provinsbyer må af
hensyn bl a til de rejsende, der bor uden for byerne
eller i disses periferi, for daghurtigtogenes vedkommen-
de have en sådan afgangstid, at de stedlige trafikmid-
ler, tog, sporvogne, omnibusser o l kan benyttes til
afrejsestationen. En afgangstid før kl ca 7½ for hoved-
stadens vedkommende og kl ca 7 for de øvrige købstæders
vedkommende er i almindelighed ikke heldig. Ligeledes
bør ankomsttiden om aftenen ikke gerne ligge senere end
omkring kl 23-24, således at de rejsende med byens bil-
lige trafikmidler (S-tog, sporvogne og busser) kan
blive befordret fra ankomststation til bopæl.

For nathurtigtogenes vedkommende må afgangstiden ligge
således, at dagtimerne på afrejsedagen kan udnyttes
fuldt ud som arbejdsdag, d v s afgang tidligst kl ca
20 - eller for Københavns vedkommende en endnu senere
afgangstid, så at der bliver mulighed for "en aften i
hovedstaden"- og ankomsttiden må ligge således, at dag-
timerne på ankomstdagen kan benyttes så vidt muligt
ubeskåret som arbejdsdag, altså ankomsttid mellem kl
ca 7 og 9.

At anbringe et nathurtigtog i en by som København før
kl ca 6-7 vil være meget uhensigtsmæssigt for største-
parten af togets rejsende, allerede af den grund, at
forretningslivet først begynder senere på dagen. Man
må derfor i tilfælde, hvor togets afgang fra udgangs-
stationen af hensyn til tilslutninger undervejs ikke
kan udskydes til senere, på kunstig vis (ved forlængede
køretider og for rigelige stationsophold) tilvejebringe
en mere hensigtsmæssig ankomsttid.

I overensstemmelse med anførte principper er køreplanen
for fjerntrafikkens tog i det store og hele tilrette-
lagt. Disse tog må for at opnå stor rejsehastighed dels
fremføres med den største tilladte kørehastighed, dels
kun have få og kortvarige standsninger undervejs.

Lyntogene om morgenen i retningen fra København mod
provinsen er planlagt med afgang mellem kl 7 og 8 og
med ankomst tilbage til København inden midnat. Lynto-
gene fra provinsen i morgen- og formiddagstimerne mod
København ankommer til denne by omkring kl 13 og afgår
efter 4-5 timers ophold atter tilbage til udgangssta-
tionerne. Ved hurtigkørende tilslutningstog samt ved
rutebiler i forbindelse med lyntogene er praktisk taget
hele landet inddraget i lyntogsnettet. Lyntoget "Eng-
lænderen"s køreplan er bestemt af Englandsskibenes af-
gangs- henholdsvis ankomsttid i Esbjerg.

Den store rejsehastighed, lyntogene opnår, i forbindelse med landets begrænsede størrelse gør det muligt i mangfoldige tilfælde i løbet af én dag uden egentlig natrejse at tilendebringe en forretningsrejse o l mellem to hinanden fjerntliggende byer. Benyttes lyntogene, kan man selv ved langvejsrejse med morgenlyntogene have en god del af dagen til rådighed som arbejdsdag, og ved benyttelsen af eftermiddagslyntogene have meget nær en hel arbejdsdag ubeskåret inden afrejsen. Da lyntogene og deres forbindelser i flere tilfælde er anbragt på endestationerne omkring midnat, kan rejsende i disse tog endda nå at være udhvilet til næste dag. Ved lyntogenes etablering blev således ikke blot dageksprestog, men også nateksprestog aflastet, og man har i nogle tilfælde kunnet inddrage sovevogne og andre gennemgående vognløb til fordel for eksprestogenes rejsehastighed, jf i øvrigt afsnittet om kørehastighed og rejsehastighed.

Udlandstogenes plan er som hovedregel bestemt af de korresponderende togs planer på fremmede baner, men skal dog i visse tilfælde også helst indpasses i det indenlandske eksprestogsnet.

Ligesom tiderne for lyntog falder sammen med, hvad der foran er anført om hensigtsmæssige afgangs- og ankomsttider, vil en gennemgang af køreplanen vise, at de øvrige hovedtogstider for Københavns vedkommende også som oftest er i overensstemmelse med den fremsatte teori.

B. Lokaltrafikken

For lokaltrafikkens tog gælder ligeledes visse regler med hensyn til tider for afgang og ankomst. Således bør persontog (ligesom fjerntrafikkens tog) ikke afgå for tidligt på dagen eller ankomme for sent på aftenen, og der bør såvel om formiddagen som om eftermiddagen være befordringsmulighed mellem opland og købstad, således at forretninger, bl a på offentlige kontorer, sygehusbesøg m v kan besørges, uden at der dertil medgår en hel arbejdsdag. Endvidere bør der ved køreplanens tilrettelægning i så vid udstrækning som muligt tages hensyn til de på landet boende, der søger skole eller har beskæftigelse i nærliggende købstad.

Køreplanen er for mange købstæders vedkommende i henhold til foranstående ofte tilrettelagt med togankomst omkring kl 8 og kl 11 og afgang derfra omkring kl 14 og kl 17.

I øvrigt tages der i videst muligt omfang hensyn til faste rejsende - også til andre steder end købstæderne - idet man, når der foreligger et tilstrækkeligt stort trafikbehov til og fra arbejdspladserne, søger at lægge køreplanen herefter, eventuelt ved anvendelse af forhåndenværende godstog.

I nogle tilfælde må man dog - som også tidligere anført - af økonomiske hensyn tilrettelægge såvel den lokale som den fjernere trafik i samme tog. Dette kan f eks medføre, at toget, der straks efter en opnået tilslutning på knudestation afgår fra denne, på en følgende bystation får et længere ophold, end togets arbejde på denne

station egentlig nødvendiggør, blot for at tilvejebringe en befordring af f eks skoleelever efter skoletidens ophør.

I øvrigt planlægges lokaltoggangen så vidt gørligt efter den pågældende stræknings behov.

C. Københavns nærtrafik

Trafikbehovet i Københavns nærhed er af et sådant omfang, at det er nødvendigt at tilrettelægge en intensiv toggang til bestridelse af dette. Rejsestrømmen er på hverdage størst i morgentimerne fra kl 7 til 9 mod København og i eftermiddagstimerne fra kl 16 til 19 fra København - erhvervstrafikken. I de mellemliggende dagtimer fordeler trafikbehovet sig nogenlunde jævnt, dog er det mindst i middagstimerne. I tiden fra kl 19 til 20 tiltager trafikken igen - omend i betydelig ringere grad - mod København og henimod midnat i modsat retning. På søn- og helligdage falder spidsbelastningen på andre tider og i nogen grad varierende efter årstiden og vejrliget.

Tog til bestridelse af erhvervstrafikken må i morgentimerne på hverdage have en sådan ankomsttid til de københavnske stationer, at faste rejsende lige netop kan nå at være på kontor, i forretning eller på anden arbejdsplads til arbejdstidens begyndelse. Af hensyn til hjemrejsen efter arbejdstids ophør må afgangstiden fra de københavnske stationer lægges så nær efter hel - eventuelt også efter halv- klokke, at ventetiden i byen inden hjemrejsen bliver den kortest mulige.

Nærtrafikken betjenes dels af damp- og motortog (strækningerne Ro-Kh, Fs-Ba, Fm-Nøl, Hi-Kh, Hg-Kh), dels af elektriske tog (strækningerne Kh-Kl, Ba-Kh-Hl, ~~B~~-Kh-Hot og Fb-Hl). Endvidere anvendes rutebiler i ret udstrakt grad til supplerende af lokaltrafikken mellem Tåstrup og København. I Københavns bytrafik er den elektriske bane en væsentlig faktor, hvis betydning yderligere er blevet forøget gennem det med sporvejene etablerede samarbejde om salg af fællesbilletter.

De elektriske tog benævnes S-tog. S'et er en forkortelse af D S B. Kendingsmærket for stationerne på statsbanernes elektriske forstadsbaner er en sekskant med et kronet S og vingehjul.

For at fordelene ved brug af de elektrificerede baner i Københavns nær- og bytrafik fuldt ud kan ventes udnyttet af publikum, må køreplanen fremtræde så enkelt og så let at huske, at andre offentlige befordringsmidler - omegnssporvogne og omnibusser - ikke i så henseende frembyder nogen fordel fremfor banerne. Uanset at svingninger i trafikken i dagens løb kunne betinge en efter det vekslende behov afpasset køreplan, er det ved intensiv nærtrafik absolut hensigtsmæssig, at driften er regelmæssig, d v s at togintervallerne for den enkelte strækning er lige store og indeholdes et helt antal gange i en time, således at togtiden i minutter gentager sig fra time til time. Køreplan opstillet efter dette princip kaldes "stiv køreplan".

1934

april: Valby-Fb-Hl-Kh

may: Valby-Kh-Hl

1941 Valby-Van

1949 Val-Bel

1953 Val-gf

1963 gf-Ta

Jærntrom

650 HK

113 mill rejsende

deraf 70 mill
i Kh nærtrafik

28.9 km

sligende

5. PERSONTRAFIKKEN MED UDLANDET

For et land som Danmark, der så at sige ligger i "udkanten" af kontinentet og i hvert fald ikke er et udpræget transitland, har trafikforholdene i udlandet ikke helt den indflydelse på køreplanens tilrettelægning som f.eks. i Schweiz eller Belgien og flere andre af Europas stater, der har en overordentlig stor gennemgangstrafik, og hvis køreplaner derfor i stor udstrækning må tilpasses nabolandenes køreplan. Forholdene i Europa efter den sidste verdenskrig har dog medført, at København er blevet udgangs- og endestation for flere af de internationale tog.

Der findes følgende rejseveje for trafikken mellem de nordiske lande og det øvrige Europa:

- Linie 1: over Hälsingborg/Malmö - Fredericia - Padborg
- 2: over Hälsingborg/Malmö - ~~Gedser - Gröden~~ *Roiey* - ~~Gröden~~ *brode Kai*
- 3: over Hälsingborg/Malmö - Gedser - Warne-münde
- 4: over Hälsingborg/Malmö - Fredericia - Esbjerg
- 5: over Malmö - Trelleborg - Sassnitz
- 6: Frederikshavn/Hirtshals - Fredericia - Padborg
- 7: Frederikshavn/Hirtshals - Fredericia - Esbjerg.

Ved valget af rejsevejen gør naturligvis ikke blot rejsetidens længde sig gældende, men bekvemmeligheden og betalingen for befordringen spiller også en rolle. Da således 6 af de 7 nævnte rejseveje passerer Danmark, skulle der være gode betingelser for at drage en betydelig del af rejsestrømmen fra og til Sverige, Norge og Finland over Danmark, og der er da også ved køreplanens udarbejdelse taget vidtgående hensyn til denne trafik.

Foruden fjerntrafikkens tog indlægges efter aftale med de fremmede jernbanestyrelser tog, færger og skibe til bestridelse af den lokale trafik mellem grænseegnene henholdsvis kysterne.

6. TILRETTELÆGGELSE AF KØREPLANEN FOR GODSVOGNSBEFORDRENDE TOG

I godstrafikken skelner man mellem tog til bestridelse af fjern- og bytrafikken (hurtigkørende ilgodstog og delvis gennemkørende godstog) samt lokalgodstog, på nogle strækninger suppleret med lastbilture til bestridelse af stykgodstrafikken. Personførende tog bestrider dog også en del af godstrafikken.

De opgaver, godstogskøreplanen skal løse, er i det store og hele befordring af vognladningsgoods og stykgods

- 1) mellem landedele indbyrdes,
- 2) til og fra København,
- 3) til og fra grænsestationerne,
- 4) mellem bystationerne indbyrdes og
- 5) til og fra landstationer.

Disse mange opgaver, der af økonomiske hensyn skal løses med det færrest mulige antal tog, vanskeliggøres ved den danske godstrafiks særlige karakter: mange hastervogne og mangel af massegoods.

Godstrafikken må i almenhedens interesse være tilrettelagt på den måde, at forsendere alle hverdage kan indlevere gods i praktisk taget vilkårlig mængde, og at dette gods så vidt muligt afsendes indleveringsdagen. Ud fra disse betragtninger er retningslinierne ved opbygning af godstogskøreplanen i store træk således, at hver enkelt strækning - bortset fra sekundære sidebaner - på hverdage mindst har ét - tidligere i almindelighed to - ved alle mellemstationer arbejdende godstog. Øvrige nødvendige godstog standser så vidt muligt kun ved by- og knudestationer. På sidebaner er godstrafikken ofte henvist til persontogene. På søn- og helligdage indskrænkes antallet af godsbefordrende tog noget, fordi ind- og udlevering af almindeligt fragtstykgods og vognladningsgoods ikke finder sted. Ved at henlægge befordringen til den følgende hverdag opnås i nogen grad mulighed for, dels at give en del af personalet helligdagsfrihed uden udgifter til afløsning, dels at skaffe det nødvendige forøgede togpersonale til søndagspersontogene.

Det foran anførte princip med betjening af landstationer ved arbejdende godstog må dog anses for noget uøkonomisk, og man har derfor i stor udstrækning fuldstændig ændret befordringsmåden derhen, at man er gået helt bort fra at lade godstog standse ved landstationer og i stedet for betjener disse fra nærmeste by- eller knudestation ved hjælp af traktor eller rangermaskine (eller anden forhåndenværende trækkekraft). Det på landstationerne indleverede stykgods og de læssede vogne må da ved indleveringstidens afslutning indkøres til bystationen og videreføres derfra med gennemkørende godstog, og på tilsvarende måde må ankommet gods og vogne udkøres om morgenen. Ind- og udkørslen af stykgodset foregår i sådanne tilfælde ofte med DSB-lastbil.

På enkelte strækninger har man dog bibeholdt de standsende godstog, men aflastet disse for stykgodsbefordringen til og fra landstationerne ved indsættelse af lastbiler. Endelig har man på nogle strækninger inddraget også lokalgodstogene og lader her befordringen af vognladningsgoods besørge dels af delvis gennemkørende tog, der er givet fakultativ standsning på landstationerne, dels af tog, der alligevel skal holde på de pågældende stationer af hensyn til krydsning eller overhaling.

Ved bedømmelse af køreplanens størrelse må det for så vidt angår strækninger, ad hvilke der ledes transittrafik f. eks. Slagelse-Næstved og Langå-Silkeborg-Bramminge, have i erindring, at afstanden alene ikke er afgørende for, hvilken af flere forskellige jernbaneruter der bør foretrækkes for dirigering af sådant transitgods. Ofte vil det være hensigtsmæssigt at dirigere transitgods ad den noget længere hovedrute med den hyppigere toggang (døgndrift) og større kapacitet og derved spare sådanne godstog på den sekundære transitbane, som ikke er nødvendige til afvikling af strækningens egen trafik, eller som ville kræve betjening af stationerne på en tid, hvor de ellers kunne holdes lukket.

7. PLANLÆGGELSE AF TIDERNE FOR GODSVOGNSBEFORDRENDE TOG.

Ligesom der ved planlægelse af persontrafikkens tog gælder visse almindelige regler med hensyn til gunstige tider for ankomst og afgang, er det ved tilrettelæggelse af tog, der skal bestride godsbefordringen, nødvendigt bl a af hensyn til konkurrencen med andre transportmidler, at togene kører på hensigtsmæssige tider. Således bør - også af hensyn til en økonomisk vognudnyttelse - tog til befordring af hastergods og tog til befordring af fragtstykgoods og vognladningsgods i lokaltrafikken så vidt muligt planlægges således, at godset samt tomme vogne til læsning kan være anbragt på bestemmelsesstationen senest i løbet af morgen- og formiddagstimerne, ligesom godsets afsendelse først bør finde sted efter arbejdstidens slutning eller i hvert fald tidligst i løbet af de sene eftermiddagstimer.

A. Ilgodstog

Ilgodsbefordringen besørges dels af personførende tog og de til fragtgodsbefordringen bestemte tog, dels af særlige ilgodstog, nemlig fra København til Jylland (tog 2087/2089) og fra Jylland til København (togene 2006 og 2016). Ved etablering af disse særlige ilgodstog, der - for at opnå en så kort befordringstid for godset som mulig - fremføres med stor hastighed og med få standsningssteder undervejs, og ved tilrettelæggelse af ilgodsbefordring i andre ilgodstogene tilsluttende tog har man for praktisk taget hele landets vedkommende opnået at skabe sådanne befordringer, at ilgods indleveret i løbet af eftermiddagen kan være anbragt på en fjerntliggende bestemmelsesstation den følgende dag, for mange stationers vedkommende i de tidlige formiddagstimer og senest omkring middagstid.

B. Gennemkørende godstog

I almindelighed tilstræbes det at befordre vogne til fjerntliggende stationer i gennemkørende tog, når da i øvrigt trafikmængden er så stor, at sådanne gennemkørende tog kan ventes udnyttet på økonomisk forsvarlig måde; kun på denne vis opnås størst mulig befordringshastighed for godset.

På strækninger, hvor godsbefordringen er af et rimeligt omfang, planlægges fra de større by- og knudestationer og oftest med afgang i aften- og nattimerne ligeledes gennemkørende godstog til befordring af vogne mellem bystationer indbyrdes, hvorved der opnås den korteste og mest hensigtsmæssige befordringstid for godset.

C. Lokalgodstog

Transportmængden fra og til landstationer var i de senere år før krigen (1939-1945) i stadig aftagende. Dette forhold måtte nødvendigvis tages i betragtning ved tilrettelæggelse af køreplanen, idet man af økonomiske hensyn må søge at afpasse befordringsmulighederne efter den brug, forsenderne gør af disse, og dog samtidig bevare en for transporterens afvikling hen-

sigtsmæssig køreplan. Man har derfor - som tidligere omtalt - for flere strækningers vedkommende anset det for økonomisk uholdbart at opretholde princippet om 2 standsende godstog i hver retning og har i flere tilfælde erstattet det ene af de overalt standsende godstog med tog, som kun standser ved bystationer og ved de mere betydende landstationer. Udgifterne til et sådant tog er mindre end til det tidligere tog som følge af, at de færre igangsætninger og standsninger giver et formindsket brændselsforbrug, ligesom den kortere rejsetid betyder kortere arbejdstid for lokomotiv- og togpersonale. Endvidere muliggør det hurtigere omløb af materiellet en forøget udnyttelse af dette. De herved for landstationerne opståede ulemper søger man at begrænse til det mindst mulige ved fuld udnyttelse af de befordringsmuligheder, som køreplanen i det hele taget byder. Eksempelvis foreskrives - hvor det er fordelagtigt - at landstationer må sende læssede vogne med først afgående tog, selv om vognene i første omgang befordres i modsat retning af bestemmelsesstationen, når blot vognene - ved udsættelse på første knudestation og ved viderebefordring med gennemkørende godstog - opnår tidligere anbringelse på bestemmelsesstationen end ved på afgangsstationen at afvente tog i rigtig køreretning. Ligeledes foreskrives, at vogne til landstationer må befordres forbi ankomststationen til udsættelse på nærmest følgende knudestation, såfremt vognen derved kan anbringes tidligere og mere hensigtsmæssigt på ankomststationen end ved at blive udsat på en foranliggende knudestation og der afvente viderebefordring. Tilsvarende forholdsregler praktiseres ved stykgodsbefordringen, navnlig fragtstykgodsbefordringen.

På strækninger med kun ét lokalgodstog i hver retning planlægges dette som oftest i aften- og nattetimerne - eventuelt i de tidlige morgentimer - hvorved strækningsgods, indleveret til befordring omkring arbejdstidens ophør, kan være anbragt på bestemmelsesstationen, inden forretningenstidens begyndelse næste dag eller senest i løbet af formiddagstimerne.

Som en yderligere foranstaltning til at begrænse udgifterne til lokalgodstog har man - som anført tidligere - med egne lastbiler iværksat kørsel med stykgods til og fra landstationerne på flere strækninger i stedet for med lokalgodstog, hvorved man også er blevet i stand til at gennemføre transporterne fra dør til dør i langt videre omfang end tidligere. Disse lastbiler, der er stationeret på bystationer, betjener landstationerne i oplandet med en daglig udkørsel om formiddagen, efter at det delvis gennemkørende godstog er ankommet til bystationen, og lastbilerne vender tilbage til bystationen mellem kl 17 og 18 (lørdage 13-14) med det gods, der dels er afhentet direkte hos godsforsenderne, dels er indleveret på landstationerne. Viderebefordringen af godset fra bystationen sker almindeligvis med delvis gennemkørende tog.

8. TILRETTELÆGGELSE AF KØREPLANEN FOR POSTBEFORDRENDE TOG.

Postbefordringen er hovedsagelig tilrettelagt i personførende tog, dog foregår en betydelig del af pakkepostbefordringen i ilgodstogene.

Særlige tog til postens befordring indlægges kun efter anmodning fra postvæsenet. Sådanne tog er for tiden indlagt særlig til befordring af avispost og afsendes f.eks. fra København i de nærmeste timer efter midnat og gennemføres således, at viderebefordring for flere strækningers vedkommende kan foregå med morgentog eller tidlige formiddagstog.

9. ANGIVELSE AF KLOKKESLET I KØREPLANEN

Indtil udgangen af året 1893 anvendtes i køreplanen som fælles tid for hele landet Københavns tid. Ligesom København havde sin egen tid, havde visse byer i udlandet også hver sin tid, et forhold, der i lande med flere forskellige tider var til stor ulempe for jernbanetrafikken. For at søge disse ulemper fjernet blev det af den amerikanske regering på en international kongres i året 1884 foreslået at tilvejebringe enhedstider (zonetider). Herhjemme bestemmes ifølge lov af 29. marts 1893, at tiden for alle dele af landet sættes lig med middelsoltid for den 15. længdegrad øst for Greenwich. Alle klokkeslet i køreplanen blev derfor fra 1. januar 1894 angivet i denne (såkaldte mellem-europæiske) tid, der er 9 min 41 sek foran den tidligere anvendte Københavns tid.

M e l l e m e u r o p æ i s k tid anvendes foruden i de øvrige nordiske lande (Finland undtaget) i bl.a. Tyskland, Ungarn, Polen, Schweiz, Italien, Jugoslavien, Frankrig, Belgien og Holland.

V e s t e u r o p æ i s k tid, der er 1 time efter mellemeuropæisk tid, anvendes i Storbritannien og Portugal.

Vesteuropæisk sommertid (der svarer til mellemeuropæisk tid) anvendes i Storbritannien.

Ø s t e u r o p æ i s k tid, der er 1 time før mellem-europæisk tid, anvendes bl.a. i Bulgarien, Rumænien, Grækenland, Finland og Tyrkiet.

Særlig tidsangivelse for sommertiden har været anvendt under og efter verdenskrigene for at opnå bedre udnyttelse af dagslyset, og anvendes vedblivende i forskellige europæiske lande. Her i landet anvendtes sommertid første gang i sommeren 1916 og har under og efter den sidste krig været anvendt i nogle sommermåneder, sidste gang i 1948.

Døgnet's 24 timer betegnes i køreplanen ved tallene 0-24. Denne tidsinddeling indførtes ved sommerkøreplanens ikrafttræden 1927 og havde allerede da i flere år været anvendt af flere udenlandske baner. Man har i tidens løb benyttet forskellig måde til angivelse af køreplanens klokkeslet, f.eks. ved efter tiden at tilføje "form" eller "f" og "efterm" eller "e", ved at omgive klokkeslet fra 6 aften til 5,59 morgen med en

sort ramme og ved endelig at betegne klokkeslet fra 6 aften til 5,59 morgen ved understregning af minuttallet.

10. TOGNUMRE

For i sikkerheds- og i ekspeditionstjenesten at søge undgået, at togene forveksles med hinanden, gives ethvert plan- og særtog et nummer eller betegnes med et bogstav.

Tognummereringen er fastsat således:

P e r s o n f ø r e n d e p l a n t o g, der løber hverdage eller daglig, gives numrene 1 - 999
søn- og helligdage - - 1001 - 1999.

I k k e - p e r s o n f ø r e n d e p l a n t o g, der løber hverdage eller daglig, gives numrene 2001-2999
søn- og helligdage - - 3001-3999.

E l e k t r i s k e tog betegnes med numrene ~~4001-4999~~ ⁵⁰⁰¹⁻⁵⁹⁹⁹.

For særtogs vedkommende skelnes ved nummereringen ikke mellem, om toget er personførende eller ikke-personførende, ej heller om toget kun løber på søn- og helligdage eller ikke, men der anvendes bestemte numre for hvert toglederområde. Ved omlægning af et plangodstog eller af et særtog, gives det særtog, der erstatter det aflyste tog, nummer med femcifret tal på den måde, at der indskydes et nul mellem de to forreste og de to bageste cifre i plangodstogsnummeret, henholdsvis i det oprindelige særtogsnummer.

Særtogs-numrene inden for hvert distrikt ligger højere end plantogenes numre.

Tognummereringen foregår strækningsvis, i princippet begyndende med laveste nummer for døgnets første tog fra udgangsstationen. Hvert nummer må kun forekomme én gang i døgnets på en station og en strækning og så vidt muligt også kun én gang hvert døgn indenfor samme distrikt. Af praktiske hensyn gives gennemgående tog så vidt muligt samme nummer helt fra udgangs- til endestationen, selv om toget løber i begge distrikter. Dette kan medføre, at f eks lyntogene på visse strækninger har lige tognummer i den retning, hvori strækningens andre tog har ulige numre.

Lyntogene og de internationale tog betegnes ud over tognummeret ved særlige navne, jf køreplanerne. For de internationale tog til og fra det sydlige udland er med enkelte undtagelser endvidere gennemført det princip, at der til hvert togpar anvendes numre i numerisk rækkefølge (SHE = tog 115, HSE = tog 116).

11. FORSKELLIGE ARTER AF KØREPLANER UDGIVET AF DANSKE STATSBA- NANER.

I jernbanens første dage under de daværende enkle trafikforhold anvendte man de samme køreplaner såvel for de rejsende som til tjenestebrug. Med trafikens vækst og togantallets forøgelse viste det sig nødvendigt for at opnå en hensigtsmæssig driftsførelse at anføre

forskellige enkeltheder og tjenstlige bemærkninger i køreplanen, som ikke var nødvendige for de rejsende.

Der skelnes nu mellem køreplaner til tjenstlig brug og køreplaner til offentlig brug. Sidstnævnte køreplaner indeholder kun de for persontrafikken bestemte tog, færger og skibe med tidsangivelse for de enkelte stationer, hvor ophold gives for udveksling af rejsende m v, samt angivelse af, hvilke vognklasser togene fører. Endvidere indeholder køreplanen visse bestemmelser for personbefordringen og nogle billettakster m v; om indholdet i køreplanen "Danmarks Rejseforbindelser" henvises til det i det følgende anførte.

Statsbanerne udgiver følgende køreplaner:

T i l t j e n s t l i g b r u g: Tjenestekøreplan I A, I B (eventuelt med bilag) og II, tjenestekøreplanens indledende bemærkninger, der udgives i særskilt hæfte, strækningskøreplaner og grafiske køreplaner. Endvidere anvendes køreplanerne "Togplan" og "Danmarks Rejseforbindelser" til tjenstlig brug.

T i l b r u g f o r p u b l i k u m: Opslagskøreplan, køreplanerne "Togplan" og "Danmarks Rejseforbindelser", et hæfte med sejlplan og takster for færger og skibe (navnlig beregnet for automobilister), en lokal-køreplan for Københavns nærtrafik samt et hæfte indeholdende vigtige togforbindelser til og fra udlandet; endvidere udgives særlige lokale køreplaner for statsbanernes rutebiler.

De i publikumskøreplanerne anvendte tegn som f eks bølge- linie til venstre for togets tider, når det ikke løber daglig, et kors eller to korslagte hamre til betegnelse af henholdsvis søn- og helligdagstog og hverdagstog, kniv og gaffel, glas til betegnelse af restauration o s v er aftalt på en europæisk køreplanskonference i 1929 og anvendes i de fleste europæiske køreplaner.

A. Tjenestekøreplaner

Tjenestekøreplanerne er i første række bestemt for tog-, lokomotiv- og stationspersonale og indeholder derfor angivelser, der har betydning for togenes gennemførsel.

Tjenestekøreplan I A indeholder køreplaner for Sjælland og Falster med undtagelse af Nord-, Kyst-, Frederikssund- og Hareskovbanen, tjenestekøreplan I B indeholder køreplaner for Nord-, Kyst-, Frederikssund- og Hareskovbanen, og tjenestekøreplan II indeholder køreplaner for Jylland og Fyn. Til tjenestekøreplan I B udarbejdes ~~indledende~~ et bilag indeholdende planer for samtlige tog ad østre dobbeltspor mellem København H og Helgoland.

Med hensyn til tjenestekøreplanernes udarbejdelse og fremstilling følges nedennævnte fremgangsmåde:

På grundlag af bl a distrikternes forslag til ny køreplan udarbejdes i generaldirektoratets køreplanskontor ved rettelse i en gældende køreplan manuskript til et køreplansudkast.

Trykt korrektur af udkastet tilsendes distrikterne samt postvæsenet og privatbaner. Distrikterne udsender ud-

kastet til de forskellige trafiksektioner samt til stationerne de for disse gældende sider af udkastet, og stationerne sættes herved i stand til ikke blot at udarbejde forslag til ny tjenestefordeling og ændring i sporbenyttelsen, men også til at udtale sig om muligheden for køreplanens gennemførelse og til eventuelt at fremkomme med forslag til ændringer. Udkastet er, som det fremgår af påtrykket, fortroligt, og dets indhold må ikke meddeles publikum eller pressen.

Med distriktets udtalelse tilbagesendes køreplansudkastet til køreplanskontoret, der efter at have gennemarbejdet eventuelle nye forslag og rettelser leverer bogtrykkeren et rettet udkast som manuskript til "Endeligt udkast". Efter at det endelige køreplansudkast er gennemgået i distrikterne, tilbagesendes det til generaldirektoratet med eventuelle bemærkninger, der gennemarbejdes, hvorefter rentrykning kan finde sted.

Tjenestekøreplanerne udarbejdes som årskøreplaner, således at der normalt ikke udsendes nye planer ved overgang til vinterkøreplan.

B. Strækningskøreplaner

Til brug for banetjenestens liniepersonale fremstilles ved hjælp af tjenestekøreplanernes tryksats køreplanshæfter, der foruden en kortfattet vejledning i tjenestekøreplanens brug m v almindeligvis kun indeholder én køreplansstrækning. Det pågældende personale får kun strækningskøreplanen for den eller de strækninger, hvorpå de forretter tjeneste, og man opnår ved hele ordningen en besparelse i udgifterne ved køreplansfremstillingen.

C. Grafiske køreplaner

Den grafiske køreplan muliggør et hurtigt overblik over et togs løb samt over en stræknings eller et strækningsafsnits toggang, ligesom de enkelte togs forhold til hinanden på samme strækning (krydsninger og overhalinger) eller til tog på tilsluttende strækninger meget overskueligt fremgår af planen. Der fremstilles grafiske køreplaner for toggangen på samtlige statsbanestrækninger.

Den grafiske køreplan er et uundværligt hjælpemiddel, dels for togledelsen under det daglige arbejde, dels ved indlægning af nye og omlægning af bestående tog.

Ved Danske Statsbaner anvendes den "liggende" form for grafiske køreplaner, d v s timerne betegnes med vandrette linier, stationsnavne ved lodrette streger. Nogle lande, f eks Sverige og Norge, anvender den "stående" form med vandrette streger for stationsnavne, lodrette linier for timer.

Timerne er ved tynde linier delt i minutafsnit, i nogle køreplansnet for hver 5 i andre for hver 10 minutter; af 5 og 10 minutters net haves igen to størrelser; det afhænger af intensiviteten af den pågældende stræknings toggang, hvilket net der anvendes, idet selvsagt et stort net spiler de enkelte tog ud fra hinanden og derved tydeliggør planen.

Med hensyn til angivelse af stationerne i planen følges den fremgangsmåde, at by- og knudestationer betegnes med tykke, andre togfølgestationer ved tyndere fuldt optrukne streger. Ikke-togfølgestationer samt billet-salgssteder og sidespor betegnes ved tynde stiplede streger. Trinbrætter angives ikke med streg, men er kun anført i planen med navn.

Planen indeholder angivelse af kilometerafstandene samt af, på hvilken side af strækningen stationernes hovedbygning er beliggende, og hvorledes sidespor og tilslutningsbaner m v er indført. Endvidere fremgår det af planen, hvilke stationer der er forsynet med tekniske indretninger som drejeskiver, vandforsyningsanlæg for lokomotiver, brovægt o s v, samt om strækningen er forsynet med linieblokanlæg.

Hurtigtog, personførende og ikke-personførende tog betegnes med hver sin signatur i planerne, endvidere angiver signaturen, hvorvidt toget løber daglig, hverdage, søn- og helligdage eller i perioder.

Planerne tegnes på grundlag af den færdigtrykte køreplan, eventuelt det endelige udkast. Linierne, der angiver togenes løb, indtegnes, og minutangivelserne anføres, endvidere istemples toignumrene.

D. Køreplanerne "Togplan" og "Danmarks Rejseforbindelser"

Af rent praktiske hensyn er det nødvendigt også at fremstille køreplan for publikum i bog- eller hæfteform, således at man såvel hjemme ved forberedelse af rejsen som under selve rejsen på bekvem måde kan skaffe sig oplysning om rejsemuligheder og rejsetider.

Den tidligere lommekøreplan "Danmarks Jernbaner" udkom første gang i året 1886 og indeholdt da køreplan for samtlige stats- og privatbanestrækninger.

Allerede i året 1880 havde postkontrollør Faber påbegyndt udgivelsen af en lommekøreplan "Fabers Lommekøreplan". Denne køreplan, der hovedsagelig havde samme indhold, som statsbanernes lommekøreplan senere fik, blev, da ingen officiel køreplan fandtes på dette tidspunkt, med tilladelse fra statsbanerne forhandlet gennem disses billetkontorer.

"Rejseliste for kongeriget Danmark" blev udgivet allerede fra året 1868 på foranledning af daværende postekspedient Faber. Den udkom hver måned i åjourført udgave og indeholdt foruden stats- og privatbanernes køreplaner (med angivelse af postbefordringens omfang), alle postførende automobilruter (også private), samtlige DSB-automobilruter, indenlandske og visse udenlandske skibsruter, flyveruter, oplysninger om omdelingstider ved postkontorer og visse postekspeditioner samt post-, telegraf- og visse jernbaretakster m v.

I 1933 opnåedes en overenskomst med udgiveren af "Fabers Lommekøreplan" og af "Rejseliste for kongeriget Danmark", hvorefter udgiverretten til nævnte to publikationer overgik til Danske Statsbaner. De to private

køreplaner blev sammenarbejdet med statsbanernes egen lommekøreplan, således at der blev udgivet en jernbanelommeplan i lommeformat samt nævnte rejseliste, der ikke undergik nogen væsentlig forandring med hensyn til opstillingen.

Efter statsbanernes overtagelse af nævnte to køreplaner kom efterhånden den tanke frem, om man ikke kunne simplificere arbejdet ved køreplanernes udarbejdelse ved at anvende den samme sats i begge publikationer for de planer m v, der var enslydende. Forskellige forhold, bl a krigen 1939-1945 og de vanskelige forhold derefter gjorde, at spørgsmålet først blev løst den 15. maj 1949 ved udarbejdelsen af "Togplan" ("den blå") og "Danmarks Rejseforbindelser" ("den grønne"). Samtidig ophørte lommekøreplanen og rejselisten at udkomme.

"Togplan", der udkommer ved køreplansskifte, indeholder køreplaner for stats- og privatbaner, for de internationale tog, der berører landet, takstbestemmelser, billetpriser m v.

"Danmarks Rejseforbindelser" har samme indhold som "Togplan", men indeholder endvidere planer for automobilruter, luftruter og skibsforbindelser. I modsætning til, hvad der tidligere var gældende for rejselisten, blev der nu mulighed for optagelse mod en nærmere fastsat betaling også af planer for automobilruter uden postbefordring, således at der er skabt en køreplan, hvori planerne for samtlige offentlige befordringsmidler her i landet vil kunne finde optagelse. "Danmarks Rejseforbindelser" udkom det første år hver måned, men fra sommerkøreplanens ikrafttræden 14. maj 1950 udkommer den kun ved køreplansskifte.

Foruden at tjene som rejsehåndbog for publikum har den tidligere rejseliste, der, som anført foran, indeholdt forskellige postale oplysninger, været anvendt som postvæsenets officielt anerkendte og til posthusenes brug anskaffede oplysningsmateriale. Man fandt det ikke hensigtsmæssigt ved rejselistens inddragning at optage de postale oplysninger i "Danmarks Rejseforbindelser", og postvæsenet udgiver derfor et særligt hæfte "Postbefordring i indlandet" indeholdende rejselistens heromhandlede oplysninger samt forskellige postale bestemmelser. Hæftet udkommer i ny udgave ved hvert køreplansskifte.

Ved udarbejdelsen af køreplanen "Togplan" benyttes følgende fremgangsmåde:

På grundlag af manuskriptet til udkast til tjenestekøreplanerne udarbejdes i generaldirektoratets køreplanskontor et udkast til "Togplan". Korrektur herpå samles i et hæfte, der udsendes som udkast til Danske Statsbaners køreplan. Udkastet indeholder kun statsbanestrækninger og udsendes til distrikterne til udtalelse samt til postvæsenet, privatbaner, udenlandske baner, lederne af statsbanernes omnibusruter, private rutebilejere o.l. Det er ligesom udkastet til tjenestekøreplanerne fortroligt. Distrikterne gennemgår udkastet, især for så vidt angår anførslerne om togenes klassebetegnelse og togskifte på knudestationer, og tilbagesender det

til generaldirektoratet med eventuelle bemærkninger. Ligesom der også til tjenestekøreplanerne udfærdiges et endeligt udkast, udfærdiges der også endeligt udkast til nævnte køreplan. Dette udsendes i samme omfang som det første udkast.

Privatbanerne udarbejder hver for sig udkast til køreplan for egne strækninger. Udkastene indsendes til generaldirektoratet, der gennemgår de forbindelser, der vedrører statsbanerne, samt indarbejder udkastene i publikumskøreplanen på samme måde som for statsbanestrækningernes vedkommende. Der fremstilles dog ikke et samlet udkast til privatbanernes køreplaner. Hver enkelt banes udkast udsendes til pågældende distrikt til udtalelse. Distriktet sender udkastene til overgangsstationer til pågældende privatbaner, som derved sættes i stand til at udtale sig om hensigtsmæssigheden af den foreslåede køreplan, for så vidt angår forbindelsen mellem stats- og privatbaner. Først efter at generaldirektoratet har modtaget endeligt udkast fra privatbanerne eller meddelelse om, at første udkast også gælder som endeligt udkast, kan køreplanen gå i rentryk. Det skal bemærkes, at køreplanen for privatbanerne skal approberes af ministeriet for offentlige arbejder.

Rentrykningen foregår på den måde, at der af de i sats opstillede køreplanssider støbes særlige trykplader, der benyttes ved trykningen, idet der derved undgås slitage på typerne ved trykningen af det store oplag, ligesom man sikrer sig imod, at typer eventuelt falder ud af satsen under trykningen.

Ved vinterkøreplansskiftet udsendes i almindelighed kun ét udkast til køreplanen. Foretages der efter dettes udsendelse ændringer, der kan have betydning for privatbaner o l, underrettes disse særskilt.

"Den blå" fremstilledes i sommeren 1959 og i vinterperioden 1959/60 i et oplag af henholdsvis 50 000 og 40 000 stk.

"Den grønne" fremstilledes i sommeren 1959 og i vinterperioden 1959/60 i et oplag af henholdsvis 100 000 og 90 000 stk.

Endvidere udfærdiges et hæfte indeholdende sejlplan og takster for personbefordring og automobiloverførsel for samtlige statsbanernes overfarter. Hæftet fremstilles i udgaver på dansk, tysk og engelsk i et samlet antal af ca. 100 000 hvert halvår.

Vinter 1959/60 → 250 000 → samlet

E. Køreplan for Københavns nærtrafik

"Københavns nærtrafik" er en lokalkøreplan for Nordsjælland. Den fremstilles ved hjælp af tryksatsen til "Togplan" for så vidt angår stats- og privatbaner i omegnen af København.

Køreplanen fremstilledes i sommeren 1959 og i vinterperioden 1959/60 i et oplag af henholdsvis 45 000 og 40 000 stk.

F. Togforbindelser til og fra udlandet

Hæftet "Internationale togforbindelser", der udleveres gratis til publikum, indeholder de vigtigere forbindelser med udlandet og svarer til det i publikumskøreplanen indeholdte afsnit med vigtigere udenlandske togforbindelser.

Hæftet fremstilledes i sommeren 1959 og i vinterperioden 1959/60 i et oplag af henholdsvis 80 000 og 70 000 stk.

G. Opslagskøreplanen

Opslagskøreplanen, der indeholder køreplaner for samtlige statsbanestrækninger ~~undtagen for den elektriske tog-gang i Københavns nærtrafik~~, udgives i indtil 8-9 blade. Dels af hensyn til fremstillingsomkostningerne, dels af pladshensyn på stationerne, og endelig fordi benyttelsen af denne køreplan er temmelig ringe, fordeles samtlige blade kun til større stats- og privatbanestationer samt til stationer, hvor særlige forhold måtte gøre opslag af samtlige blade ønskelig. Til øvrige stationer fordeles almindeligvis kun det blad, der indeholder den strækning, hvorpå stationen er beliggende, samt tilstødende strækninger.

Opslagskøreplanen fremstilles på grundlag af den tryksats, der anvendes til køreplanen "Togplan". Fremgangsmåden er følgende: Efter at det endelige udkast til køreplanen "Togplan" foreligger så vidt bearbejdet, at køreplanen kan gå i trykken, leveres af bogtrykkeren skarpe aftryk af hver køreplansstrækning. På Geodætisk Institut sammenstilles og opklæbes de enkelte køreplansstrækninger, således at der fremkommer en formindsket gengivelse af hver enkelt af opslagskøreplanens blade, hvorefter der foretages en opfotografering af disse, og af fotografi-erne fremstilles den egentlige trykplade. Der ligger således intet egentligt køreplansarbejde i fremstillingen af opslagskøreplanen.

H. Lokale køreplaner for Danske Statsbaners omnibusruter

Køreplan for samtlige rutebillinier, der drives af Danske Statsbaner, er optaget i "Danmarks Rejseforbindelser", men desuden fremstilles for de enkelte omnibusruter særskilte køreplaner til gratis uddeling til publikum.

12. MATERIALE VED KØREPLANSBEREGNINGEN

A. Tabeller over køretider

For at kunne udarbejde køreplanen er det først og fremmest nødvendigt at vide, hvor megen tid der skal beregnes for hvert tog til gennemløb af strækningen.

Denne tid, der benævnes køretiden, er afhængig af hastigheden, der atter er afhængig af:

- 1) de særlige forhold på den enkelte banestrækning,
- 2) lokomotivets (motorvognens) ydeevne,
- 3) materiellets konstruktion,

- 4) bremsernes art, antal og fordeling samt
- 5) togstørrelsen (antal aksler og vægt) og togsammensætningen.

De af Danske Statsbaner benyttede køretider er samlet i hæftet "Tabeller over køretider".

B. Beregning af køretider

Ved Danske Statsbaner har man anvendt 2 grupper af køretider, nemlig de såkaldte A-køretider og B-køretider.

A-køretiderne, der refererede sig til bestemte togarter - eksempelvis K (oprindelig udledt af kurértog), HI (hurtigt iltog), B (blandet tog) og LG (langsomt godstog) -, blev endeligt udformet i året 1904. A-køretidernes betydning aftog, efterhånden som der blev udarbejdet flere B-køretider, og de blev afskaffet ved køreplansskiftet i sommeren 1962.

B-køretiderne, der er identiske med de idag anvendte køretider, blev indført ved Danske Statsbaner i året 1927. De adskiller sig fra A-køretiderne derved, at beregningen er teoretisk exact, d v s køretidens længde beregnes fra det øjeblik, toget sætter sig i bevægelse med jævnt stigende hastighed, og indtil det øjeblik, hvor det standser, medens der under kørselen frem over linien tages hensyn til alle forekommende stigninger og fald med deres virkelige værdier og til alle forekommende mindre og større jævne hastighedsovergange. Endvidere tages der hensyn til banens stigningsforhold, hver gang disse ændrer sig, og når den tilladte største hastighed, hvormed banen ellers må befares, er begrænset af en fast hastighedsnedsættelse, skal nedsættes, f eks ved kørsel gennem stationerne. Der skal i k k e ved B-køretider, som det var tilfældet ved A-køretiderne, gives noget tidstillæg for igangsætning og standsning m v til de i "Tabeller over køretider" angivne tider, idet den hertil medgående tid er indbefattet i beregningen.

Beregningen foretages for en bestemt belastning og maskintype, hvorefter følger, at det ikke kan påregnes, at toget kan vinde tid, når belastningen svarer til den, hvorefter køretiden er beregnet.

Bestemmelsen af køretider faldor i følgende 4 afsnit:

- 1) beregning af maskinens trækraft
- 2) beregning af den samlede togmodstand
- 3) konstruktion af togets hastighedskurve og
- 4) beregning af køretiden ud fra hastighedskurven.

C. Køretidstabellernes benyttelse og indhold

Togene betegnes i køretidstabellerne og i tjenestekøreplanen under pågældende tognummer med et litra, der angiver lokomotiv- eller motorvognstypen, i forbindelse med togets ~~togvægt~~ ^{længde}, f. eks MX 300, MY 500, E 500, K 150, P 250, R 270, S 300, MO 185, MP 142. Lyntog angives kun ved L.

For tog, der fremføres af en fremmed banes trækraft (materiel), er i stedet for de nævnte betegnelser anvendt pågældende banes navn i forkortelse, som f. eks DB, HTJ og ETJ.

Ved udarbejdelsen af køreplanen kan der ved tillæg til de pågældende køretider ("La-tillæg") tages hensyn til midlertidige hastighedsnedsættelser, når disse strækker sig over en længere del af køreplansperioden

Eksempel på køretidstabel

(Strækningen København H-Korsør)

Strækningens maksimalhastighed 120 km/t

Station	Hastighed i km/t ad det gennemgående hovedspor	Virkelig køretid i minutter uden standsning:									
		Kh - Kø			Kh-Ro: Kh-Ro,Ro-Rg Ro-Sg: Rg-So,So-Sg Sg-Kø			Kh-Ro,Ro-Vy Vy-Bo,Bo-Rg Rg-So,So-Sg,Sg-Kø			
		L	P	200 MY 400	L	P	400 MY 400	S	300 MY 300		
København H	-										
Valby	120	3,75	5,0	4,4	3,75	8,5	4,4	5,0	4,3		
Vigerslev	-	1,25	1,5	1,4	1,25	2,0	1,4	1,5	1,5		
Glostrup	-	3,50	3,5	3,3	3,50	5,0	3,5	4,5	4,1		
Vridsløselille	-	1,50	2,0	1,7	1,50	2,0	1,9	2,5	2,3		
Tåstrup	-	1,75	2,5	1,8	1,75	2,5	2,0	2,5	2,5		
Hedehusene	-	3,75	4,5	3,8	3,75	5,5	4,2	5,5	5,0		
Roskilde	-	3,75	4,5	4,0	5,00	6,5	4,8	6,5	5,6		
Gøderup	-	3,25	4,0	3,5	4,50	7,5	5,6	6,5	5,8		
Viby Sjælland	-	2,50	3,0	2,6	2,75	3,5	3,0	4,5	4,2		
Borup	-	3,75	4,5	4,1	3,75	5,0	4,6	8,5	7,0		
Kværkeby	-	3,75	4,5	3,5	3,75	4,5	4,1	6,5	6,0		
Ringsted	-	3,75	5,0	4,0	3,75	6,5	5,1	6,5	6,0		
Fjenneslev	-	4,25	5,0	4,1	4,25	8,0	6,4	8,5	6,8		
Sorø	-	3,75	4,0	3,6	3,75	6,0	4,6	6,0	5,5		
Frederikslund	-	4,25	5,0	4,3	4,25	9,0	6,6	8,0	6,8		
Slagelse	-	3,75	4,5	3,7	4,50	5,5	4,7	6,0	5,7		
Forlev	-	3,75	4,5	3,6	5,00	7,5	5,8	6,5	6,3		
Svenstrup Sjælland	-	3,25	4,0	3,1	3,25	4,0	3,7	4,5	4,6		
Korsør	-	3,50	4,0	3,5	3,50	4,5	3,8	4,0	4,2		
Minutter ialt:		62,75	75,5	64,0	67,50	103,5	80,2	104,0	94,2		
Togets maksh. i km/t		120	100	120	120	100	100	90	80		

D. Grafiske køreplaner

Ved tilrettelæggelse af praktisk taget enhver strækings køreplan ligesom f. eks. ved afviklingen af toggangen under større uregelmæssigheder er de foran omhandlede grafiske køreplaner et ganske uundværligt hjælpemiddel.

E. Statistik over togenes benyttelse og fremførelse

Tograpporternes angivelser om togenes benyttelse og fremførelse nyttiggøres ved køreplansberegningen gennem de i distrikterne periodevis udarbejdede fortegnelser over hvert enkelt personførende togs daglige benyttelse, udtrykt ved det største antal rejsende (passagerstatistik), samt over hvorledes toget er fremført (forsinkelsesstatistik). Denne forsinkelsesstatistik indeholder tillige kortfattede oplysninger om årsagen til eventuelle forsinkelser.

Endvidere udfærdiges periodevis i distrikterne efter tograpporternes angivelser en fortegnelse over, hvorledes godstogene er udnyttet (belastningshæfte).

13. KØREPLANSBEREGNING

*persontrafik = ok
godstrafik ofte
ulovs.*

Antallet af rejsende, der søger befordring fra en station, svarer i almindelighed nogenlunde til antallet af rejsende, der ankommer til samme station; heraf følger, at de fleste strækninger har en tilnærmelsesvis lige stor persontrafik i begge retninger, og resultatet må igen blive, at der mellem to stationer skal løbe omtrent det samme antal tog i hver retning. I godstrafikken derimod består der som oftest ikke en sådan regelmæssighed, idet mængden af ind- og udgået gods til og fra de enkelte stationer hyppigt ikke falder sammen.

En strækings køreplan må tilrettelægges således, at der - taget i almindelighed - til hvert tog i den ene retning svarer et tog i modsat retning (modtog). Tog og modtog hører sammen og danner, hvad man kalder et togpar (motorvogne anvendes dog ofte i rundløb, således at f. eks. modtoget til et tog Fredericia-Langå-Struer er et tog Struer-Herning-Fredericia). Oftest - i hvert fald på sidebaner - er det de samme vogne, der løber i et togpar. Køreplanen for tog og modtog bør stemme således sammen, at det også ved eventuelle togforsinkelser er muligt, at lokomotiver (motorvogne) og vogne kan blive i løb i de togpar, hvori de er planlagt at løbe. Vendetiden må derfor være tilstrækkelig udmålt. I vendetiden skal ikke blot eventuelle forsinkelser kunne udlignes, men der skal også kunne foretages de nødvendige ændringer i togstammer, rengøring, vandforsyning o. l.

For at kunne udarbejde en økonomisk forsvarlig og til behovet svarende køreplan må man være bekendt med hver enkelt områdes trafikbehov med hensyn såvel til forretnings- som til fornøjelses- og udflugtstrafik, og med hensyn til godstrafikken være klar over, hvor godset

fremkommer, og hvortil det almindeligvis fordeles. Man må endvidere holde sig i forbindelse med handelsforeninger, andre trafikvirksomheder, turistforeninger, skoler o s v for stadig at være kendt med trafikbehovet og ønsker for dets afvikling.

I øvrigt må man ved køreplanens opbygning tage hensyn til stationsanlæggenes ydeevne og være i stand til at vurdere, f eks hvor lang tid der på en station skal beregnes til rejsendes passage fra et tog til et andet, til vognes overførsel mellem tilsluttende tog og så fremdeles. På stationer, hvor perronunder- eller perronovergange ikke findes, må man af hensyn til de rejsendes færdsel over sporene søge planerne tilrettelagt således, at to tog, hvis ekspedition skal foregå over hinandens togvej, så vidt muligt ikke indtræffer til stationen samtidig. Der må endvidere tages hensyn til, i hvilket omfang stationernes sikringsanlæg (f eks på en knudestation) tillader samtidig indkørsel og udkørsel for tog fra og til forskellige banestrækninger; tages ikke hensyn hertil, risikeres, at toget fast får "stop" foran stationen.

Ved planlægning af godstog til betjening af landstationstrafikken må det tages i betragtning, at de på mindre stationer forekommende sporforhold samt disse stationers ringe personalestyrke gør samtidig ekspedition af to arbejdende godstog uhensigtsmæssig.

En ret vanskelig opgave ved tilrettelæggelse af køreplanen er rigtig udmåling af stationsopholdene, dels fordi benyttelsen af såvel personførende som af ikke-personførende tog svinger stærkt, dels fordi opholdene af hensyn til den kortest mulige rejsetid bør være så små som muligt. Da køretiderne, såfremt togene er fuldt belastet, i almindelighed ikke giver mulighed for indhentning af forsinkelse, kan utilstrækkelige stationsophold give anledning til vedvarende forsinkelser. Der må derfor ved køreplanens udarbejdelse for hver enkelt station tages hensyn til, hvilke arbejder toget almindeligvis skal bestrebe på denne, for personførende togs vedkommende udveksling af rejsende, ind- og udlæsning af rejsegods, post samt stykgods, afhængning og optagning af gennemgående vogne eller forstærkningsvogne, lokomotiv- og personaleskiftning m v, for ikke-personførende togs vedkommende optagning og afhængning af vogne, ind- og udlæsning af stykgods samt udførelse af eventuelt omrangeringsarbejde på de stationer, der ikke er i besiddelse af særlig rangerkraft.

Hurtigkørende tog må for at opnå stor rejsehastighed have så få ophold undervejs som muligt, og der bør ikke uden meget vægtige grunde etableres nye standsningssteder for sådanne tog, også fordi nye togstandsninger meget let medfører krav fra andre byer om tilsvarende indrømmelser.

Endelig må togenes køretider være rigtigt udregnet, og der må ved midlertidig nedsat kørehastighed for længere perioder være indregnet tillæg til køretiden i planen.

Når fornødent hensyn tages til disse forhold ved køreplansberegningen, er der tilvejebragt mulighed for en "sand" køreplan, der kan gennemføres som planlagt.

Naturligvis vil der dog altid såvel under højtidstrafikken som på de dage, hvor ferietrafikken kulminerer, forekomme spidsbelastninger, hvis afvikling ikke kan forenes med rettidig toggang; køreplanen kan ikke baseres på sådanne mere isolerede belastninger, thi derved ville der størstedelen af året forekomme urimelig og unødigt forlængelse af rejsetiden.

Kan en køreplan i almindelighed ikke gennemføres således, som den er fastlagt på papiret, foreligger der mulighed for en forringelse af de til sikkerheden, ydeevnen og økonomien stillede krav.

Når et tog ikke fremføres efter sin plan, kan der på en station blive sammentrængt så mange forskellige arbejder, at personalet kan fristes til i bestræbelserne for at fremme toggangen at tilsidesætte foreskrevne bestemmelser for s i k k e r h e d e n.

Da trafikken ikke fordeler sig ligeligt over hele døgnet, kan forsinkelser forårsage, at de forsinkede tog kommer ind i tidsafsnit, hvor ekspeditionen vil være til gene for eller udelukke andre togs ekspedition, eller med andre ord: togforsinkelser nedsætter y d e e v n e n.

For såvel det stationære som for det kørende personale giver togforsinkelsen tjenestetimer, der ikke kan nyttiggøres. Lokomotiver og motorvogne bliver beholdt længere til tjeneste end planlagt. Brændsel (kul og olie) bliver derved ødet ved den unyttige venten og senere, når forsinkelsen skal søges indvundet, ved forcering af kørslen. Endvidere strammes tjenestefordelinger, kørselsfordelinger, vognløb m v, således at det eventuelt kan blive nødvendigt at foretage ændringer af disse, ofte til ulempe for arbejdet hele dagen. For trafikanten er forsinkelser til ikke mindre ulempe og kan, såfremt disse forekommer permanent, meget let give anledning til afvandring til andre befordringsmidler. De her nævnte forhold forringer alle ø k o n o m i e n.

Rettidighed er for jernbanen sikkerhedens bedste støtte og et af de bedste midler til at hverve og fastholde kunder.

14. KØREHASTIGHED OG REJSEHASTIGHED

Af hensyn til konkurrencen med andre transportmidler er det ikke blot en forudsætning, at køreplanen tilrettelægges således, at den kan gennemføres uden forsinkelse, men der må tillige tages hensyn til, at rejsehastigheden bliver den størst mulige.

Kørehastigheden og rejsehastigheden er to forskellige begreber. Ved et togs kørehastighed forstår man den hastighed, toget opnår på fri bane, og ved rejsehastighed gennemsnitshastigheden mellem togets endepunkter, idet opholdene på mellemstationer medregnes.

Mulighederne for opnåelse af stor rejsehastighed (kort befordringstid) er ikke alene afhængig af kørehastigheden, men som det fremgår af følgende eksempel af mange andre forhold:

Eks: Tog 2, der er planlagt fremført af loko E med belastning 450 tons, tilbagelægger den 110 km lange strækning A-G på 111 min, hvilket giver en rejsehastighed af 59,5 km pr time. Toget har undervejs ophold ved stationerne B, C, D og E. Togets maksimalhastighed er 100 km/t.

Grunden til den ret betydelige forskel mellem kørehastighed og rejsehastighed må søges i følgende forhold:

- 1) antallet af standsninger undervejs, idet hver standsning og igangsætning forlænger køretiden,
- 2) tiden, der medgår til stationsophold,
- 3) nedsættelse af maksimalhastigheden gennem de stationer, hvis sporanlæg ikke er udbygget til en maksimalhastighed af mindst 100 km/t

- 4) hensyntagen til faste hastighedsnedsættelser samt eventuelt også til midlertidige hastighedsnedsættelser af længere varighed og
- 5) den omstændighed, at et stort damptog selvsagt ikke straks efter eller umiddelbart før et standsningssted lige så lidt som på stigninger blot tilnærmelsesvis kan komme op på den største tilladte kørehastighed.

For at opnå stor rejsehastighed tager man såvel anlægstekniske som køreplans-tekniske midler i anvendelse.

Af anlægstekniske midler kan nævnes:

- a) anlæg af dobbeltspor, der bevirker, at alle hensyn til krydsning med modgående tog bortfalder,
- b) udbygning af banelegemet og stationernes sporanlæg til større hastigheder,
- c) etablering af linieblokanlæg med mellemblok-signaler
- d) *automatisk kørselsstyring* erstatning af færgeoverfarter med broforbindelser
- e) *højere gennemkørsel* forhøjelse af lokomotivers og motorvognes ydeevne,
- f) etablering af vejkrydssignaler ved ubevogtede overkørsler på sidebaner,
- g) tilvejebringelse af bekvemme ind- og udstigningsforhold i personvognsmateriellet og
- h) på stationer i nærtrafik bygning af perroner i omtrent samme højde som vognbunden, således at vogntrin ikke skal benyttes ved ind- og udstigning.

Af køreplans tekniske midler til opnåelse af forøget rejsehastighed kan nævnes:

- a) anvendelse af halve minutters ophold på stationer, hvor arbejdet kun er af ringe omfang,
- b) anvendelse af "x" og af "S" i stedet for ankomsttid; sådanne standsninger kaldes fakultative standsninger, medens de faste standsninger (anførelse af såvel ankomst- som afgangstid) benævnes obligatoriske standsninger. Ved de fakultative standsninger samt i øvrigt ved SR's bestemmelser om togenes passage- og afgangstider opnås 3 ting:
 1. den økonomiske fordel, der ligger i at undgå unødvendige standsninger,
 2. at gøre togenes planer elastiske, således at opståede forsinkelser lettere indvindes, og at den forhåndenværende tid fordeles på stationerne efter det arbejde, toget skal præstere,

3. mulighed for - hvis ønskeligt - at stramme planer i de tilfælde, hvor det erfaringsmæssigt vides, at der ikke foreligger nødvendighed for standsning på alle stationer daglig,
- c) videreførelse af sidebanetog fra tilslutningsstationen til en nærliggende større station på hovedbanen. Ved denne ordning opnås ofte ikke blot en forkortet rejsetid for sidebanerejsende udover tilslutningsstationerne, men også betydelige økonomiske fordele for jernbanen derved, at det til betjening af sidebanerne nødvendige materiel og personale helt eller delvis er samlet på enkelte større stationer,
- d) befordring af rejsende ad omveje. Rejsende til stationer syd for Bramminge i vestgående tog på strækningen Fredericia-Esbjerg befordres således i nogle tilfælde til Esbjerg, hvor omstigning finder sted til Tønder-Bramminge - banens tog, og rejsende fra stationer syd for Lunderskov til stationer vest for Lunderskov befordres i visse tilfælde til Kolding, hvor omstigning finder sted til vestgående tog. I begge tilfælde er togene gjort gennemkørende i Bramminge, henholdsvis Lunderskov, og en forhøjelse af rejsehastigheden er opnået.
- e) anvendelse af særlige søndagsplaner. Den lokale søndagstrafik adskiller sig fra hverdagstrafikken derved, at den er større for persontrafikken og mindre for godstrafikkens vedkommende. De lange ophold, som nogle tog har af hensyn til godsbefordring, er unødvendige på søndage, idet rejsendes ind- og udstigning kan tilendebringes meget hurtigt, medens på den anden side det større antal rejsende på søndage kan nødvendiggøre, at persontogene på disse dage må have noget længere stationsophold. Hverdagstog omlægges derfor i mange tilfælde i særlige søndagsplaner.

Foruden disse midler til opnåelse af forøget rejsehastighed kan man ved at undgå etablering af gennemgående vogne fra et tog til et andet opnå forøgelse af rejsehastigheden derved, at opholdet for det tog, der skal optage henholdsvis afsætte gennemgående vogne på tilslutningsstationen, kan indskrænkes, idet der almindeligvis kræves mere tid til en sådan rangering end til rejsendes omstigning. Et andet middel er at "lukke" toget for befordring af rejsegods og ekspresgods, som det er tilfældet med visse fjerntog, hvorved opholdene på bystationer- og navnlig færgestationer - kan nedsættes ikke ubetydeligt.

Sikkerhedsbestemmelserne kan i større eller mindre grad påvirke rejsehastigheden; det gælder derfor om at udforme sikkerhedsbestemmelserne således, at de kun i strengt nødvendigt omfang giver anledning til nedsættelse af rejsehastigheden. Eksempelvis kan anføres, at "Togreglementet af 1920" foreskrev hastighedsnedsættelse til 45 km/t for et gennemkørende tog på en station, hvor toget krydsede eller overhalede et andet tog; en sådan hastighedsnedsættelse betød i henhold til foran-

$$\frac{\text{tilbagelagt. afstand i km}}{\text{køretid i min}} \times 60 = \text{rejse hast.}$$

Aug 33 104.8
 (sælden) 80 104.8
 - " - 15 106.

~~~~~~~~~  
 264

|                               |          |
|-------------------------------|----------|
| England.                      | 121.-    |
| Tyskland = Basel - Frankfurt. | 106.4    |
| Frankrig                      | 135.7    |
| Japan                         | 225 km/t |

stående afsnit om regler for køretidstabellernes benyttelse for et eksprestog op til 1,7 min længere køretid for hver krydsning eller overhaling undervejs.

Til nærmere belysning af den udvikling, der siden året 1869 er sket i befordringstiden pr jernbane, anføres nedenstående en oversigt for forskellige år over befordringstiden med hurtigste plantog fra København til Århus over Fredericia:

|            |       |       |       |       |     |                         |
|------------|-------|-------|-------|-------|-----|-------------------------|
| Juli måned | 1869: | 10    | timer | 57    | min |                         |
| -          | -     | 1874: | 10    | -     | 20  | -                       |
| -          | -     | 1879: | 10    | -     | 20  | -                       |
| -          | -     | 1884: | 10    | -     | 00  | -                       |
| -          | -     | 1889: | 9     | -     | 24  | -                       |
| -          | -     | 1894: | 9     | -     | 00  | -                       |
| -          | -     | 1899: | 8     | -     | 33  | -                       |
| -          | -     | 1904: | 8     | -     | 22  | -                       |
| -          | -     | 1909: | 8     | -     | 16  | -                       |
| -          | -     | 1914: | 8     | -     | 01  | -                       |
| -          | -     | 1919: | 9     | -     | 25  | - (særlig brændsels-    |
|            |       |       |       |       |     | situation efter krigen) |
| -          | -     | 1924: | 8     | timer | 23  | min                     |
| -          | -     | 1929: | 7     | -     | 52  | -                       |
| -          | -     | 1934: | 7     | -     | 17  | -                       |
| -          | -     | 1939: | 7     | -     | 09  | -(lyntog 4 tim 30 min)  |
| -          | -     | 1945: | 8     | -     | 42  | -(ingen lyntog)         |
| -          | -     | 1950: | 6     | -     | 38  | -(lyntog 4 tim 40 min)  |
| -          | -     | 1955: | 5     | -     | 46  | -( - 4 - 40 - )         |
| -          | -     | 1959: | 5     | -     | 33  | -( - 4 - 40 - )         |

Der er således opnået en meget betydelig fremskyndelse. Når denne ikke er blevet endnu større for eksprestogene, skyldes det følgende forhold:

Af hensyn til de rejsendes bekvemmelighed er der i årenes løb anskaffet truckvogne af side- og midtgangstype, der har erstattet det tidligere anvendte lettere kupemateriel, ligesom der er tilkommet tunge sovevogne og spisevogne. Den stedfundne betydelige forøgelse af lokomotivernes trækkekraft er som følge heraf i det væsentlige opslugt af forøgelsen af togvægten, således at forøgelsen af trækkekraften ikke har medført nogen betydelig forøgelse af gennemsnitshastigheden på strækningen (det vil heraf umiddelbart ses, hvilken betydning det har, at de i de seneste år anskaffede nye personvogne har en lavere vægt end de tidligere anskaffede stål-vogne). På færgestationerne har endvidere opholdene i tidens løb måttet forlænges noget på grund af gennemførelsen af person-, post- og rejsegodsvogne samt sovevogne, og fordi ombordsætning og ilandtagning ofte må ske i flere træk. I de hurtigste eksprestogsforbindelser gennemføres derfor ikke vogne over Storebælt.

## 15. FREMGANGSMÅDEN VED KØREPLANSSKIFTE

### A. Tidspunktet for køreplansskifte

Som tidligere anført er persontrafikken om sommeren betydelig større end om vinteren, hvorfor det i sommerperioden er nødvendigt at indlægge et til det forøgede trafikbehov svarende antal tog. Da indlæggelse og senere

*Hurtigstiden  
9:30 - 4:30*



bortfald af disse sommertog ofte kræver ændring i andre togs planer, og da det er af stor økonomisk betydning at have en køreplan, der svarer til behovet, hverken mere eller mindre, enedes i halvfemserne et stort antal jernbanestyrelser om at skifte køreplan to gange hvert år.

I årene før den første verdenskrig (1914-1918) trådte sommerkøreplanen almindeligvis i kraft den 1. maj og vinterkøreplanen den 1. oktober. Da man imidlertid efter de indvundne erfaringer måtte anse den 1. maj for at være for tidlig for den egentlige sommertrafik, blev det senere besluttet, at sommerkøreplansskiftet skulle finde sted den 15. maj, men i de sidste par år er det foregået natten til den søndag, der falder nærmest den 1. juni. Vinterkøreplanens ikrafttræden sker almindeligvis omkring den 1. oktober, fordi de vestlige lande på dette tidspunkt går over fra sommertid til normal tid.

Danske Statsbaner følger de fleste andre lande med hensyn til tidspunktet for køreplansskifte. Privatbanerne følger almindeligvis statsbanerne med hensyn til tidspunktet for køreplansskifte.

For at overgangen fra gammel til ny køreplan kan foregå så let som muligt, finder køreplansskiftet gerne sted kl 2, på hvilket tidspunkt togantallet kun er forholdsvis ringe. For de tog, som derved kommer til at løbe både før og efter kl 2, giver distrikterne forskrifter om, hvorvidt toget skal løbe i gammel eller ny plan, eventuelt om det skal omlægges til særtog.

## B. Køreplanskonferencer.

Planerne for såvel personførende tog som for godstog, der har direkte tilslutning til udenlandske baners tog, aftales på køreplanskonferencer. På disse konferencer aftales for det meste også togenes oprangering, og hvilke jernbanestyrelser der skal afgive de gennemgående vogne; denne del af konferencen benævnes vognkonferencen.

Ved afholdelse af disse konferencer, hvori deltager ledende embedsmænd fra administrationerne, er tilvejebragt mulighed for at opnå et personligt kendskab til fremmede baners ledere, et forhold, der kan være af største betydning for samarbejdet mellem jernbanerne.

### a. Køreplanskonferencer for persontrafikken

Af særlig betydning ved opstilling af køreplanen er fjerntrafikkens hurtigtog i de internationale forbindelser. Til drøftelse af køreplanen for disse tog afholdes den "Europæiske køreplanskonference", som oprindeligt samledes to gange hvert år, for sommer- henholdsvis vinterkøreplanen, og i hvilken alle i gennemgangstrafikken deltagende jernbanestyrelser deltager.

Yderligere afholdtes der tidligere en særlig "Europæisk vognkonference", hvor vognløb m v i internationale tog fastsattes.

For at formindske såvel arbejdet som omkostningerne ved afholdelse af disse konferencer blev det på en konference i året 1909 besluttet, at der fremtidig kun skulle afholdes én "Europæisk køreplanskonference" hvert år, og på denne skulle da aftales en køreplan gældende for hele året. Da køreplanskonferencerne blev genoptaget efter verdenskrigen (1914-1918)'s slutning, blev endvidere aftalt, at den "Europæiske vognkonference" skulle afholdes samtidig med køreplanskonferencen én gang hvert år.

Med hensyn til forslag, der ønskes behandlet på konferencen, følges nedennævnte fremgangsmåde:

I betimelig tid før konferencen, der afholdes om efteråret, indsender jernbanestyrelserne til den forretningsførende styrelse, som vælges for et årsmål ad gangen, de forslag, der ønskes behandlet. Samtidig sendes en afskrift til de jernbanestyrelser, der berøres af forslagene. Den forretningsførende styrelse samler de indgåede forslag i en dagsorden, hvoraf eksemplarer tilsendes de i konferencen deltagende jernbanestyrelser forinden konferencen. For at lette behandlingen på konferencen forekommer det dog også, at forslag om omlægning af en forbindelse drøftes forud mellem de interesserede styrelser.

Efter modtagelsen af dagsordenen bearbejdes de i denne optagne forslag, således at man på konferencen, hvor hvert enkelt forslag drøftes gruppevis mellem de pågældende jernbanestyrelser, i almindelighed uden yderligere omfattende undersøgelser kan træffe de endelige beslutninger. Over forhandlingerne optages protokol. I tilfælde, hvor spørgsmål af en eller anden grund ikke kan færdigbehandles på konferencen, afholdes senere konferencer, hvori kun de lande deltager, der berøres af spørgsmålet.

#### b. Køreplanskonferencer for godstrafikken

Af hensyn til tilrettelæggelsen af den internationale godstrafik afholdes der to gange hvert år - efterår og forår - en international godstogskøreplanskonference. På efterårskonferencen drøftes principielt de til behandling fremsatte forslag, og fremgangsmåden er her i store træk som ved den europæiske køreplanskonference. Forårskonferencen beskæftiger sig kun med en detailleret gennemgang og opstilling af planerne og disses tilpasning ved grænserne.

Arbejdet resulterer i udarbejdelsen af en international godstogs-køreplan "L I M" (livret-indicateur international marchandises), der indeholder et udvalg af gunstige godstogsforbindelser til befordring af vognladningsgods på de for udførsels-, indførsels- og transittrafikken vigtigste jernbanelinier i Europa. Hver jernbanestyrelse udarbejder til forårskonferencen de køreplanssider, der vedrører den, således at køreplanen ved konferencens afslutning er klar til trykning.

*TEEM mindst 45 km rejse hastighed.*



1) Mødt i anviset: Kørplansmøde i GDT

IB, IA II

|    |     |                        |
|----|-----|------------------------|
| IB | okt | } skal forelægge i GDT |
| IA | nov |                        |
| II | dec |                        |

3) Kørplanskontoret

eflytningerne

direktionen fra GDT til distrikterne over:

indgåede besvarelser

forslag til forbedringer

Nye loko og Mo

Nyanlæg eller forbedringer ved bestående anlæg

2) distrikterne udsender derefter forslag til nye  
direktionen + Kørplanen

inddragede erfaringer for togenes benyttelse

og fremfærd + modtagne oplysninger fra

+ sek; tilsynsførende Tinsp og stationerne

### C. Køreplanens udarbejdelse

Bortset fra køreplanen for hovedtogene og for toggangen på de strækninger, hvor det lokale trafikbehov er af et betydeligt omfang, vil køreplanen i høj grad fremtræde som et kompromis mellem interesser, der stedligt kan være modstridende: den lokale trafik, den gennemgående trafik, befordringen af skoleelever, befordring af gods - særligt letfordærlige varer - på strækninger, hvor trafikken er for ringe til, at indlæggelsen af rene godstog kan komme i betragtning. Fastlægning af en køreplan, der - inden for økonomisk forsvarlige rammer - i gørlig udstrækning fyldestgør de krav, der fremgår af de nævnte interesser, må derfor ofte nødvendigsgøre et skøn om, hvilken opgave der må anses for togets væsentlige, og som derfor lægges til grund for planen.

At talsmænd for de interesser, der i den givne sammenhæng må anses for sekundære, ikke vil være tilfredsstillede ved afgørelsen, er indlysende. Der fremsættes da ofte også fra forskellig side besværing over køreplanen med forslag til ændring. På foranledning af sådanne henvendelser og af artikler i dagspressen o l, foretages i generaldirektoratet og i distrikterne en undersøgelse til konstatering af, om ændring vil være hensigtsmæssig.

Fremgangsmåden ved køreplanens udarbejdelse er i øvrigt følgende:

I løbet af eftersommeren giver generaldirektoratet distrikterne direktiver for vigtigere køreplansændringer ved det kommende køreplansskifte til foråret. Direktiverne gives bl a med hensyntagen til de over den gældende køreplan indgåede besværinger eller forslag til forbedring samt til de ved eventuel ibrugtagning af nye lokomotiver og motorvogne samt nyanlæg eller forbedring af bestående anlæg muliggjorte køreplansmæssige ændringer.

Hvert distrikt udarbejder i øvrigt dels på grundlag af førstnævnte direktiver, dels efter de i den forløbne køreplansperiode indhøstede erfaringer med hensyn til hvert enkelt togs benyttelse og fremførelse samt under hensyntagen til de fra trafiksektioner og tilsynsførende trafikinspektører og til eventuelle fra stationerne og andre tjenestesteder modtagne ændringsforslag et forslag til ny køreplan. Dette arbejde, der i store træk foregår efter samme princip som køreplansarbejdet i generaldirektoratet, jf senere, kræver tillige en foreløbig opstilling af maskin- og motorvognsløb, for at man derigennem kan blive klar over, hvilken trækraft der kan skaffes til hvert enkelt tog, og dermed efter hvilke køretider toget skal planlægges.

Når distrikternes forslag er udarbejdet og - af hensyn til den videre bearbejdelse i generaldirektoratets køreplanskontor - rettet ind med farve i en gældende køreplan, fremsendes det til generaldirektoratet. I forslaget motiveres de enkelte ændringer i fornødent omfang, og der gøres ved forslag om indlæggelse af nye tog eller ved inddragning af bestående tog rede for, hvilke udgifter henholdsvis besparelser forslaget indebærer.



modtagne forslags behandling i  
Køi plan skentoret

indtegnings på grafiske planer  
gennemgang af forslaget  
indlægges manuskript til køi plans udkast  
(på grundlag af dette laves udkast til "tog plan")

Inden trykning af køi plans udkast  
forelægges af dette for generaldirektøren  
af trafik chefen

Efter tilbedelse og trykning, udsendes  
til distrikterne + prb + P + T

udkast sendes videre fra distrikterne  
til

Tsek + stationerne (gældende sider)  
og indberet sig evt bemærkninger

distrikterne tilbage sender udkast med  
evt bemærkninger til køi plan skentoret  
der efter gennemgang af evt nye forslag  
sender udkast til bogtrykkerne til  
"endeligt udkast"

Efter gennemgang af endeligt udkast  
distrikterne sender disse tilbage til  
køi plan skentoret og nu trykning kan  
findes sted

I generaldirektoratets køreplanskontor indtegnes de modtagne forslag på de gældende grafiske køreplaner, for at man straks kan få et billede af, hvori forslaget afviger fra den bestående køreplan. Derefter foretages en detailleret gennemgang af forslaget, og der udarbejdes manuskript til et køreplansudkast. Man anvender hertil en gældende køreplan, hvori foretages de foreslåede ændringer samt øvrige nødvendige rettelser foranlediget ved en gennemgang af hvert enkelt togs plan. Udarbejdelsen af manuskriptet foregår under hensyntagen til de i afsnittet om køreplansberegning anførte almindelige regler, hvorhos bl a undersøges, om fremsatte ændringsforslag må anses for hensigtsmæssige. Endvidere haves opmærksomheden henvendt på, at eventuelt tilvejebragte muligheder for en forøgelse af rejsehastigheden udnyttes, at togene planlægges med rigtige køretider, at krydsninger og overhalinger lægges hensigtsmæssigt, at afstandene mellem togene indbyrdes bliver rigtige.

Inden trykning af udkastet forelægges dette af trafikchefen for generaldirektøren med en redegørelse over principielle ændringer. Når udkastet er tiltrådt, foretages trykning og udsendelse til distrikterne m v.

Da tjenestekøreplanerne nu udarbejdes som helårs-køreplaner, er der i almindelighed ikke tale om udarbejdelse af tjenestekøreplaner i forbindelse med køreplansskiftet om efteråret.

## 16. TOGKILOMETER

Et tog, der mellem udgangs- og endestationen tilbage-lægger 100 km, præsterer 100 togkilometer. Antallet af togkilometer, der præsteres efter en køreplan, er et udtryk for køreplanens størrelse. Et større antal togkilometer vil normalt medføre større udgifter til driften, men desto større bliver også mulighederne for forøgede indtægter, idet erfaringen viser, at forøgede befordringsmuligheder i almindelighed også frembringer ny trafik.

Den konkurrence, som den i de senere år før krigen 1939-45 stærkt voksende biltrafik og den stadige forbedring af landevejene havde påført banerne, samt den trafikmæssige udvikling i det hele taget havde medført en forøgelse i antallet af togkilometer.

Det gennemsnitlige daglige antal plantogskilometer har eksempelvis andraget:

|                     |            |       |                            |
|---------------------|------------|-------|----------------------------|
| Efter køreplanen af | 1.maj 1914 | ..... | 40 061 km                  |
| -                   | -          | -     | 23.maj 1917 ..... 27 784 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1920 ..... 29 162 - |
| -                   | -          | -     | 1.juni 1923 ..... 45 447 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1926 ..... 50 200 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1929 ..... 64 082 - |
| -                   | -          | -     | 22.maj 1932 ..... 65 148 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1935 ..... 72 086 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1938 ..... 80 962 - |
| -                   | -          | -     | 15.maj 1939 ..... 81 719 - |

Forøgelsen er især muliggjort ved fremkomsten og den stadig fortsatte udvikling af den i forhold til dampdriften billigere motordrift, selv om naturligvis også



tilkomsten af de sønderjyske jernbaner og nogle privatbaner har forøget antallet af togkilometer.

For tiden efter 1939, hvor krigen og de deraf følgende forhold i hvert fald for de personførende togs vedkommende i nogle år påvirkede togtokilometerantallet i nedadgående retning, har det gennemsnitlige daglige antal plantogskilometer andraget:

|                     |        |         |       |                 |
|---------------------|--------|---------|-------|-----------------|
| Efter køreplanen af | 26.maj | 1941    | ..... | 47 704 km       |
| -                   | -      | 1.juni  | 1943  | ..... 50 133 -  |
| -                   | -      | 25.juni | 1945  | ..... 34 268 -  |
| -                   | -      | 3. juni | 1946  | ..... 71 916 -  |
| -                   | -      | 9. juni | 1947  | ..... 77 121 -  |
| -                   | -      | 9. maj  | 1948  | ..... 81 749 -  |
| -                   | -      | 15.maj  | 1949  | ..... 88 916 -  |
| -                   | -      | 23.maj  | 1954  | ..... 103 226 - |
| -                   | -      | 31.maj  | 1959  | ..... 103 689 - |

*Gennemsnit af driftsnet bl*  
 Ved en sammenligning af tallene må det erindres, at Slangerupbanen (nu Hareskovbanen) blev overtaget den 1. april 1958 og Sydfynske baner den 1. april 1949, og at togtokilometerne for disse baner herefter er medtaget. Endvidere har det i forhold til før krigen nu ret betydelige antal internationale tog her i landet forøget antallet af togtokilometer.

*My pr md 17300 km 2 distrikt*  
*MX " " 13000 km " "*

### III. TOGPLANERNE

Instruktionsstoffet vedrørende stationernes forhold til sikkerhedstjenesten, ekspeditionstjenesten (person- og godsbefordringen) o s v, således som det forekommer i reglementer vedrørende disse grene af tjenesten og i ordreserier m v, er ikke og kan ikke være så omfattende, at det danner fyldestgørende grundlag for stationernes daglige arbejde. De mangeartede forhold inden for Danske Statsbaners omfattende virksomhed nødvendiggør, at der ved siden af det nævnte instruktionsstof forefindes et instrument, som smidigt kan tilpasses de øjeblikkelige forhold og hurtigt ændres efter opstået behov.

Et sådant instrument haves bl a i togplanerne. - Da ledelsen af den daglige drift varetages af distrikterne, er det naturligt, at udgivelsen af disse togplaner sker ved distrikternes foranstaltning.

Distrikterne udsender hver sit sæt togplaner.

1. distrikts togplaner I, II, III o s v svarer til
2. distrikts togplaner 1, 2, 3 o s v.

I den udstrækning, de lokale forhold tilsteder, opstiller distrikterne de enkelte togplaner så ensartede som muligt, bl a af hensyn til det personale, som forflyttes fra det ene distrikt til det andet.

Ved hvert køreplansskifte udsender distrikterne hver en fortegnelse over togplanerne, hvoraf fremgår, hvilke togplaner der udsendes i nytryk, og hvilke der - eventuelt med tillæg - vedvarende gælder ud over køreplansskiftet.

Det fremgår af påtryk på hver enkelt togplan, til hvilke kontorer og personalekategorier planen fordeles.

I det efterfølgende skal gives en fremstilling af de forskellige togplaners formål og fremgangsmåden ved udarbejdelsen af dem.

## 1. TOGPLANERNE VEDRØRENDE GODSBEFORDRINGEN

(Togplan 1, 2, 3 og 7 samt bilag til togplan 7)

Togplanerne 1, 2, 3 og 7 samt "Oversigten over den korteste rute mellem stationerne i Jylland" indeholder forskrifter for, i hvilket omfang de i tjenestekøreplanen opførte tog benyttes til befordring af gods m m og levende dyr.

### A. Togplan 1

indeholder de almindelige regler for befordring af gods, levende dyr og lig. Bestemmelserne har bl a til hensigt at hindre, at togene pålægges udførelse af større arbejder med godsudveksling og rangering end foreneligt med den rettidige fremførelse. De forskellige forsendelsesarter af gods deles med hensyn til befordringshastigheden i 4 grupper, nemlig A, B, C og D (angående hvilke godsarter, der henføres til de forskellige grupper, henvises til togplanen).

Endvidere indeholder togplanen påbud om udfærdigelse af togplansuddrag, forskrifter for afgivelse af vognmeldinger, ruteforskrift for ledelse af vogne, særlige bestemmelser for udførelse af rangeringen på visse stationer samt forkortelser for stationsnavne.

Bestemmelserne om togenes benyttelse til befordring af gods af grupperne A, B, C og D er kun i store træk omtalt i togplan 1; de mere detaljerede forskrifter gives i togplanerne 2, 3 og 7.

### B. Togplan 2

indeholder såvel befordringsplaner for ekspres- og ilstykgoeds som plan over etablerede faste ekspres- og ilgodsvogne, bestemmelser for rejsegodsbefordring, bl a under ferietrafik, samt befordringsplaner for La, tjenstlig post, fundne sager til depotet samt bogpakker.

#### a. ad gruppe A

Gruppe A omfatter forsendelser, der befordres med lyntog. De indskrænkede pladsforhold til gods i disse tog i forbindelse med togenes korte ophold på stationer undervejs gør det nødvendigt, at der til gruppe A kun kan henføres mindre forsendelser og kun i stærkt begrænset omfang.

#### b. ad gruppe B

Gruppe B omfatter forsendelser, der - med visse i togplanen nærmere angivne undtagelser - befordres så hurtigt, som køreplanen tillader.

Begrænsningerne er fastsat dels af hensyn til den ringe plads til gods, der findes i de hurtigkørende tog, dels af hensyn til disse togs korte stationsophold, som ikke



tillader større godsudveksling.

Visse ekspres- og iltog medfører ikke rejsegodsvogn og beforder derfor ikke gods af nogen art. For de øvrige eksprestog gælder, at der i første række skal være plads i toget til befordring af rejsegods, hvorfor kun den overskydende plads i rejsegodsrummet kan udnyttes til befordring af andre forsendelser, der kræver hurtig befordring, og da de nævnte tog sædvanligt kun medfører 1 rejsegodsvogn eller 1 kombineret post- og rejsegodsvogn, er det nødvendigt at begrænse befordringen af gods således, at forøgelse af togvægten ved medgivelse af ekstrarejsegodsvogn undgås.

#### c. ad gruppe C

Befordringen foregår med ilgodstog, persontog, motortog og godstog (samt i enkelte tilfælde med hurtigtog), og da i første række i disse togs faste Rsg-vogn, i rejsegodsrummet i kombinerede vogne eller i motorvognens godsrum. Endvidere foregår befordringen i visse forbindelser med lastbil eller rutebil.

Da der i togenes rejsegodsvogne (godsrum) først og fremmest skal være plads til gods, der har krav på særlig hurtig befordring, har det været nødvendigt i ret stort omfang at etablere særlige ilgodsvogne (rejsegodsvogne eller godsvogne) til de betydelige godsmængder af ilgods og banepakker.

Bestemmelserne i togplan 2 tager sigte på, dels at give regler for de forskellige togs benyttelse til befordring af gods efter gruppe C, dels at give stationerne midler i hænde til at kunne give forsendere oplysning om, hvornår en indleveret forsendelse kan være anbragt på bestemmelsesstationen. Der findes derfor for hver vogn foruden oplysning om, med hvilket tog befordringen foregår, og med hvilket gods vognen skal læsses, angivet omlæsningsstationen, for så vidt befordring ind på andre strækninger skal finde sted. Omlæsningsstationens navn giver altså samtidig oplysning om, ad hvilken rute godset skal beforders. Omlæsningsgodsets viderebefordring fra omlæsningsstationen udfindes ved hjælp af afsnittet om omlæsningsgodsets viderebefordring.

For gods efter gruppe C gælder, at der ligesom for rejsende kan komme forskellige ruter i betragtning, alt efter det tidspunkt, på hvilket forsendelsen indleveres til befordring. For forsendelser af fersk fisk benyttes i stor udstrækning befordring ad en længere rute, når forsendelserne derved kan opnå en væsentlig fordel med hensyn til gunstigt tidspunkt for modtagelsen, eventuelt også gunstigt tidspunkt for afsendelsen.

Hvor en vogn er opført som optagende gods til flere forskellige strækninger, og det på omlæsningsstationen er af betydning at få godset hurtigt omlæsset, kan det endvidere blive nødvendigt at anføre en særlig læsseplan, som da også skal følges af togpersonalet.

Når der til en del af de i togplan 2 opførte ilgodsvogne er foreskrevet anvendelse af egentlige rejsegodsvogne, er grunden den, at det kan være formålstjenligt at

benytte vognen til togfører eller at lade en anden mand af togpersonalet køre i vognen af hensyn til en hurtig godsudveksling på stationerne.

#### d. Ilgodstog

I visse tilfælde har det været formålstjenligt at etablere særlige ilgodstog, når godsmængderne er så store, at befordring med persontog ville virke ødelæggende på den rettidige toggang, og når godsets hurtige anbringelse på bestemmelsesstationen er påkrævet.

Af etablerede ilgodstog skal fremhæves følgende:

|             |                                                |
|-------------|------------------------------------------------|
| Tog 2006    | Frederikshavn-Københavns Godsbanegård          |
| - 2016      | Århus-Københavns Godsbanegård                  |
| - 2018      | Ålborg-Nyborg                                  |
| - 2980      | Frederikshavn-Fredericia                       |
| - 2089/2087 | Københavns Godsbanegård-Fredericia/<br>Ålborg. |

T o g 2006, der udsendes fra Frederikshavn kl ca 14, ankommer til Københavns Godsbanegård kl ca 3,30 og ligger således gunstigt for befordring af levnedsmidler til København, idet den tidlige ankomst gør det muligt at nå auktionerne for slagtet fjerkræ og fisk samme dag og tillige, at godset kan anbringes på salgsstederne tidligt på dagen. Toget har tilslutninger fra Vest- og Midtjylland samt Sønderjylland. Det befordrer fortrinsvis ilstykgodsvogne samt enkelte fragtstykgodsvogne til København og endvidere enkelte ilstykgodsvogne til det øvrige Sjælland.

T o g 2016 udsendes fra Århus kl ca 19 og ankommer til Københavns Godsbanegård kl ca 5,00. Dette tog befordrer gods og post til København samt gods til Sjælland-Falster.

T o g 2018 befordrer ilstykgoods til Sjælland-Falster vest for København samt postvogne, fragtstykgoods-, haster- og rutevogne.

T o g 2980 fra Frederikshavn kl ca 17 befordrer gruppe C-gods til strækninger inden for Jylland lokalt samt til sydlige udland via Padborg og til eksport via Esbjerg (gl havn).

Toget har navnlig store befordringer af fisk fra fiskepladser i Vendsyssel. Det er - foruden den almindelige spisefisk til forhandlere - fisk til udlandet via Padborg, til Esbjerg gl havn (eksport) og til Esbjerg ny havn (fiskeauktionerne). I de særlige fiskeperioder er disse transporter ofte så store, at der må etableres særtog med fisk. Det er da gerne til Padborg (sild og tun).



2980 beforder endvidere ret store mængder fiskefoder til dambrugene i midt-, syd- og vestjylland.

Ligesom tog 2016 har 2980 forbindelse fra sidebaner.

T o g 2089/<sup>jeo87</sup> fra Københavns godsbanegård beforder postpakker og ilgodsvogne fra Københavns godsbanegård og Nørrebro (dog ikke post fra Nørrebro) til Fyn og Jylland. Ilstykgoas fra de øvrige københavnske stationer beforders pr lastbil til Københavns godsbanegård henholdsvis Nørrebro til viderebefordring i ilgodsvognene derfra. Toge<sup>te</sup> afgår fra Københavns godsbanegård omkring kl 21 og medtager eftermiddagens indlevering af gruppe C-gods (øl og mineralvand dog kun i begrænset omfang). Vognene viderebefordres fra Nyborg med togene 2087, der løber ~~Nyborg~~ Ålborg, og 2089, der løber til Fredericia, og når frem til de længst bortliggende bestemmelsesstationer som f eks Thisted og Nykøbing M i løbet af næste dags formiddag.

#### e. Læsseplaner

Det instruktionsstof, som personalet på stationer og i togene har fået gennem togplan 2, er så omfattende, at det ville forudsætte en meget stor tilegnelsesevne hos det personale, som skal betjene toget, såfremt de pågældende hver for sig skulle være fortrolig med rigtig sortering og læsning af det gods, der kommer til befordring. For at afværge fejllæsninger, tidsspildende diskussioner mellem stationer og togpersonale og deraf følgende togforsinkelser, urigtig sortering af godset på stationerne forinden togets ankomst o s v, har det været hensigtsmæssigt at udfærdige en særlig læsseplan for de vigtigste og største af ilgodstogene. Disse planer er udarbejdet således, at de viser, i hvilken rækkefølge regnet fra lokomotivet vognene er anbragt i toget fra udgangsstationen, og hvorledes hver enkelt ilgodsvogn skal læsses. Disse planer uddeles med personligt eksemplar til togpersonalet og i så stort omfang til de stationer, hvor disse tog standser, at det personale, der skal lede læsningen, kan have hver sit eksemplar. Stationerne er da i stand til at holde godset nøje sorteret til de forskellige ilgodsvogne og læsset på perronvogne, som forinden togets ankomst er anbragt på det sted på perronen, ud for hvilket de pågældende ilgodsvogne sædvanligt holder. Denne ordning har medvirket til at nedbringe disse togs ekspeditionstid.

#### C. Togplan 3

Medens udvekslingen af gruppe C-gods i almindelighed foregår ved perron, er der for fragtstykgodsets vedkommende tale om så store beforderingsmængder, at der på de større stationer må ses bort fra udveksling ved perron. Godsudvekslingen må for de større stationers vedkommende (herunder visse landstationer) sædvanligvis foregå ved pakhus, og befordringen må derfor foregå med rangerende tog, over visse strækninger med lastbiler.

Fragtstykgoods afsendes normalt kun én gang i døgnet, fortrinsvis efter arbejdstidens afslutning, og søges derefter anbragt snarest muligt på bestemmelsesstationen, for nærstrækningers vedkommende samme dags aften eller senest næste dags formiddag.

Til befordringen benyttes fragtstykgodsvogne (i enkelte tilfælde togets rejsegodsvogn og på visse strækninger lastbiler), som findes opført i togplan 3. Under hver vogn findes anført, i hvilke tog vognen løber, samt hvilket gods den befordrer, og i omlæsnings-rubrikken, på hvilke stationer omlæsning eventuelt skal finde sted.

Ved opstilling af planerne for fragtstykgodsvognene skal der tages følgende hensyn:

- 1) der skal være mulighed for befordring af fragtstykgoods én gang på hverdage mellem alle stationer indbyrdes,
- 2) der skal søges tilført hver etableret vogn den størst mulige godsmængde, således at det antal vogne, der dagligt benyttes til fragtstykgoods, bliver det mindst mulige. Det kan dog i visse forbindelser blive nødvendigt for at opnå en tilfredsstillende befordringstid i nogen grad at se bort fra en absolut effektiv udnyttelse af fragtstykgodsvognene,
- 3) godset skal anbringes til udlevering på bestemmelsesstationerne inden for den kortest mulige tidsfrist.

Befordringen tilrettelægges således:

- a. uden omlæsning undervejs,
  - b. med 1 omlæsning undervejs,
  - c. med 2 omlæsninger undervejs.
- ad a) herunder falder forsendelser, der befordres mellem stationerne på samme strækning, og som for landstationers vedkommende eventuelt kan befordres i togets rejsegodsvogn, endvidere forsendelser fra stationer, der har så store godsmængder til afsendelse til samme station eller samme strækning (dels eget gods og dels omlæsningsgoods), at direkte vogn kan etableres f eks mellem stationerne Gb, Ng, Od, Fa, Ar og flere,
- ad b) herunder falder forsendelser, som det ikke er muligt at befordre i direkte vogn, men som ved befordring til en nærmere bestemt omlæsningsstation kan opnå viderebefordring fra denne i direkte vogn,
- ad c) herunder falder forsendelser, som det dels på grund af stor afstand, dels på grund af ringe godsmængde til den pågældende strækning er nødvendigt at forskyde fra 1. omlæsningsstation til 2. omlæsningsstation, forinden der kan opnås befordring i direkte vogn. F eks omlæsses gods fra Sandved til Vejen 1. gang i Slagelse og 2. gang i Odense.

Medens de under a og b nævnte tilfælde i almindelighed giver en temmelig hurtig anbringelse af godset på be-



stemmelsesstationen, kan det for gods, der skal have 2 omlæsninger undervejs, ske, at befordringen tager lang tid, selv om afsendelsesstationen og bestemmelsesstationen er beliggende i relativ ringe afstand fra hinanden, idet hensynet til omlæsningsforhold, rangermaskineberedskab m m på de pågældende omlæsningsstationer, tidspunktet for de stykgodsførende togs løb samt god vognudnyttelse ikke gør det muligt uden betydeligt forøgede udgifter at etablere en hurtigere befordring.

Foruden at være en fortegnelse over samtlige faste fragtstykgodsvogne er togplan 3 tillige en befordringsplan, hvorefter stationerne kan udfinde, hvornår en fragtstykgodsforsendelse kan være anbragt på bestemmelsesstationen. Omlæsningsforholdene på omlæsningsstationerne kan dog ligge sådan, at indgået omlæsningsgod ikke kan nå befordring med først afgående fragtstykgodsvogn. I tvivlstilfælde må stationerne derfor indhente oplysninger om viderebefordringen hos omlæsningsstationerne. Efter behov udarbejder stationerne og godsekspeditionerne lister over fragtstykgodsets befordring i vigtigere forbindelser dels til eget brug, dels til større forsendere. Sådanne lister er et vigtigt led i stationernes (godsekspeditionerne) arbejde for at fastholde samt erhverve forsendelser for banerne.

De i togplan 3 opstillede fragtstykgodsvogne er at betragte som det minimum, der er nødvendigt for at kunne befordre den i svage trafikperioder forekommende stykgodsmængde. Når stærkere trafik indtræder, og de faste fragtstykgodsvogne ikke mere er i stand til at rumme den forekommende godsmængde, vil stationerne blive nødsaget til efter behov at forøge de faste vognes antal ved læsningen af supplementsvogne. Disse supplementsvogne må da læsses således, at den faste vogn og supplementsvognen så vidt muligt ikke kommer til at indeholde gods til de samme stationer.

Godsmængden til de etablerede vogne kan dog også uden for trafikstærke eller trafiksvage perioder forøges, henholdsvis formindskes af forskellige grunde, f eks forøgede transporter ved erhvervelse af gods fra andre transportmidler (bil, skib), forøget industrivirksomhed o l henholdsvis formindskelse ved godsets overgang til andre transportmidler, formindsket industrivirksomhed o l. Det kan da blive nødvendigt fast at forøge vognes antal eller at formindskes antallet og overføre godset fra de inddragne vogne til andre på samme strækning løbende vogne. I sådanne tilfælde udsendes rettelsel til togplanerne.

For at sikre sig, at der efter togplanen forekommer befordring mellem alle stationer indbyrdes, og at befordringen sker på den kortest mulige og for forsenderne mest belejrlige tid, er det nødvendigt ved hvert køreplansskifte at foretage en kritisk gennemgang af togplanen. Denne gennemgang sker ved hjælp af visse skemaer, der sendes til stationerne til udfyldning, således at det af disse fremgår, på hvilket tidspunkt der sluttes af med indlevering af gods, og endvidere for omlæsningsstationernes vedkommende, hvormange timer der hen-

går fra det tidspunkt, omlæsningsgods indgår til stationen, og til viderebefordring finder sted. Ved hjælp af andre oversigter konstaterer man, om der findes befordring optaget i togplan 3 til alle stationer.

Den kritiske gennemgang går ud på at fastslå:

- 1) om stationens afslutningstider for indlevering af fragtstykgoods er de senest mulige,
- 2) om den tid, der hengår fra det tidspunkt, en omlæsningsforsendelse indgår til stationen, og til viderebefordring finder sted, er den kortest mulige, samt
- 3) om det ved overflytning af gods til andre pakvogne og eventuelt andre omlæsningsstationer vil være muligt at skabe en kortere befordrings-tid uden væsentligt forøgede udgifter.

I adskillige tilfælde vil det vise sig, at der vel nok skaffes hurtigere anbringelse på bestemmelsesstationen, men den nøje undersøgelse, der i hvert enkelt tilfælde må foretages, vil ofte give til resultat, at forbedringen vil medføre så betydelige udgifter til forlænget rangertjeneste, forøget personalestyrke, natarbejde o l, at omlægningen ikke bør foretages.

Togplanen indeholder tillige en fortegnelse over de i pågældende distrikt etablerede DSB-lastbilruter, der tjener stykgodsbefordringen.

#### D. Togplan 7 med bilag.

Denne togplan indeholder foruden bestemmelser for godstogs og posttogs oprangering, jf nærværende vejlednings næste afsnit, supplerende bestemmelser til togplan 1 om togenes benyttelse til vognbefordring, herunder befordringsplaner og for visse knudestationer oplysninger om vognennemførselen.

Som bilag til togplan 7 udsender hvert af distrikterne en oversigt over normal befordring af almindeligt vognladningsgods inden for distriktets område. Af oversigten fremgår, hvorledes befordringen af vogne, for hvilke der ikke andet sted er fastsat befordringsplan, foregår til og fra stationerne.

Under de enkelte stationer i oversigten er ankommande vognbefordrende tog opført i orden efter ankomsttid med oplysning for hvert tog om løbedag og om, hvilke stationer toget kan bringe vogne fra, og på tilsvarende måde er opført alle fra stationen afgående vognbefordrende tog med oplysning om, hvilke stationer hvert af togene må optage vogne til, og viderebefordringen fra følgende omrangeringsstationer. For de afgående tog er desuden anført senest ankommande tog, hvorfra tilslutning opnås.

Stationer, der betjenes med lokalgodstog fra en nærliggende by- eller knudestation, er anført særskilt under den station, hvorfra betjeningen sker.



### E. Ledelse af vogne

I konsekvens af den almindelige regel for ledelse af vogne med vognladningsgoods, nemlig: "som almindelig rute fastsættes den korteste rute", har det været nødvendigt at udarbejde oversigter, der viser, hvilken rute der er den korteste mellem samtlige stationer, for Sjælland-Falster optaget i <sup>og</sup> togplan 7, for Jylland-Fyn i et <sup>tilsvarende</sup> ~~tilsvarende~~ <sup>hæfte</sup> ~~hæfte~~. *Regel 7*

Af forskellige driftshensyn har det været nødvendigt at fastsætte afvigelser fra reglen om, at befordring skal ske ad korteste rute, fordi befordring ad denne ofte vil le medføre væsentlige ulemper ikke alene for forsendere, bl a med hensyn til ikke at kunne udnytte vognenes lastgrænse, men også for banerne, bl a med hensyn til etablering af flere tog over de pågældende strækninger. Som eksempel skal nævnes, at vogne fra strækningen Frederikshavn-Hobro til forskellige vestjyske strækninger såsom Rindsholm-Holstebro-Esbjerg, Thybanen, Sallingbanen, Skjern-Hammerum m v ledes over Langå i stedet for ad den korteste rute over Hobro-Ålestrup-Viborg for at undgå befordring over den lette bane, der ikke egner sig for befordring af tunge vogne, og hvis beredskab ikke ville strække til for befordring af de vogne, der skulle ledes denne vej, hvorfor etablering af flere tog ville være nødvendig. Hovedbanen over Langå er derimod i stand til at tage denne trafik, og der vil kun under meget stor godstrafik være anledning til særtogskørsel ad denne rute.

### F. Rutevogne

De i den særlige "Fortegnelse over rutevogne" opførte vogne har det af forskellige grunde, bl a fastholdelse af transporter, erhvervelse af transporter fra andre befordringsmidler, ydelse af god service over for større faste kunder o l været nødvendigt at sikre en bestemt befordring.

Til vejledning for såvel stations- som togpersonale forsyner afgangsstationen vognene med adressesedler for rutevogne, hvori vognenes plan anføres.

### G. Kompletteringsvogne.

Som bilag til togplanerne udgives af distrikterne en fortegnelse over kompletteringsvogne, hvis formål er på ét sted at have en samlet oversigt over, hvilke kompletteringsvogne der er etableret.

Godsbefordringsreglementets bestemmelser for etablering af sådanne vogne er ikke altid fulgt, idet der bl a findes kompletteringsvogne med uemballeret kød samt tarme. Endvidere har det været nødvendigt af hensyn til konkurrencen med bilerne at lade stationerne foretage kompletteringen af alle smørvogne til Esbjerg, skønt godsbefordringsreglementet foreskriver, at den skal foretages af afsenderne.

Vognene forsynes med adressesedler for rutevogne.

## 2. TOGPLANERNE VEDRØRENDE PERSON-, POST- OG REJSEGODSBEFORDRINGEN SAMT VEDRØRENDE TOGENES OPRANGERING

(Togplan 4, 5, 6 og 7)

### A. Togplan 4

indeholder almindelige bestemmelser om bl a rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne, om togenes oprangering, sammensætning og belysning, om indretning af særkupéer m v, om løst materiel og om indretning og betjening af motormateriel. Herudover indeholder togplanen bestemmelser for beskiltning af personvogne, gennem hvilken beskiltning opnås, at de rejsende uden vanskelighed kan orientere sig uden at skulle søge oplysning hos tog- og stationspersonalet.

Endelig indeholder togplanen de almindelige bestemmelser for postbefordring.

Togplanen optrykkes kun, når rettelsernes antal gør det påkrævet, eller oplaget er brugt.

### B. Togplan 5

indeholder planer for postens befordring, oplysning om hvilke jernbanestationer der modtager og opbevarer posten fra postførende tog til senere afhentning af det stedlige postkontor, fortegnelse over ekspeditionssteder, hvor brevkassetømning foretages af bureaupersonale eller togpersonale samt fortegnelse over postvogne.

Togplanen er at betragte som en af post- og telegrafvæsenet afgivet bestilling på befordring af post med statsbanerne.

De i togplanen opførte postvognsløb og andre postbefordringer danner grundlaget for en beregning, der udfærdiges af distrikterne for hver køreplansperiode og tilsendes generaldirektoratet, som efter de deri givne oplysninger tilstiller post- og telegrafvæsenet regning over de på banerne stedfundne befordringer.

Forud for hver køreplansperiode modtager distrikterne fra jernbanepostkontorerne (jernbanepostkontor 1 i København for øerne og jernbanepostkontor 2 i Fredericia for Jylland) forslag, indeholdende post- og telegrafvæsenets ønsker om postvognsløb og øvrige faste befordringer i den kommende køreplansperiode. Distrikterne gennemgår forslagene, og såfremt der deri findes vognløb eller befordringer, som af en eller anden grund ikke kan tiltrædes, eller som medfører ulemper for den øvrige trafik, optager distrikterne forhandling med jernbanepostkontorerne. Når enighed om forslagene er opnået, stilles planen op i korrektur, der derefter tilstilles jernbanepostkontorerne og de større stationer til gennemsyn.

Togplanen opstilles således, at der for de enkelte vogntyper dannes rundløb, der hviler i sig selv. Når de til bestridelse af et løb nødvendige antal vogne engang er placeret, skal de således kunne forblive i løbet, indtil utjenstedygtighed eller indkaldelse til centralværksted gør udveksling nødvendig.



Guineen Smit

|         |       |
|---------|-------|
| Samptoy | 235 t |
| Moloko  | 263 t |
| Morogue | 137 t |

Omfanget af de med lyntogene stedfindende befordringer af post bestemmes dog af generaldirektoratet. Eventuelle ændringer i det afsnit i togplanen, der omfatter disse befordringer, må derfor forelægges generaldirektoratet, inden togplanen udsendes.

Når det på grund af utjenstdygtighed, indkaldelse til centralværkstedet, driftsuregelmæssigheder o l ikke er muligt at stille en i togplan 5 opført postvognstype til rådighed, forhandles der - såfremt tiden tillader det - med jernbanepostkontoret om, hvilken vogntype (i nødstilfælde eventuelt hvilken type af banernes Rsg-vogne) der ønskes leveret som erstatning. Kræves der omgående disposition, bestemmer banerne, hvilken vogn der skal benyttes, og jernbanepostkontoret underrettes snarest om den trufne disposition.

Ved højtider og for helligdage, der ikke falder på søndage, udsendes særlige suppleringsplaner. For julens vedkommende er disse planer udfærdiget således, at de for de travleste dage helt erstatter togplan 5. Til distrikternes brug udfærdiger jernbanepostkontorerne endvidere forud for juletrafikken en oversigt over, hvilke ændringer juleplanen vil medføre i de faste vognløb, samt hvorledes hver enkelt af reservepostvognene ønskes benyttet. Da kravet til postvognene er meget stort i denne periode, søges det så vidt muligt undgået at have postvogne i centralværkstederne i tiden fra 15. til 24. december, og reservevogne, som har henstået ubenyttede i længere tid, underkastes i første halvdel af december måned grundigt eftersyn for i så vid udstrækning som muligt at undgå utjenstdygtighed i en tid, hvor der er hårdt brug for alle vognene.

### C. Togplan 6

Ved togplan 6 foreskrives oprangeringsplaner for personførende tog. For l. distrikts vedkommende fremgår togenes oprangering dog af de af distriktet udsendte grafiske forstærkningsordrer (F O), der tilsigter at give stationerne et klart og umiddelbart overblik over stammbenyttelsen, stammernes ophold på endestationerne, renseringstiderne samt over, hvorvidt stammerne løber i en - eller flere dages løb.

Oprangeringsplanerne omfatter fast forekommende vogne, dog indeholder førnævnte af l. distrikt udarbejdede grafiske F O også nødvendige forstærkningsvogne. Der medtages samtlige til personbefordring bestemte vogne, post-, rejsegods- og ilgodsvogne, samt når særlige omstændigheder taler derfor, endvidere de i enkelte tilfælde forekommende rute- og fragtstykgodsvogne.

Planerne tjener til vejledning for stationerne ved oprangering af togene og i det hele taget til hjælp ved tilrettelægning af arbejdet (rangerarbejde, gods- og postudveksling, vejledning af de rejsende m v) ved togenes ekspedition på stationen, således at denne kan gå hurtigere og præcist.

Når forsløget til ny køreplan foreligger, går man i distrikterne i gang med at udarbejde udkast til en ny tog-



plan 6 (F 0), der sædvanligvis udsendes i nytryk ved hvert køreplansskifte. De grafiske F 0 udsendes i øvrigt i nytryk efter behov.

Det undersøges ved udarbejdelsen af togplan 6, hvilket antal pladser der i henhold til den foreliggende statistik vil være nødvendig i de enkelte tog, men at formere togene, så de nøje svarer til behovet, vil i de fleste tilfælde være særdeles vanskeligt.

Der opstilles derefter de personvognstyper, som må anses for mest formålstjenlige i det pågældende tog. Persondelen gøres så vidt muligt så lille, som behovet i den svagest trafikerede del af køreplansperioden tilsteder. I almindelighed er det nemlig lettere at supplere en togstamme end at formindske den, idet unddragelse af et fast løb kræver, at et tilsvarende modløb også skal bortfalde, hvis den inddragne vogn da ikke med fordel kan udnyttes i et andet, i samme retning løbende tog. Såfremt der er en konstant overvægt af pladsbehovet på søndage, opstilles eventuelt særlige søndagsvogne.

Der anføres herefter rejsegodsvogne efter togplanens rejsegodsvogn-løb, postvogne efter togplan 5 og ilgodsvogne efter togplan 2 samt eventuel rute- og fragtstyk-godsvogne i det omfang, det skønnes nødvendigt.

Ved togstammers opstilling i togplan 6, herunder i de grafiske F 0, må man bl a have opmærksomheden henvendt på:

- at sikkerhedsreglementets bestemmelser om personførende togs sammensætning overholdes,
- at belastningen ikke overskrider det fremførende lokomotivs eller den fremførende motorvogns trækkeevne,
- at der om nødvendigt forefindes vogn med bagagerum,
- at der i tog, som i henhold til køreplanen skal føre 1. klasse, forefindes vogn med 1. klasse kupeer,
- at de enkelte vognes placering i togstammen foretages så hensigtsmæssig som muligt, f eks søges vogne med 1. klasse samlede, spisevogne anbragt midt i toget, og rejsegods- og postvogne så vidt muligt opstillet op til hinanden af hensyn til arbejdet på landstationer. Vogne, som skal ind- eller udsættes undervejs eller overføres med færge, må dog af hensyn til rangerarbejdet anbringes på den for dette arbejde mest bejlige plads,
- at der tages fornødent hensyn til eventuel forekomende rebroussementsstationer,
- at der i vinterkøreplansperioden forefindes vogne med varmekedel, hvis togets personvogne ikke har eget varmeanlæg, eller hvis opvarmningen ikke kan foregå udelukkende fra lokomotivet (motorvognen).

Når togplanen, herunder 1. distrikts grafiske F 0, derefter er opstillet i korrektur, får de stationer, der kan have interesse i de personførende togs oprangering, lejlighed til at udtale sig til korrektoren. Stationer, der henhører under en trafiksektion, fremsender besvarelserne gennem trafiksektionen, der da eventuelt knytter sine bemærkninger til stationernes udtalelser.

lelser.

Når stationernes udtalelser er modtaget, undersøges det, hvilke af de eventuelt fremsatte ønsker om ændringer der kan imødekommes. En del af de fremsatte ændringsforslag kan ikke imødekommes allerede af den grund, at ændringerne vil få konsekvenser, som ikke har kunnet overses af den forslagsstillende station.

-----

Personvognsbenyttelsen til og fra en station fremgår for 1. distrikts vedkommende almindeligvis af de udsendte grafiske F O og for 2. distrikts vedkommende af nogle af distriktet på grundlag af togplan 6 udarbejdede ind- og udlister, der tilsendes de pågældende stationer, og hvorefter fremgår, hvilke vogne efter togplan 6 stationen modtager og skal afsende de enkelte ugedage med hvert enkelt tog. Den efter ind- og udlisterne tilstedeværende vognbeholdning kan benyttes på den for stationen letteste måde, dog selvfølgelig under hensyntagen til den foreskrevne vogntypebenyttelse.

Ved planernes opstilling søger man at opnå en hensigtsmæssig og økonomisk udnyttelse af personvognene, ligesom man tager hensyn til, at stationernes rangerarbejde ved vognenes overgang fra det ene tog til det andet bliver det mindst mulige. Der skal endvidere sørges for, at der forekommer tilstrækkelig tid til rengøring og vandpåfyldning samt til truckeftersyn og opladning af batterierne. Det nærmere om, hvilke stationer der skal foretage rengøring m v, fremgår af togplan 4.

Det skal her bemærkes, at stationerne kun er interesseret i at have faste personvogne henstående netop så længe, det er nødvendigt af hensyn til foran omhandlede arbejder, da længere ophold på stationerne vil have til følge, at vognene unødvendigt optager plads i personvognsdepoterne.

For enkelte af vognene er i togplan 6 foreskrevet, at bestemte numre skal benyttes. Dette har sin årsag i, at de anførte vogne er forsynet med et til det pågældende løb nødvendigt udstyr - f eks kursvogne til udlandet - eventuelt at vogne på grund af særlige pladsforhold eller anden speciel indretning findes særlig egnet for et bestemt løb.

Der stræbes hen til at undgå tomløb i de faste vognløb, idet selv en ringe daglig tomkørsel en køreplansperiode igennem selvsagt medfører betydelige udgifter til trækraft, revision, vedligeholdelse o l. For at undgå tomløb må der eventuelt i visse tog benyttes vogne af en anden vogntype og med et større pladsantal end strengt taget nødvendigt; hermed er dog forbunden den fordel, at forstærkningsvogne ikke skal medgives et sådant tog ved mindre forøgelse af antallet af rejsende.

Til det antal personvogne, der kræves til dækning af de i planerne opførte løb, beregnes en værkstedsreserve på 10 pct. Det antal vogne, der herudover haves til rådighed, udgør reserven til togforstærkning, forudsat at det antal vogne, der er ude af drift, ikke overstiger det til værkstedsreserven beregnede antal.



Ved stærk trafik - ved højtider, på sommersøndage eventuelt ved andre særlige lejligheder - søges antallet af vogne til togforstærkning dog forøget en del, dels ved at værkstederne indretter sig på at have så få vogne som muligt i arbejde på de aktuelle tidspunkter, dels ved, at de faste løb strammes.

Stramning af løbene påfører i almindelighed stationerne ekstra arbejde og banernes ekstraudgifter til rengøring og opladning uden for de ordinære arbejdstider, men en sådan foranstaltning må dog betragtes som god økonomi, når der derved kan tilvejebringes mulighed for at skaffe banerne forøget trafik - og hermed forøget indtægt - eller, som det under juletrafik er tilfældet, kan bevirke en formindskelse af en muligt forekommende pladsmangel på de tider, da antallet af rejsende er størst.

-----

Togplan 6 indeholder endvidere rejsegodsvognsløb, ved opstilling af hvilke man tilsigter at sikre, at der i togene forefindes den vogntype, der under hensyn til det toget påhvilende arbejde må anses for den mest formålstjenlige.

Rejsegodsvognenes løb opstilles således, at der for de enkelte vogntyper dannes rundløb, der hviler i sig selv. Når det til bestridelse af et løb nødvendige antal vogne engang er placeret, skal de således kunne forblive i løbet, indtil utjenstedygtighed eller indkaldelse til centralværkstedet gør udveksling nødvendig.

Ved udarbejdelse af løbene skal først og fremmest tages hensyn til, at alle persontog, der ikke på anden måde har plads til rejsegods (f.eks. i motorvogne eller DJ-vogne), medfører rejsegodsvogn.

Der kan desuden blive tale om at opstille rejsegodsvogne til benyttelsen som ilgodsvogne, f.eks. af hensyn til godsets hurtige ind- og udlæsning på mellemstationer og en heraf følgende nødvendig sortering af godset under kørslen samt af hensyn til returløbene.

I planen fastsættes, på hvilke stationer der skal foretages grundig rengøring af rejsegodsvognene, for at den navnlig i sommertiden af fiskevand forårsagede ilde lugt ved hyppig, systematisk rengøring kan undgås.

Når samtlige faste løb er opstillet, og værkstedsreserven er beregnet, er der til rest et antal rejsegodsvogne til brug ved togforstærkning navnlig under ferie- og højtids trafik. Dette antal er dog i almindelighed ikke tilstrækkeligt til bestridelse af de ekstraordinære løb under jule- og påsketrafik, og man må derfor i ret stor udstrækning udveksle nogle af de som ilgodsvogne og i godstogene løbende rejsegodsvogne med godsvogne, hvor sådant lader sig gøre, til anvendelse i forstærkningstogene.

-----

Herudover indeholder togplan 6 vognløb for togførerbremsen, der ligesom rejsegods- og postvognene er opstillet i rundløb, samt skematisk fortegnelse over person-, post-, rejsegods- og motorvogne. Den opførte vognbe-

holdning er det ved togplanens udsendelse under værkstedsområde København, henholdsvis Århus henhørende antal vogne.

Togplanen nytrykkes i almindelighed ved hvert køreplansskifte.

#### D. Togplan 7

Ved togplan 7 gives oprangeringsplan for godstog og posttog, for så vidt togets oprangering i sin helhed ikke findes opført i togplan 6, henholdsvis i den grafiske F 0, med oprangering for alle til toget forekomende godsvogne. Det samme tog vil altså kunne forekomme både i togplan 6 og 7, nemlig når der i toget kan foregå befordringer af godsvogne ud over de i togplan 6 opførte (ilgodsvogne samt eventuelt rute- og fragtstyk-godsvogne).

Togplanen indeholder endvidere bestemmelser for ovennævnte togs benyttelse til vognbefordring, jf afsnittet om togplaner vedrørende godsbeholdning.

I togplanen foreskrives dels, hvorledes oprangering af togene i almindelighed skal finde sted, dels hvorledes de enkelte tog skal oprangeres. Navnlig for arbejdet på knude- og endestationer er det af vigtighed, at oprangeringsplanerne overholdes, da planerne netop er udarbejdet med de lokale forhold på de enkelte stationer for øje. Togplanen opbygges på erfaringer fra den tidligere køreplansperiode med hensyntagen til de ændringer, som den nye køreplan må påregnes at kunne medføre.

Ligesom ved udarbejdelsen af vognløb er det umuligt at imødekomme alle fremkomne ønsker om at tage hensyn til lokale forhold på de enkelte stationer. Planen må derfor udarbejdes således, at den byder de bedste betingelser for at sikre en rettidig togekspedition, og der må i nogle tilfælde ses bort fra de enkelte stationers specielle ønsker med hensyn til oprangering.

I 2. distrikt modtager distriktet ændringsforslag fra trafiksektionerne, der i fornødent omfang har forhandlet med de enkelte af trafiksektionernes stationer om, hvilke særlige oprangeringsbestemmelser der er ønskelige af hensyn til de stedlige forhold.

De mange knudestationer giver anledning til, at oprangering ofte kan blive noget kompliceret, og det er derfor vanskeligt forud at udfærdige togplan 7 med nøjagtighed. Man følger derfor den fremgangsmåde at udsende togplanen i korrektur ved køreplansskiftet, og først efter 2 á 3 ugers forløb, når der haves nogen erfaring for, hvorledes køreplanen virker, at foretage den endelige afpudsning af togplanen, der derefter udsendes i rentryk ca 1 måned efter køreplanens ikrafttræden.



### 3. VISSE ØVRIGE TOGPLANER SAMT OVERSIGT OVER RANGERTIDER

#### A. Togplan 8

indeholder fortegnelse over betjente stationer (SR § 13, II), over stationer som helt eller delvis betjenes af stationspasser (SR § 58), over fjernstyrede stationer og over sidespor og billetsalgssteder. Togplanen indeholder endvidere instrukser for toggangens afvikling på enkelte strækninger af sekundær karakter.

De stærkt stigende lønudgifter har gjort det ønskeligt for banerne at indskrænke ekspeditionen på mindre stationer, således at disse ikke betjenes udenfor dagtimerne, med mindre trafikens afvikling kræver, at de virker som togfølgestation.

Togplanen omtaler de i den anledning nødvendige foranstaltninger af sikkerhedsmæssig og ekspeditions-mæssig karakter og giver oplysning om de tidsrum, hvor stationer er betjent holdested eller er ubetjent.

#### B. Togplan 9

indeholder bestemmelser om togenes sporbenyttelse på stationerne samt særlige bestemmelser om standsningssted på visse stationer, oversigt over gennemgående hovedspor, vigespørenes længde, togvejsindstilling, når en station lukkes samt oplysning om, hvilke stationer der er forsynet med højttaleranlæg.

Togplanen er udarbejdet i tilslutning til bestemmelserne i SR § 31, således at den normale sporbenyttelse for ankomende (herunder gennemkørende) tog på stationer med mere end ét hovedspor er fastsat i togplanen.

Sporbenyttelsen, der som nævnt kun omfatter ankomende (herunder gennemkørende) tog, fastsættes i almindelighed efter følgende regler:

- 1) ikke standsende tog kører altid igennem ad gennemkørselssporet, også kaldet det lige spor,
- 2) standsende tog med hastighed af 70 km eller derover kører på det lige spor,
- 3) standsende tog med hastighed af 60 km kører så vidt muligt på det lige spor,
- 4) for standsende togs vedkommende kører ved krydsning almindeligvis det først ankomne tog på spor 1, med mindre togets ekspedition nødvendiggør en anden sporbenyttelse,
- 5) tog, for hvilke der kun er angivet standsning efter behov, kører på det lige spor, med mindre andre forhold nødvendiggør en anden sporbenyttelse.

For at undgå at måtte anføre samtlige tognumre i de tilfælde, hvor sporbenyttelsen kan sammenfattes til

en fællesbetegnelse for de forskellige togarter, er der i togplanens indledende bestemmelser fastsat, at betegnelserne "tog", "alle tog" og "øvrige tog" omfatter plantog, særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog. Endvidere er fastsat, at betegnelsen "særtog" på stationer, for hvilke der er anført særlig sporbenyttelse for særtog, også omfatter arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog.

På grund af togplanens store sikkerhedsmæssige betydning er der truffet en særlig ordning for det tilfælde, at det bliver nødvendigt fast at ændre sporbenyttelsen for et i togplanen opført tog. Forslag til fast ændring af sporbenyttelsen sker som oftest efter ønske fra stationerne. Distriktet udsender herefter et rettelsesblad. Disse nummereres fortløbende, idet der begyndes med nr 1 ved hvert køreplansskifte. Rettelsesbladet udsendes så betids, at det kan være alle vedkommende i hænde ca 48 timer, før rettelsen træder i kraft. Samtidig gives der et avis om den udsendte rettelse, idet der nederst på forreste side af La er anført følgende bemærkning: "Sidst udkomne rettelsesblad til togplan 9 er nr ....", der således også sætter lokomotivpersonalet i stand til at kontrollere, at det modtager samtlige rettelser.

Ud over sporbenyttelsen kan i togplanen fastsættes særlige regler for togenes standsning på et af den pågældende station nærmere bestemt sted. Disse bestemmelser findes optaget i afsnittet for den enkelte station.

-----  
Togplan 9 nytrykkes ved hvert køreplansskifte.

Når stationerne har modtaget udkast til ny tjenestekøreplan, indkalder distriktet forslag til togenes sporbenyttelse, idet der sendes et skema til udfyldning til de stationer, der er forsynet med vigespor. På skemaet er til vejledning for stationerne anført et uddrag af de almindelige regler for sporbenyttelse for standsende tog. Skemaet tilbagesendes i udfyldt stand til distriktet (for 2. distrikts vedkommende gennem trafiksektionen), der gennemgår stationernes forslag og eventuelt tiltræder de afvigelser fra de almindelige regler for sporbenyttelsen, der fremsættes af hensyn til bedst mulig afvikling af toggangen.

Det forekommer ret ofte, bl.a som følge af bortfald af krydsning eller stationens overdragelse til stationspaser, at der på søn- og helligdage ønskes foreskrevet en anden sporbenyttelse end på hverdage, eventuelt på en bestemt søgnedag end på de øvrige dage. Selv om det navnlig for personførende togs vedkommende af hensyn til publikum må foretrækkes, at et tog har samme sporbenyttelse i hele køreplansperioden, fastsættes der dog efter omstændighederne i hvert enkelt tilfælde en anden sporbenyttelse på søn- og helligdage, eventuelt en bestemt ugedag, for så vidt det drejer sig om h e l e køreplansperioden.

Togplanen udsendes ca 8 á 10 dage før køreplanens ikrafttræden.



Den fordeles til samtlige stationer og med personligt eksemplar til togpersonalet, lokomotivpersonalet, linieoverbanemestre, signalingeniører og signalformænd.

### C. Oversigt over rangertider

Til underretning for stationerne og lokomotivpersonalet udfærdiges særlige oversigter, der viser, i hvilket omfang rangermaskiner og traktorer ordinært skal være til disposition til rangering, samt i hvilket tidsrum før, henholdsvis efter togfremførelse togmaskinerne (motorvognene) skal være til rådighed til rangering, forvarmning o l, jf rangerreglementet, afsnit III. Oversigten udsendes kun til den pågældende station og til maskindepotet til opslag.

Når stationerne har modtaget udkast til ny tjenestekøreplan og korrektur til togplan 6, herunder til l. distrikts grafiske F O, afkræves de af distrikterne en udtalelse om, hvilket rangerberedskab der må antages at blive nødvendigt for at udføre forekommende rangerarbejde i den kommende køreplansperiode.

Når distriktets trafiktjeneste har modtaget stationernes forslag, forhandles der med maskintjenesten om de enkelte stationers forlangende. Hvis enkelte af de ønskede rangertider da viser sig at falde uheldigt for maskintjenestens tilrettelæggelse af arbejdet, går forslaget påny til stationen med oplysning om, hvilke vanskeligheder der er forbunden med at levere den ønskede rangerkraft, og stationen må da undersøge, om der er mulighed for at omlægge rangerarbejdet på en for maskintjenesten mere hensigtsmæssig måde. Når stationen har undersøgt forholdet og eventuelt gennem trafiksektionen har gjort rede for sine synspunkter, træder trafiktjenesten atter i forhandling med maskintjenesten.

Et krav fra trafiktjenesten om absolut nødvendig rangerkraft må imødekommes enten på den ene eller anden måde, og det bliver da i sidste instans et spørgsmål om større eller mindre udgift ved tilvejebringelse af rangerberedskabet.

Det skal i denne forbindelse oplyses, at alene maskintjenestens udgifter ved at holde en rangermaskine i døgndrift et år igennem andrager ca 150 000 kr.

Såfremt det ikke er lykkedes at få en tilfredsstillende ordning med hensyn til rangermaskinernes tjenestetid på en station, kan spørgsmålet eventuelt gøres til genstand for undersøgelse efter den nye køreplans ikrafttræden. Der benyttes da undertiden den fremgangsmåde at lade rangermaskinerne forsyne med deuta-grapher (kontrolure), der på en roterende papirskive afmærker, i hvilket tidsrum rangermaskinen har været i brug. Deuta-grapherne kan være til stor nytte for såvel distriktet som stationerne, når en sådan undersøgelse foretages. Navnlig på stationer med flere rangermaskiner kan det være en hjælp til at konstatere, hvorledes de forskellige rangermaskiner kan supplere hinanden, således at der derigennem muligt kan opnås en større besparelse i tjenestetiden for en enkelt maskine.

-----

60 mill rymde 5 kg  
 10 - övrigt var trafik  
 40 - - land

378 stål personvagn  
 231 - - -

Division?  
 skulle ligga 100000 km  
 fjärd - 80000 km



# IV. PERSON - OG GODSVOGNSBENYTTELSE

## 1. PERSONVOGNSFORDELING OG TOGFORSTÆRKNING

Generaldirektoratet fordeler beholdningen af person- og rejsegodsvogne mellem distrikterne (værkstedsområderne). Denne fordeling ligger ret fast og ændres som regel kun ved levering af nye vogne eller ved udrangering af ældre materiel og erstatning af dette ved ombygning af andre vogne.

Den daglige fordeling af person- og rejsegodsvogne påhviler distrikterne (for 2. distrikts vedkommende dog med assistance af trafiksektionerne for så vidt angår personvognene).

Forbruget af personvogne er bestemt af togplanerne og de som supplement til disse af distrikterne og trafiksektionerne udsendte togforstærkningsplaner.

Der føres af distrikterne (i 2. distrikt af trafiksektionerne) på grundlag af tograpporterne en passagerstatistik, således at man i passende omfang kan skaffe sig oplysning om, hvorledes maksimumsbenyttelsen af hvert enkelt tog har været på de enkelte strækninger. Med denne statistik som grundlag og med fornøden hensyntagen til de oplysninger og erfaringer, som man sidder inde med for pladsbehovet de enkelte dage, foretages togforstærkninger eventuelt togformindskelser, når sådant skønnes forsvarligt.

Det er derfor af største vigtighed, at stationerne lader distriktet, henholdsvis trafiksektionen tilgå enhver oplysning om forventet mertrafik, for at togene i hvert enkelt tilfælde kan blive formeret med det antal pladser, der skønnes nødvendigt.

For lyntogenes vedkommende, hvor pladsantallet er givet (3- eller 4-vogns lyntog), er forstærkning i og for sig ikke forudset, og for lyntog formeret af lyntogsmateriel også kun mulig i det omfang, hvor der haves et reservetog disponibelt, eventuelt til erstatning af et 3-vognstog med 4-vognstog.

Den omstændighed, at 2. distrikt på grund af sin større udstrækning er inddelt i trafiksektioner, medens sådanne ikke findes i 1. distrikt, bevirker, at rapporteringen og fordelingen af personvognsmateriellet ikke er ens i begge distrikter og derfor i nedenstående må nævnes for hvert distrikt.

### A. 1. distrikt

Togforstærkning foranlediges i almindelighed af distriktet.

På grund af Københavns overvejende indflydelse på personbefordringen inden for distriktet henstår hovedbeholdningen af distriktets reservevogne i København (Københavns Hovedbanegård, Københavns Godsbanegård, Østerport og Helgoland).

På distriktets øvrige udgangs- og endestationer for togstammer henstår under normale forhold et nærmere fastsat

*1045 personvogne*

*10500 siddepladser  
ialt*

*8500 siddepladser  
i personvognsmat.*

antal reservevogne. Disse stationer og stationer, der har henstående person-, post- og rejsegodsvogne, indsender efter toggangens ophør natten efter søndage og torsdage samt endvidere efter nærmere ordre en personvognsrapport indeholdende oplysning om antal henstående personvogne. På den rapport, der indsendes fredag morgen, skal endvidere anføres, hvilket antal personvogne stationen eventuelt mangler til bestridelse af forstærkningsplanen for søndag.

På grundlag af personvognsrapporterne foretager distriktet forud for søn- og helligdage en opgørelse over personvognsbehovet og beordrer personvognene på plads.

Da behovet af hurtigtogsmateriel fra København under søndags- og ferietrafik om sommeren samt under højtids trafik er meget stort, er det under sådanne forhold ofte nødvendigt at indkalde de på Sjælland-Falster henstående reservevogne til København. Dette materiel benyttes da til forstærkning og dublering af plantogene samt til oprangering af bestilte særtog.

For at opnå størst mulig ydelse af personvognsmaterialet på store trafikdage søges tillige det faste stammeløb på distriktets strækninger sammendraget i fornødent omfang. I den henseende benyttes de i F O anførte grafiske stammeløb, hvorefter umiddelbart kan ses, om en togstamme har det fornødne ophold til, at stammen kan udnyttes yderligere til særtogskørsel eller forstærkning.

Ved de for ferie- og højtids trafikens vedkommende udarbejdede særtogskøreplaner må der tages hensyn til, at materiel og trækraft udnyttes mest muligt i begge retninger. Dette opnås bl a ved, at togplan VI og det normale stammeløb sættes ud af kraft under højtider. I stedet udarbejdes i distriktet for pågældende periode et særligt stammeløb, hvori medtages såvel alle plantog som de særtog, det efter statistikken fra forrige højtid eller efter erfaringen vil være nødvendigt at tillyse.

For at aflaste Københavns Hovedbanegård og for at lette ekspeditionen af de mange tog, der kører under ferie- og højtids trafik, bliver Østerport station ved sådanne lejligheder i stor udstrækning benyttet som opstillingsbanegård hovedsagelig for hurtigtogsstammer, ligesom Helgoland station er det for visse persontogsstammer.

## B. 2. distrikt

Fordelingen af personvognene foretages på grundlag af de af stationerne på personvognsrapporterne afgivne oplysninger. Personvognsrapporten indsendes daglig af de største stationer, medens øvrige stationer kun indsender



rapport natten efter søndage og torsdage, såfremt de har henstående person-, post- og rejsegodsvogne.

I 2. distrikt kræves, at stationerne forud for hver søn- og helligdag samt forud for og eventuelt under højtids- trafik foretager særlig opgørelse over, hvilke vogne der haves overkomplet eller mangler til den kommende week-end- eller højtids- trafik. Ved hjælp af disse oplysninger foretager trafiksektionerne en opgørelse over det samlede overskud, henholdsvis den samlede mangel for hver enkelt vogntype inden for trafiksektionens område. Resultatet af denne opgørelse meddeles telegrafisk til distriktet - for en almindelig søndag om fredagen ved middagstid - hvorefter distriktet foretager en samlet opgørelse for hele distriktet og beordrer den nødvendige omplacering af vogne foretaget, således at vognene kan være rettidig på plads.

Tomkørslen begrænses til det mindst mulige, men ved ferie- og højtids- trafik, hvor rejsestrømmen i længere tid overvejende går i én bestemt retning - navnlig fra eller til København - er tomkørsel uundgåelig, og de tomme vogne må da ofte befordres i særtog. Sådantomkørsel er dog ikke i almindelighed ensbetydende med, at maskinerne kører ekstraordinært af den grund. Når kørslen - som tilfældet er ved højtiderne - nøje tilrettelægges forud, vil maskiner, der alligevel skal placeres til fremførelse af personførende særtog, som oftest kunne udnyttes.

Fra Århus, hvor der forefindes centralværksted, som daglig afgiver reviderede og istandsatte vogne til drift, vil tomkørsel forekomme til stadighed, da det ikke er muligt at tilrettelægge vognløbene således, at vogne, der skal indsættes i centralværkstedet, altid udveksles i Århus. De må udveksles på en endestation, hvortil erstatningsvogne - eventuelt fra centralværkstedet udgåede - må leveres.

Uden for højtids- og ferietrafik foretages der ikke på forhånd nogen beregning over, hvorvidt personvogne haves til rådighed i tilstrækkeligt antal til at dække behovet. På disse tider, hvor materielbeholdningen er tilstrækkelig, bestræber man sig særlig for, at fordelingen af personvogne kan foregå så økonomisk som muligt.

Under ferietrafik, hvor forbruget af personvogne er stort - på sommersøndage undertiden så stort, at man har de største vanskeligheder med at få vognene til at slå til- foretages der allerede først på ugen en skønsmæssig opgørelse over, hvorledes personvognsmateriellet må antages at kunne strække til til den kommende week-end. Viser det sig derved, at beholdningen må antages at blive for knap til behovet, må togforstærkningerne begrænses så meget, som det kan forsvares, og motormateriel må muligt erstattes med damptogsmateriel (damp tog etableres), ligesom man i tide eventuelt må begrænse tilgangen til de i henhold til særlig aftale etablerede særtog (blå tog, foreningsudflugter o l).

Ved de 3 højtider (jul, påske og pinse) udfærdiges den væsentlige del af forstærkningsplanerne som trykte eller stentrykte planer. Inden disse planer udsendes, er der

foretaget beregninger over personvognsforbruget, således at man, såfremt intet uforudset indtræffer (f.eks. sne eller streng frost), kan påregne, at det fornødne personvognsmateriel vil kunne være til rådighed til de planlagte særtog og togforstærkninger. Uden for disse tider fordeles personvognene efter rekvisitionerne fra stationerne og ved gennemgang af personvognsrapporterne sammenholdt med de udsendte togforstærkningsplaner, således at man i så vid udstrækning som muligt har personvognsmaterialet placeret, hvor der kan vides at blive anvendelse for det, eventuelt anbragt som reserve på stationer, hvor det må skønnes, at der vil kunne blive anvendelse for det.

### C. Begge distrikter

For begge distrikter gælder, at der blandt personvognene findes et stort antal specialtyper (stålvogne, dynamovogne, kedelvogne, motorbivogne, særlige togførervogne til godstog o. s. v.), hvorfor gennemgangen af personvognsrapporterne må foretages med megen omhu, og det er derfor af stor vigtighed, at anførslerne i personvognsrapporterne er rigtige og tydelige.

Rejse- og godsvogne fordeles ligeledes efter angivelserne på personvognsrapporterne og stationernes telegrafiske rekvisitioner.

Der foretages ikke nogen egentlig opgørelse for disse vognes vedkommende; dog foretages der ved ferie- og højtids trafik afbalancering af de ekstraordinære løb mellem distrikterne (løb, der skal passere Storebælt).

-----

En vigtig gren af arbejdet med personvognsfordelingen er kontrollen med, at indkaldte person-, post- og rejse- godsvogne udtages rettidigt af drift og indsendes til centralværkstedet.

Hvis udvekslingen af indkaldte person-, post- og rejse- godsvogne ikke skænkes fornøden opmærksomhed, løber man den risiko, at antal gennemløbne kilometer siden sidste revision nærmer sig så stærkt det højst tilladte, at der må foretages telegrafisk efterlysning af vognene, og udveksling beordres foretaget omgående uden hensyn til, om erstatningsvogne af den rigtige type haves til rådighed på den station, hvortil en sådan i løb værende vogn indgår.

Kontrollen med, hvormange kilometer de enkelte vogne gennemløber mellem hver revision, føres af distrikterne på grundlag af tograpporternes vognrapport.

Løst toginventar fordeles ligeledes af distrikterne.

Anførslerne på personvognsrapporterne er det eneste hjælpemiddel, distriktet har, når stationernes rekvisitioner på løst toginventar skal effektueres. Selv om arbejdet med fordeling af dette materiel ikke skulle kunne volde væsentlige vanskeligheder, medfører det dog ofte en betydelig telegramkorrespondance, da rapportering af det løse materiel hyppigt er mangelfuld, således at f.eks. slutsignallygter ofte må eftersøges ved telegrafisk rundspørge til flere større stationer, på



2 cif = lür sis interfrigo  
2 ✓ = yundours bane  
7 ✓ = veyrur  
1 kontrol ciffer

5000 tonne veyrur fra 2. til 1 d pr md.  
overførsel Ng-Kø  
rekord: 16332 for 1 døgn

de lasses om tænt 2500 veyrur pr hverdag  
deraf ca  $\frac{1}{2}$  stk veyrur

hvilke det må antages, at lygter vil kunne henstå.

Løst toginventar optælles en gang om året - i almindelighed i januar eller ~~februar måned~~ - således at nødvendig supplering af beholdningerne eventuelt kan foranlediges foretaget inden næste efterår.

## 2. GODSVOGNSFORDELING

Statsbanernes beholdning af godsvogne udgjorde i juli 1959 ca 12 400 vogne (inklusive ~~ca 800~~ lejede kølevogne), hvoraf ca ~~7 200~~ <sup>6 800</sup> lukkede og ca ~~5 200~~ <sup>4 800</sup> åbne.

Generaldirektoratet har fordelt denne vognbeholdning mellem distrikterne således, at 1. distrikt siden 1920 har været normeret med de 51/128, 2. distrikt med de 77/128, for tiden henholdsvis ca 4 900 og ca 7 500 vogne; men forholdene medfører selvsagt, at denne beholdning ikke til enhver tid er til stede i hvert distrikt. Aftaler om midlertidig forøgelse af beholdningen i det ene distrikt og tilsvarende nedgang i det andet distrikt træffes mellem distrikterne indbyrdes. Korsør og Nyborg H indsender daglig til vognfordelerne en skriftlig melding om antallet af overførte lukkede og åbne DSB-godsvogne i det forløbne døgn. For udligning af den forskel, der kan opstå ved, at DSB-vogne, der sendes til udlandet via Gedser eller Padborg (Tønder), hjemkommer ad den anden rute, giver trafikkontoret skriftlige meddelelser til distrikterne. Der udveksles daglig telegrafisk opgørelse mellem vognfordelerne i København og Århus over manglende og overkomplette vogne i forhold til foreliggende bestillinger (forbrug), hvilken melding danner grundlaget for ydelse af evt assistance fra det ene distrikt til det andet.

Til vognfordelingen stilles følgende hovedkrav: retfærdighed, effektivitet og økonomi. Medens opfyldelsen af de to førstnævnte krav vil være i såvel kundernes som banernes interesse, er opfyldelsen af det sidste ganske overvejende i banernes interesse. At have en vognpark stor nok til i enhver situation at kunne imødekomme kundernes krav fuldt ud er selvsagt ikke økonomisk forsvareligt.

Det antal vogne, der forefindes til disposition for godsforsenderne, består dels af DSB-vogne, dels af danske privatbaners og udenlandske baners vogne, der på det givne tidspunkt er til rådighed på statsbanerne og kan benyttes til læsning efter reglerne i de pågældende vognoverenskomster, samt eventuelt endelig af vogne, som lejes af Danske Statsbaner hos private udlejningsselskaber (eller hos andre baner).

Den daglige fordeling af disse vogne mellem stationerne foretages for Sjælland-Falsters vedkommende af 1. distrikt og for Jylland-Fyns vedkommende af 2. distrikt. Vognfordelingsarbejdet udføres af trafikkontrollører (med en trafikinspektør som chef) i København og i Århus, og vognfordelingen foregår på grundlag af en telegrafisk vognstatusmelding, der afgives til et i togplan 15 nærmere fastsat tidspunkt på alle hverdage. Denne vognstatus indeholder melding om, hvilke vogne (antal og

*Europa*  
88000 luk  
133000 åbne



typer) samt løst materiel der haves overkomplet, eller som mangler henholdsvis til 1. (eller 2. dag, såfremt 1. dag er en helligdag). Overgangsstationer til privatbaner opfører disses bestillinger særskilt i meldingen. På grundlag af statusmeldingen træffer vognfordeleren sine dispositioner og giver derefter snarest telegrafisk ordre til stationerne, der bl a underrettes, hvis forlangte vogne eller andet materiel ikke kan leveres til ønsket tid; ligeledes hvis der leveres fremmede baners vogne til bestemte forsendelser (for derved at opnå, at vognene benyttes i overensstemmelse med overenskomsterne).

*til dels også  
i 2. distrikt*

I 1. distrikt er siden efteråret 1958 forsøgsvis anvendt den ordning, at egnede by- eller knudestationer foretager fordeling af de i et nærmere fastsat område værende overkomplette vogne, beholdere, presenninger, gitre m m for derved at dække manglen inden for området. Efter endt fordeling forlanger fordelingsstationen de vogne m v, som findes overkomplette inden for området, tilsendt sig og medtager dem sammen med de vogne, den selv har overkomplet, i status til vognfordeleren.

*Særlig  
bestilling til  
af ved Hørn  
orden*

~~For at man så vidt muligt i tide kan være forberedt på vognbehovet på havnebaner, hvor løsningen fra skib finder sted direkte til jernbanevogne, underretter stationer med havn hver fædag vognfordeleren om det forventede behov af vogne til anmeldte skibe i den kommende uge. Endelig melding gives snarest, når der foreligger sikker viden om skibets eller skibenes ankomsttid.~~

Ved tilsendelse af tomme vogne i større antal til en bestemt station søges vognene så vidt muligt udtaget fra og dirigeret ad forskellige linier for at undgå unødvendig tomkørsel med særtog eller overbelastning af togene. For at undgå ophobning af vogne ved færgeoverfarter finder der et dagligt samarbejde sted mellem vognfordeleren og distriktets (trafiksektionernes) togledelse, hvorved tilgangen af tomme vogne reguleres.

Over for ønsker om levering af særlige vogne, der f eks ved deres store rumindhold, større eller mindre sidehøjde, lastgrænse o l kan skaffe forsenderne en forholdsvis gunstigere fragt (måske en mindreudgift til arbejdskraft ved på- og aflæsning), stiller man sig imødekomende, selv om man derved skulle få noget tomløb. Ligeså med vogne, der på grund af større bundflade, gitterdøre i vognenderne o l både kan rumme flere levende dyr og også give disse (navnlig levende svin i sommertiden) en forøget luftfornylse under transporten.

For de egentlige specialvognes vedkommende, f eks vogne, der er beregnet til transport af langgods, dampkedler, transformatorer o l, og som kun forefindes i begrænset antal, sker leveringen så vidt muligt, når den ønskes inden for en rimelig tid, selv om den måtte medføre noget større tomløb end måske nødvendigt ved længere ventetid.

Til visse transporter af særlig art, hvoraf eksempelvis skal anføres maskingods til udlandet, halmtransporter ved visse lejligheder, juletræer til det sydlige udland, søger distrikterne, efter aftale med generaldirektoratet, assistance med tomt materiel. Henvendelse sker til de

pågældende jernbanestyrelser. Når vognene leveres Danske Statsbaner i henhold til RIV, § 9, opkræves som regel intet ekstra hos bestilleren, hvis læsefristen ikke overskrides. Hvor fremmede baner derimod kræver større betaling for udlån af f eks specielt konstruerede vogne, afgør generaldirektoratet, hvad der skal opkræves herfor hos bestilleren.

Grundprincippet i RIV er, at vogne tilhørende andre baner snarest efter aflæsning skal tilbagesendes til ejendomsbanen - såvidt muligt i læsset stand, men ellers tomme. En række vesteuropæiske jernbanestyrelser, der iblandt DSB, har for at begrænse tomløbene afsluttet en overenskomst om en fælles vognpulje, EUROP-vognparken, hvori de enkelte lande indskyder et nærmere fastsat antal lukkede og åbne godsvogne, der ikke skal tilbagesendes efter RIV's regler, men kan benyttes ganske som om de tilhørte den bane, hvor de befinder sig, idet dog hver bane skal søge at holde sin bestand på samme størrelse som det antal vogne, den har indskudt i puljen - ca 130 000 åbne og ca 88 000 lukkede godsvogne (heraf tilhører hhv 500 og 2075 vogne DSB).

De ofte meget betydelige transporter, der fremskaffes gennem Danske Statsbaners akkvisitions-virksomhed, kræver hyppigt en særlig opmærksomhed, og godsbefordringskontorerne i distrikterne (for Storkøbenhavns vedkommende transportagenturet i generaldirektoratet) står da også til stadighed i nøje forbindelse med vognfordeleren med henblik på fremskaffelse af det nødvendige materiel.

Bestillinger på kølevogne må afgives omgående telegrafisk fra stationerne til vognfordeleren, uanset om bestillingsstationen selv måtte have disponible kølevogne og isforsyning. Ved leveringen må der nemlig bl a tages hensyn til godsets art og bestemmelsessted, således at f eks leveringen af vogne til flæsk, kød og smør til eksport eller til transport over lange afstande går forud for levering til andre, mindre letfordærlige varer, f eks æg og øl, som skal befordres over kortere strækninger.

Statsbanerne leverer i stor udstrækning isen til vogne-nes afkøling, men nogle forsendere benytter sig af deres ret til selv at isforsyne vognene. Der anvendes udelukkende kunstig is fra de isværker, med hvilke der haves overenskomst om levering. Stationerne ved disse isværker benyttes da som isfyldningsstationer, hvorfra de isfyldte vogne udsendes til bestillingsstationen.

DSB er fra den 1. april 1960 medlem af det internationale kølevognsselskab "INTERFRIGO", hvis medlemmer er vesteuropæiske jernbanestyrelser. Selskabet råder foruden over egne vogne (ca 1000 stk) over sine medlemslandes park af kølevogne (ca 20 000 stk) og er, takket være den fælles forvaltning af en stor del af den europæiske kølevognspark, i stand til at indsætte vognene dér, hvor der under hensyn til de fra land



til land sæsonmæssigt svingende behov for kølevogne er brug for dem.

Ved en godsvogns omløbstid forstås tidsrummet fra vognen bliver stillet til rådighed for pålæsning, indtil den efter endt transport stilles til rådighed for en ny læsning. Omløbstiden er afhængig af flere forhold, men vil altid kunne være påvirket af bl a læssefrist, køreplan, rangeringsmulighederne på stationernes (til og fra havne, sidespor og pakhuse) samt stationernes udstyrelse med læssespor, ramper, vaske- og desinfektionsanstalter m m. Den ideelle omløbstid i indlandet må vel siges at være 3 døgn (1 døgn pålæsning, 1 døgn transport, 1 døgn aflæsning), men den gennemsnitlige omløbstid ligger dog i virkeligheden nærmere ved 5 á 6 døgn. For under travle perioder at afkorte denne omløbstid etableres om nødvendigt særtogskørsel såvel med tomme som med læssede vogne, ligesom på- og aflæsning ved passende foranstaltninger søges fremskyndet.

Stationerne bør altid beregne vognleje for forsinket aflæsning og pålæsning, men der bør tages hensyn til foreliggende formildende omstændigheder som f eks naturhindringer (storm, regn, sne), mange vognes samtidige uventede ankomst til en og samme adressat o l, jf de herom gældende bestemmelser.

Vognlejen er i første række en afsavnsgodtgørelse, som banerne oppebærer for det tidsrum, vognen henstår ud over normal af- eller pålæsningsfrist, og som kunne have været indtægtsgivende for banerne, såfremt vognen var blevet benyttet til egentlig transport i denne tid.

10% skg  
90% vgl

ilokk-post 1 døgn 11 t  
friglatk 1 døgn 21 t

kik v 2 døgn 9 t  
skue 4 " 22 t

2 døgn og 20 t for vogn  
i lok

Vognlejen tager endvidere sigte på at imødegå en vis lyst hos forsenderne til at benytte vognen som lagerplads, hvilken benyttelse må betragtes som uheldigt, navnlig i travle perioder. Bortset fra kølevogne og isolerede vogne - for hvilke vognlejen er højere end for andre vogne - er vognlejen stigende efter det første døgn, og den betragtes derfor af nogle forsendere som en mulkt. Man har imidlertid erfaring for, at opkrævning af vognleje under normale forhold kan virke så irriterende på en forsender, at denne kan føle sig fristet til at gå over til biltransport af sit gods, og man går da også i distrikterne med til en delvis tilbagebetaling af betalte vognlejebeløb under visse særlige forhold. Hvis det drejer sig om fremmede baners vogne, tages der hensyn til statsbanernes egne udgifter til leje til ejendomsbanen, herunder også leje for forsinkede presenninger. Blokkvitteringer over vognleje sendes månedsvis af kontrolkontoret til distrikterne, der kritisk gennemgår de anførte tidsangivelser og vognlejebeløb. Mulige uoverensstemmelser behandles gennem korrespondance mellem distrikt og station.

Afgivelse af materiel til privatbanerne til fællestransporter med DSB samt til lokale transporter på privatbanerne sker i henhold til "DVO". Privatbanernes bestillinger på statsbanevogne til lokale transporter forelægges vognfordeleren til afgørelse. Lejlighedsvis udlejning af godsvogne til private lejetagere sker efter reglerne i "Betingelser for udleje af statsbanernes rullende materiel til benyttelse i indlandet af 1. februar 1951".

Udlejning af presenninger til private sker kun efter lejlighed, men efterspørgslen er navnlig i sommerhalvåret ret stor, fortrinsvis efter halmpresenninger til sommerstævner, markeder, dyrskuer o.l. Presenninger, der tilbageleveres med beskadigelser, indsendes på formular A 641 til Århus H fragtgodsekspedition til reparation og vurdering. Om det beløb, lejetagere skal betale for reparation, underrettes stationen fra distriktet, der samtidig forlanger oplysning om beløbs indbetaling og optagelse i regnskabet.

Daglig godsvognsoptælling (formular A 590 b), der er den eneste og meget enkle form for en skriftlig vognrapport til distrikterne, udfærdiges normalt af stationerne alle hverdage, men visse mindre stationer indsender efter distrikternes afgørelse dog kun formularen én gang ugentlig. Det samlede resultat af antal læssede og manglende vogne meddeles daglig fra hvert distrikt til generaldirektoratet og nabodistriktet.

Kontrol med godsvognsparkens tilstedeværelse (vognrevision) sker almindeligvis hvert 4. år ved 2. distrikts foranstaltning; forholdene har dog lejlighedsvis forrykket terminen noget.

Kontrol med presenningbeholdningen (presenningsrevision) sker hvert år ved 2. distrikts foranstaltning. Presenninger, der 5 år i træk ikke har været til stede ved revisionen, afskrives som bortkomne. Omkarakterisering af kornpresenninger til halmpresenninger foretages af centralværkstedet i Århus.

7.50Kr Dag vogn  
7.50Kr idl  
13.70 v  
16.20 Kr

1-4  
5-15  
16-



ca 4% - 5% i  
værksted

Den ugentlige løbeseddel til stationerne, hvorved bl a indkaldes vogne til revision i værkstederne, udarbejdes i og udsendes af 1. distrikt efter det fra værkstederne m fl. modtagne materiale. Normalt vil ca 5 pct af godsvognsparken findes i værkstederne for revision eller reparation, eventuelt ombygning.

Som eksempel på r e g e l m æ s s i g e tomløb kan anføres, at tilgangen af læssede, hvide vogne - herunder kølevogne - til 1. distrikt i almindelighed er større end afgang, hvilket forhold nødvendiggør et tomløb af sådanne vogne fra 1. til 2. distrikt. Man har søgt at afbøde dette ved fragtaftaler samt ved at levere hvide vogne til postvæsenet til læsning med postpakker til Jylland-Fyn.

## V. DISTRIKTERNES OG TRAFIKSEKTIONERNES TOGLEDELSE

Tilsynet med og ledelsen af toggangen varetages af distrikterne og de under disse hørende trafiksektioner. Ved henførelsen "togleder" forstås i det efterfølgende den eller dem, der varetager togledelsen. Det påhviler toglederne nøje at følge og overvåge toggangen, også når denne ikke er uregelmæssig, således at toglederne stedse er fuldt ud klar over de opgaver, som påhviler de enkelte tog, og hvorledes disse opgaver bør afvikles.

Blandt de opgaver, som herud over i det daglige påhviler toglederne, skal fremhæves:

### 1. TOGLEDELSE UNDER ALMINDELIGE FORHOLD

#### A. Indgriben under togforsinkelser

I togplan 16 er fastsat de tidsrum - ventetider - inden for hvilke knudestationerne uden at indhente forholdsordre må lade togene afvente forsinkede tilslutningstog.

Ventetiderne revideres for hvert køreplansskifte og ansættes under hensyntagen dels til vigtigheden af den omhandlede tilslutning, dels til størrelsen af den forsinkelse, som efter indvundne erfaringer - bl a med hensyn til muligheden for indvinding af tid undervejs - må påregnes at kunne overføres på det ventende tog og eventuelt dettes tilslutningstog på efterfølgende stationer uden at skabe så omfattende forstyrrelser i toggangen, at det i almindelighed vil være nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger.

Antager forsinkelserne større omfang, således at togtilslutningerne ikke kan opretholdes inden for togplanens ventetider, påhviler det toglederen at afgøre, om afventning desuagtet skal finde sted, eller om der eventuelt skal træffes andre dispositioner, f.eks

- a) e t a b l e r i n g a f s æ r t o g til optagelse af forbindelsen fra det forsinkede tog; toglederen må i så fald sørge for det fornødne beredskab - personale, trækraft, vognmateriel - til særtog og for dettes tillysning,

- b) a n o r d n i n g a f s t a n d s n i n g a f  
e l l e r s g e n n e m k ø r e n d e t o g  
for afsætning af rejsende, post m m fra det for-  
sinkede tog,
- c) o m d i r i g e r i n g a f r e j s e n d e,  
således at disse befordres over anden rute, når  
dette med fordel lader sig gøre,
- d) i v æ r k s æ t t e l s e a f b i l k ø r s e l  
med rejsende fra det forsinkede tog, f eks såle-  
des, at sådanne rejsende, når forholdet mellem  
jernbane- og vejafstandene stiller sig gunstigt  
herfor, køres med bil fra en station foran knude-  
stationen til en anden station, hvor forbindelse  
kan opnås med tilslutningstoget, efter at dette  
er afsendt rettidigt fra knudestationen.

For sådanne togtilslutningers vedkommende, hvor  
det erfaringsmæssigt jævnligt viser sig nødven-  
digt eller ønskeligt at iværksætte særtogskørsel  
under forsinkelser, forbereder toglederne eventu-  
elt anordning af de for sådan kørsel nødvendige  
foranstaltninger ved udsendelse af fakultative  
særtogsanmeldelser.

For afgørelsen af spørgsmålet om afventning og for de  
dispositioner, der eventuelt videre må træffes i forsin-  
kelsestilfælde, er det af overordentlig vigtighed, at  
der i betimelig tid skaffes oplysning om, hvor mange  
rejsende det forsinkede tog bringer til viderebefordring  
med tilslutningstoget og til hvilke stationer. Til vej-  
ledning for togførerne ved afgivelse af de i så henseen-  
de nødvendige meldinger har man derfor i togplan 13 i  
særligt afsnit for de vigtigere strækningers vedkommende  
optaget en oversigt over, hvilke meldinger der skal af-  
gives for de enkelte tog.

## B. Tognedbrud

I henhold til SR § 52 påhviler det den station, hvor tog-  
føreren for et nedbrudt tog forlanger hjælp, straks at  
sørge for dennes tilkaldelse, herunder eventuelt rekvi-  
rere hjælpemaskine, samt i givet fald at lede toggangen  
på det spærrede banestykke, indtil toglederen overtager  
ledelsen.

I togplan 18 er anført, på hvilke stationer der haves  
lokomotiver til reservetjeneste, og hvorfra tilkaldelse  
af hjælpemaskine derfor skal ske, medmindre der med for-  
del kan anvendes et andet togs lokomotiv, eventuelt en  
rangermaskine, til at fremføre det nedbrudte tog.

Da tognedbrud kan medføre omfattende forstyrrelser i tog-  
gangen og nødvendiggøre vidtrækkende særforanstaltnin-  
ger, skal underretning så hurtigt som muligt gives til  
toglederen, for at denne snarest kan blive bekendt med  
den foreliggende situation, og det påhviler derefter  
toglederen at overtage ledelsen af toggangen og sørge  
for iværksættelse af de foranstaltninger, der måtte vise  
sig påkrævet under de som følge af nedbruddet opståede  
uregelmæssigheder, f eks anordning af særtog, omlægning  
af tjenesten for tog- og lokomotivpersonale, ombytning



af maskiner og personvogne, rekvisition af rutebiler til assistance o s v.

### C. Mertrafik

Ved markeder, møder og andre lejligheder, hvor der fremkommer forøget persontrafik, påhviler det toglederen at tage initiativet til de for dennes afvikling nødvendige foranstaltninger, herunder eventuel etablering af personsærtog.

Under forhold - f eks stigende godstrafik - hvor godsvognsbefordringen ikke kan bestrides tilfredsstillende med de eksisterende tog, skal der drages omsorg for indlæggelse af godssærtog i fornødent omfang.

I det hele skal toglederen sørge for den supplerende afvigelse fra de gældende køreplaner og togplaner, som forholdene til enhver tid nødvendiggør.

### D. Ballastkørsel m m

Toglederen sørger efter samråd med banetjenesten for tillysning af de i anledning af sporarbejder m m nødvendige sær- og arbejdstogkørsler med sveller, skinner, ballast m m.

### E. Sporspærringer

Sporspærringer, der iværksættes i anledning af arbejder på banen eller banens tilstand, bekendtgøres gennem La eller ved toglederens foranledning, jf SR §§ 46 og 47.

Det påhviler toglederen at træffe bestemmelse om og at anordne de foranstaltninger, spærringen eventuelt gør nødvendig med hensyn til ændrede regler for tilkaldelse af hjælpemaskiner og hjælpevogn.

### F. Nedsat kørehastighed

I et tilfælde, hvor hastighedsnedsættelse skal foretages uden varsel, sørger toglederen for, at togene og de respektive stationer bliver underrettet, indtil bekendtgørelse kan ske gennem La.

### G. Andre forretninger

Det påhviler toglederne

- a) at sørge for, at det antal personvogne, der medgives togene, tilpasses efter behovet, til hvilket formål der udsendes særlige togforstærkningsplaner,
- b) at foranledige, at der medgives togene ekstra-betjening i fornødent omfang,
- c) at træffe bestemmelser i spørgsmål om befordring af vogne med levende dyr med ikke-kreaturførende tog.

## 2. TOGLEDELSE UNDER HØJTIDSTRAFIK

Allerede ved de første forberedelser til planlægningen af særforanstaltninger i anledning af højtids trafik skal toglederen have øje for, at der forberedes foranstaltninger til imødegåelse af de forsinkelser i toggangen, som denne udsættes for af den store merbelastning af trafikken, idet der må sørges for, at der foruden indlæggelse af de til bestridelse af den forøgede person-, post- og godstrafik fornødne særtog tillige anordnes forholdsregler mod forsinkelser i det omfang, beredskab og øvrige forhold tillader.

På grundlag af de ved tidligere højtider indvundne erfaringer planlægger toglederen derfor i en række tilfælde udsendelse af rettidige tog og etablering af særtog til optagelse af forbindelse fra forsinkede tilslutningstog, således at den pågældende særtogsanmeldelse foruden særtog til bestridelse af mertrafik, maskinløb m m indeholder en del særtog, indlagt alene af hensyn til imødegåelse af togforsinkelser.

Under selve trafikken påhviler det i øvrigt toglederen at anordne de videre foranstaltninger, som toggangens forløb måtte gøre nødvendige eller ønskelige.

## 3. TOGLEDELSE UNDER SNEFORHOLD

*tpl 12  
ordre K*

Ved indtrædende snevanskeligheder træffer toglederen på grundlag af de modtagne vejrmeldinger og øvrige foreliggende oplysninger bestemmelse om de foranstaltninger, der skal iværksættes for at opretholde toggangen. Han supplerer eventuelt de for sådanne forhold gældende almindelige bestemmelser for lettelse af togene og medgivelse af snekastere og sneskovle med yderligere forskrifter til stationerne, sørger for erstatning af motortog med damp- tog, hvor dette er påkrævet eller muligt, foranlediger udsendelse af sneplovtog til rydning af banelinien m m.

*Personer, radio og  
ved land til fra  
1. distrikt*

Antager vanskelighederne sådant omfang, at banestykker spærres i længere tid af fastkørte tog, eller der af andre grunde opstår afgørende hindringer for togenes gennemførelse, træffer toglederen bestemmelse om eventuel aflysning af regelmæssig drift på den omhandlede strækning.

Såsnart regelmæssig drift er aflyst, træder de på forhånd af distrikterne udpegede snestrækningsledere i funktion og overtager ledelsen af toggangen og snerydningsarbejdet på strækningen, jf togplan 19.

Snestrækningslederne sørger for planlægning og udførelse af de fornødne arbejder med hensyn til banens klargøring og bestemmer, eventuelt efter forhandling med lederne af tilstødende snestrækninger, i hvilket omfang toggen- nemførelse skal forsøges.

## 4. TOGLEDELSE UNDER ULYKKER OG STØRRE UHELD

De bestemmelser og anordninger, der vedrører hjælpetogstjenesten ved statsbanerne, er samlet og udgivet i et særligt reglement, der benævnes "Driftsuhedsreglement" (U R).



Reglementet giver oplysning om, hvorledes hele den nævnte tjeneste er organiseret, hvilket hjælpemateriel statsbanerne råder over, indeholder regler for dette materiels anvendelse og fastsætter bestemmelser for personalets uddannelse og indøvelse, foreskriver fremgangsmåden ved anmeldelse, undersøgelse og afhjælpning af uheld og ulykker samt ved tilkaldelse af særlig hjælp.

Ved indtrædende ulykker og større uheld er det toglederens opgave i første række at foranledige, at de ved UR og SR foreskrevne hjælpeaktioner bliver iværksat, og endvidere at gribe ind over for de forstyrrelser i toggangen, der opstår herved, samt at overvåge og eventuelt supplere dem med yderligere foranstaltninger i fornødent omfang.

Af de opgaver, der i såvel ovennævnte som øvrige henseender kan komme til at foreligge under større toguhæld, dæmningsskred o l for at besørge trafikken m m, fremhæves nedenstående, hvis gennemførelse enten påhviler toglederen eller i almindelighed iværksættes ved dennes medvirken:

*se: antebiler*

1. telegrafisk underretning af den pågældende strækning om, hvad der er sket, og hvorledes trafikken vil blive besørget,
2. etablering af udvekslingstog fra den modsatte side, når der ikke haves plan- eller særtog, der kan benyttes. - Rejsegods- og postvogne bør være forrest, trækraften bagest mod udvekslingsstedet. Eventuelle godsvogne udsættes på foregående stationer,
3. tilkaldelse af hjælpetog, redningskorps, læger, samariter m m i videre omfang end sket ved stationernes foranstaltning,
4. eventuel tilkaldelse af militær hjælp,
5. tilvejebringelse af belysning ved uheldsstedet,
6. tilkaldelse af personale til ledelse af udvekslingstjenesten på uheldsstedet,
7. forøgelse af personalet på mindre stationer, der begrænser uheldsstedet,
8. tilvejebringelse af vogntrapper til ud- og indstigning i togene ved udvekslingsstedet,
9. eventuel tilkaldelse og instruktion af personale til identificering m m af tilskadekomne,
10. etablering af telefonforbindelse med uheldsstedet. Eventuel rekvisition til nærmeste lokale telefoncentral om at holde åben også uden for den sædvanlige tjenestetid,
11. tilkaldelse af kørekran,
12. ved afbrydelser på fri bane af længere varighed: tilvejebringelse af midlertidige svelleperroner,
13. antagelse af ekstramandskab til transport af indskrevet gods m m samt assistance ved transport af de rejsendes håndbagage,

14. omdirigering af vogne og gods,
15. indsættelse af biler (til rejsende og gods),
16. benyttelse af hjælperuter,
17. midlertidige ændringer i togplaner, maskinbenyttelsesplaner, turlister m m.

## 5. TOGKRITIK

Toglederen gennemgår daglig samtlige tograpporter, henholdsvis ~~togfærdselsrapporter~~, samt stationernes togforsinkelsesmeldinger for derved at følge togenes løb og tage de særlige forhold, der eventuelt har knyttet sig til de enkelte togs fremførelse, op til undersøgelse og behandling.

## VI. R U T E B I L V Æ S E N E T

### 1. RUTEBILTRAFIKKENS OPSTÅEN

Fra årene før og under verdenskrigen 1914-18 har man ikke kunnet tale om nogen egentlig rutebiltrafik.

Det var nævnte krig, som - ved at sætte fart i udviklingen af eksplosionsmotoren og gøre den billigere, kraftigere og mere driftssikker og derved egnet til fremdrivningsmiddel for større landevejskøretøjer - skabte betingelser for rutebilkørsel i større stil.

Rutebilkørsel i Danmark tog sin begyndelse i midten af tyverne, men udviklede sig derefter med stormskridt, fortrinsvis dér, hvor der var penge at tjene, og uanset, om der allerede på egnen forekom trafikmidler til en forsvarlig og, tilstrækkelig afvikling af trafikken. Det var i og for sig ganske forståeligt at rutebilerne havde størst lyst til at køre i egne, hvor banerne gennem mange år havde oparbejdet en trafik, fremfor at gøre, som banerne i sin tid gjorde, at lægge sig der, hvor der tiltrængtes en udbygning af samfærdselsmidlerne.

### 2. LOV OM OMNIBUSKØRSEL

Rutebilkørslen påførte efterhånden stats- og privatbaner en så stærk og pågående konkurrence, at en indgriben fra regeringsmagtens side blev nødvendig. En i 1925 nedsat rutebilkommission forsøgte at løse spørgsmålet om et samarbejde mellem jernbaner og biler, men forsøget mislykkedes ganske, idet den eneste form for samarbejde, som kunne accepteres af rutebilejerne, hvilede på det princip, at rutebilerne måtte tage al den trafik, som de kunne overkomme, så skulle banerne klare resten, navnlig den mindst lønnende trafik, såsom spidsbelastninger, der kræver et stort beredskab, de sene aftenture o s v.

Af kommissionens arbejde fremgik omnibusloven af 4. juli 1927, som regulerede rutebil- og lastbilkørslen, indtil den i 1950 afløstes af omnibusloven af 27. maj 1950. Loven definerer i § 1 omnibuskørsel som: "Kørsel med motorkøretøjer, der er bestemt til mod vederlag at benyttes, eller faktisk benyttes, til samtidig befordring



af flere af hinanden uafhængige personer". Denne definition er ikke fyldestgørende og har gennem årene jævnlig givet anledning til fortolkning.

Loven bestemmer videre, at sådan omnibuskørsel er betinget af en koncession, og giver forskrifter for, hvorledes og af hvem en sådan koncession skal gives. Ifølge loven af 1927 var det amtsrådene, der meddelte koncessionen, efter først at have forelagt ansøgningen for andre amtsråd og byråd, gennem hvis område den ansøgte rute passede. Såfremt der ikke opnåedes enighed mellem disse amtsråd og byråd om, hvorvidt koncessionen kunne gives, skulle ministeren for offentlige arbejder træffe afgørelse i sagen.

Ifølge loven af 1950 er det ikke amtsrådene selv, men særlige af amtsrådene nedsatte trafikudvalg, der er koncessionsgivende myndighed. I trafikudvalgene er amtmanden formand, 2 medlemmer vælges af amtsrådet, sognerådsforeningen vælger 1 medlem og amtets købstæder 1 medlem. Trafikudvalgene forelægger, inden afgørelse om tilladelse til omnibus- og fragtmandskørsel træffes, sagen til udtalelse hos de interesserede kommunalbestyrelser, jernbaner og rutebilvognmændenes hhv lastbilvognmændenes organisation.

Foruden de lokale trafikudvalg er oprettet et landsnævn, der som formand har en ministeriel embedsmand og som medlemmer 6 af folketinget valgte repræsentanter. Til landsnævnets afgørelse henvises sager vedrørende ruter, der går gennem mere end 2 amter, samt sager, hvor der er opstået uenighed mellem de lokale trafikudvalg. Efter loven af 1950 er det således ikke længere ministeren, men landsnævnet, der har afgørelsen i tilfælde af uenighed i amterne.

### 3. STATSBANERNES RUTEBILNET

Da tanken om et praktisk samarbejde mellem jernbaner og rutebiler måtte opgives, måtte statsbanerne gribe sagen an på en anden måde, og man indså, at samarbejde kun kunne fremkomme derved, at driften af baner og biler samledes under én og samme institution, statsbanerne, og man besluttede da at søge at overtage visse rutebilkoncessioner.

Programmet for statsbanernes overtagelse af bilruter omfattede de ruter, der løber parallelt med statsbanelinier, eller som forbinder købstæder, mellem hvilke banerne opretholder forbindelse med tog. Det viste sig ved opstilling af dette program, at statsbanerne herefter ønskede omkring 80 ruter eller ca 10 pct af samtlige bilruter i Danmark.

Når en koncessionsperiode for en af de ruter, som stod på programmet, nærmede sig sit udløb, søgte statsbanerne om koncession på den pågældende rute, ganske på samme måde som de private gjorde det.

Sagen blev behandlet som foreskrevet i loven af 1927 og i adskillige tilfælde afgjort af ministeren efter "uenighedsparagraffen" til fordel for statsbanerne.

De første ruter, der blev o v e r t a g e t fra private, var ruten Århus-Silkeborg samt ruterne København-Kalvehave og Roskilde-Korsør, der overtoges i 1932.

Men forinden havde statsbanerne selv etableret 2 omnibusruter, nemlig ruterne Sønderborg-Gråsten og Sønderborg-Skelde, der blev åbnet samtidig med, at driften på banestrækningen Vester-Sottrup-Skelde blev indstillet. Loven, der gav bemyndigelse til nedlæggelse af Skeldebanen, indeholdt tillige bestemmelse om nedlæggelse af Padborg-Tørsbøl banen samt om ændring af trafikforholdene på Als gående ud på, at statsbanerne skulle overtage den smalsporede amtsbanestrækning Sønderborg-Mommark og ombygge denne til normalspor, at de øvrige amtsbanelinier på øen skulle nedlægges og erstattes med statsbane-bilruter, og at statsbanerne i øvrigt skulle have eneret på rutebilkørsel i Sønderborg amt.

Ved udgangen af året 1932 havde statsbanerne 5 bilruter; i 1933 overtoges eller oprettedes 32 ruter, og i 1934 overtoges 18 ruter. Ved udgangen af juli 1939 omfattede statsbanernes rutebilvæsen ialt 72 ruter med en vej-længde af ialt ca 3000 km og ved denne bogs trykning er disse tal godt og vel fordoblede.

Den store vækst af nettet i årene efter 2. verdenskrig er bl a forårsaget af overtagelse af ruterne på Sydfyn, etablering af ruter til erstatning for nedlagte baner (Kolding sydbaner, Svendborg-Fåborg, Odense-Nørre-Broby-Fåborg, Farum - Slangerup. etablering af langvejsruter (Sønderborg-Åbenrå-Ribe-Esbjerg, Flensburg-Kruså-Løgumkloster-Skærbæk-Ribe-Esbjerg, Århus-Ringkøbing, EUROPA-busruterne København-Hamburg) og overtagelse af private ruter (bl a Ribe-Esbjerg, Hillerød-Roskilde og nogle ruter i Nordsjælland).

#### 4. ORGANISATION

I stedet for at lægge ruternes trafikale ledelse under distrikternes trafiktjeneste (trafiksektionerne) og den tekniske ledelse under maskintjenesten (maskinsektionerne) valgte man straks ved statsbanernes påbegyndelse af rutebildrift at lægge ledelsen direkte under generaldirektoratet for at opnå den mest enkle driftsform og derved de lavest mulige administrationsomkostninger, bl a med henblik på at søge fjernet den aversion, som mange har mod statsdrift af rutebilkørsel.

Indtil 1954 varetog trafikafdelingen den trafikale ledelse, medens den tekniske ledelse var underlagt maskinafdelingen. Efterhånden som rutebildriften udviklede sig og ruternes antal voksede, blev det imidlertid ønskeligt at samle hele ledelsen i én afdeling (trafikafdelingen) i rutebilvæsenet, der ledes af rutebilchefen, bistået af såvel trafikale som tekniske medarbejdere.

Den lokale, daglige ledelse af ruterne har stedse været varetaget af stedlige driftsledere (pr 1. januar 1962: 16) og værkstedsledere (pr 1. januar 1962: 11).



## 5. RUTEBILVÆSENETS PERSONALE

### A. Driftslederne

Driftslederne, hvoraf ca. en tredjedel er de tidligere indehavere af ruterne, antager chaufførerne og tilrettelægger disses tjeneste, udarbejder udkast til ruterne køreplaner, fører regnskab for ruterne indtægter og udgifter samt statistik m. v.

De fra privatdriften overtagne driftsledere er antaget på kontraktløn svarende til tjenestemandslønninger i 18.-23. lkl med tillæg af tantieme, der beregnes efter vedkommende rutes (ruters) nettooverskud.

### B. Værkstedslederne

Ved de større driftsområder forestås vedligeholdelsesarbejderne af en kontraktlønnet værkstedsleder i nøje samarbejde med driftslederen.

Værkstedslederne varetager normalt også vedligeholdelsen af statsbanernes lastbiler. De mindre driftsområder har ikke eget værksted.

### C. Chaufførpersonalet

Af rutebilvæsenets samlede personale på ca. 1100 mand udgør chaufførernes antal ca. 950.

Chaufførerne, der aflønnes efter de til enhver tid mellem Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund og generaldirektoratet gældende overenskomster, antages først på timeløn. Efter få års forløb overgår de til chauffører, som fremover kan få fuld beskæftigelse, på månedsløn, d. v. s. samme løn som tjenestemænd i 3. lkl (1.-8. løntrin). Månedslønnede chauffører får ydelser ud over den faste løn, fridage, ferie m. v. som togbetjente. Der udleveres uniformsgenstande til de månedslønnede chauffører.

### D. Andet personale

Foruden det allerede nævnte personale beskæftiges der på driftslederkontorerne kontorpersonale og på værkstederne mekanikere, vaske- og smøremænd, ligesom der på et par ruter i Københavns omegn beskæftiges et mindre antal billettører.

## 6. KØREPLANER

Ruterne køreplan tilrettelægges med henblik på det foreliggende trafikbehov, hvis udvikling følges af driftslederne. På mange ruter er hensynet til lokaltrafikken det alt afgørende, men i muligt omfang tages også hensyn til tilslutning til og fra tog og til og fra andre omnibusruter.

Køreplanerne skal godkendes af trafikudvalget.

## 7. MATERIELLET

Medens alle statsbanernes rutebiler indtil 1939 var benzindrevne, er der i årene efter 1950 næsten udelukkende anskaffet dieseldrevne rutebiler. Fordelen ved dieseldriften ligger i det billigere brændstof, hvortil kommer, at forbruget pr kilometer ikke er så stort. Dieseldrevne vogne er ganske vist dyrere i skat, men dieseldriften indeholder alligevel stor økonomisk fordel.

Medens pladsantallet i vore rutebiler i begyndelsen af 30'erne gennemsnitligt lå på 20, er det tilsvarende tal nu mere end det dobbelte. Der tilstræbes en standardisering af materiellet til få vogntyper af bestemt mærke. En sådan standardisering indebærer stor økonomisk fordel bl a med hensyn til reservedele og reparationer. Statsbanerne bygger ikke selv rutebilerne. Medens chassiserne er af udenlandsk oprindelse, bygges karrossierne på danske fabrikker. Vore rutebilværksteder er at betragte som serviceværksteder, hvor almindelige reparationer og periodiske eftersyn foretages.

## 8. TAKSTER OG BILLETSYSTEM

Taksterne, der fastsættes af de respektive trafikudvalg, var tidligere stærkt varierende og mere baseret på et skøn end beregnet i forhold til befordringsafstanden, men nu har de fleste trafikudvalg udgivet et takstreglement, hvorefter takstbestemmelserne stort set er blevet ensartet for hele landet.

Normalt udstedes der - foruden enkelt- og dobbeltbilletter - 10 turs kort til 7 gange enkeltbillettens pris og 50 turs kort til enten 20 gange enkeltbillettens pris eller 10-12 gange dobbeltbillettens pris. På visse ruter udstedes månedskort, ugekort og 40 turs kort.

Betalingen for postbefordringen fastsættes i hvert enkelt tilfælde efter aftale med overpostinspektørerne, og betalingen erlægges direkte til generaldirektoratet.

Medens man oprindeligt anvendte klippebilletter (samme system, som kendes fra banernes trinbrættilletter), blokbilletter og trappebilletter, er man nu gået over til at udstøde forekommende rejsehjemler ved hjælp af transportable billetmaskiner. Indførelse af billetmaskiner har betydet en hurtigere udstedelse af rejsehjemlen og en hurtigere regnskabsopgørelse (såvel for chauffører som for driftslederkontorerne), ligesom det omfattende arbejde med rekvisition, nummerering og kontrollering af de forskellige rejsehjemler bortfalder.

## 9. RUTEBILSTATIONER M V

Statsbanernes rutebiler anløber i almindelighed de samme rutebilstationer som de private rutebiler. For benyttelse af rutebilstationer må erlægges en stadeplads-



afgift og en betaling pr ekspederet pakke. Statsbanerne ser gerne rutebilstationen placeret så nær jernbanestationen som muligt for at give de rejsende adgang til bekvem omstigning mellem bane og bil. Mange steder har banerne afgivet areal til rutebilstationen, ligesom der visse steder på stationerne er etableret fælles pakkeekspedition for bilernes og banernes forsendelser. Endvidere kan de rejsende til og fra rutebilerne benytte jernbanestationernes ventesale, restaurationer, kiosker og toiletter.

På ruterne oprettes i de mindre byer indleveringssteder hos stedlige handlende, der mod betaling foretager pakkeekspeditionen.

I byerne fastsætter politimestrene faste stoppesteder for rutebilerne, der i øvrigt ude på ruterne i almindelighed standser efter behov, hvor der er rejsende at optage eller afsætte.

## 10. REGNSKAB M V

Af rutebilernes indtægter hidrører størsteparten fra personbefordringen (94 % i 1958/59), der selvsagt er rutebilernes hovedopgave. Desuden befordres på de fleste ruter pakker og post.

Driftslederne aflægger regnskab til generaldirektoratet over områdets indtægter og udgifter. Regnskaberne indsendes til tarif- og regnskabsafdelingen (kontrolkontoret), hvor indtægterne bogføres, medens udgiftsbilagene videresendes til rutebilvæsenet, som foretager kontering og kritik af disse.

Rutebilvæsenet opstiller et specificeret regnskab for hvert driftslederområde, så der til enhver tid haves et klart billede af de enkelte områders rentabilitet.

I regnskabet tages der hensyn til de præstationer, som ydes af instanser uden for rutebilvæsenet, f.eks. stationernes modtagelse af afregninger fra chaufførerne, lønudbetaling, pakkeekspedition og rutebilbilletters benyttelse i tog, ligesom der omvendt tages hensyn til de præstationer, der af rutebilvæsenet ydes for jernbanerne, f.eks. rutebilkørsel til erstatning for tog og jernbanebilletters benyttelse i bilerne.

Inden et årsregnskab afsluttes, beregnes tillige afskrivning (15% p a) og forrentning ( $4\frac{1}{2}$  %) af vognmateriellet samt afskrivning og forrentning af værksteds- og garageanlæg m v, og disse beløb medtages i udgifterne ved opgørelse af nettooverskuddet.

Nogle af de forløbne års udbytte og driftspræstationer fremgår af omstående skema.

| Finansåret                    | 1932/33 | 1933/34 | 1938/39 | 1948/49 | 1958/59 | 1961/62 | 97/98 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Vejlængde km                  | 597     | 2064    | 2986    | 3392    | 6121    | 6245    | 5945  |
| Antal omnibusser              | 35      | 92      | 222     | 296     | 524     | 519     | 511   |
| Vogn-km i tus                 | 594     | 4125    | 11355   | 13967   | 31089   | 32505   | 33181 |
| Plads-km i tus                | 12081   | 82566   | 265418  | 396774  | 1244469 | -       | -     |
| Driftsindtægt i tus kr        | 266     | 1611    | 5023    | 15138   | 37828   | 42460   | 45087 |
| Driftsindtægt pr vogn-km i kr | 0,45    | 0,39    | 0,44    | 1,08    | 1,22    | 1,31    | 1,36  |
| Driftsudgift i tus kr         | 218     | 1213    | 3362    | 11667   | 23439   | 29170   | 37087 |
| Driftsudgift pr vogn-km i kr  | 0,37    | 0,29    | 0,30    | 0,84    | 0,75    | 0,90    | 0,88  |
| Driftsoverskud i tus kr       | 48      | 398     | 1598    | 3471    | 13097   | 13289   | 15833 |
| Nettooverskud i tus kr        | 4       | 75      | 848     | 2176    | 6806    | 6252    | 6730  |

Til bedømmelse af tallet for vejlængden skal oplyses, at den enkelte rute er medregnet med sin fulde længde, uanset at der mange steder, f. eks. ind til en købstad, løber flere ruter over samme vejstykke.

## VII. STATIONSLÆDELSE

### 1. ALMENE BETRAGTNINGER

Lederen af en station er Danske Statsbaners stedlige repræsentant for så vidt angår stationens område. På stationer med godsekspediter er godsekspeditøren den stedlige repræsentant for statsbanerne for så vidt angår stykgodsbefordringen til og fra pakhuset (herunder pladslæsning). Forhold i forbindelse med vognladningstrafikken varetages af stationen, men ekspeditionen og bogføringen af fragtbreve på sådant gods foretages dog på godsekspeditionen.

En station (godsekspedition) kan betragtes som en filial af statsbanerne og udgør mellemlæddet mellem denne store virksomhed og dens kundekreds, og stationens (godsekspeditionens) arbejde er derfor af ganske overordentlig betydning for Danske Statsbaner som helhed. Dette gælder ikke alene den daglige tjeneste, udført efter den vedtagne forretningsgang; men en vågen og tidssvarende ledelse af stationens (godsekspeditionens) virksomhed vil ofte kunne blive udgangspunkt for reformer i den daglige forretningsgang inden for statsbanerne - reformer, som tilpasser banerne efter tidernes skiftende krav, og som altid vil være nødvendige, såfremt statsbanerne skal kunne hævde sig i en skarp konkurrence med andre trafikmidler.



Enhver, der har sin virksomhed i landets største transportforretning - DSB - vil opleve ændringer og tilpasning i statsbanernes forretningsgang, forretningsområde og arbejdsmetoder forårsaget dels af ændrede driftsformer (lyntog, dieseldrift, fjernstyring, palletisering, forbedret godsbefordring o s v) skabt ved banernes eget initiativ, dels af andre transportmidlers fremadskridende forbedring; men der er ingen grund til at betvivle, at DSB, når man vil forstå at følge med tiden, vil kunne hævde sig ved afviklingen af en meget stor del af det stærkt stigende transportbehov. Desværre er der ikke udsigt til, at trafikken såvel med personer som med gods vil blive fordelt efter rationelle skillelinier mellem de forskellige transportformer: jernbane, skib, automobil og flyvemaskine, men der er tværtimod grund til at antage, at konkurrencen vil blive skærpet.

Danmarks geografiske forhold har oprindeligt ikke været særlig gunstig for jernbanedrift, men der er bl a ved bygning af broer mellem landsdelene og ved indsættelse af lyntog og hurtigtkørende godstog opnået en transporthastighed pr jernbane, som vel kan siges at svare til, hvad der er påkrævet i vort land.

Der vil altid være nogle, for hvem den rejsehastighed, DSB kan byde, ikke er tilstrækkelig stor. Dette vil antagelig navnlig gælde for rejser til udlandet, men det vil dog komme til at gøre sig gældende, at det for stadig større kredse af befolkningen vil blive almindeligt at rejse. Dette af de sociale forhold skabte større trafikbehov vil finde sit naturlige udløb i rejser med DSB, idet befordringen med disse altid vil være relativt billig i forhold til betalingen for benyttelse af de meget hurtige befordringsmidler.

De spidstransportbelastninger, sommertrafik og højtids-trafik fører med sig, kan kun afvikles af statsbanerne, og kun statsbanernes meget store beredskab for personbefordring kan præstere, hvad der under disse forhold kræves.

Også i den københavnske nærtrafik stiller spidsbelastningen på de aktuelle tider for ud- og hjemrejsetrafikken så store krav i retning af personbefordring, at kun en virksomhed med statsbanernes overordentlig betydelige ydeevne kan tilfredsstille dem.

For godstransporternes vedkommende er konkurrencen meget mærkbar. Dette er tilfældet i så godt som alle lande, og verden over søger banerne at forny sig på dette område, ved udvidet service, ved fremskyndelse af befordringen, ved smidiggørelse af taksterne og ved nye læsse- og befordringssystemer (f eks transportbeholdere og anvendelse af paller og gaffeltrucks).

Ud fra disse og lignende betragtninger må den stedlige ledelse finde den rigtige form for stationens (godsekspeditionens) administration.

## 2. ANTAL EKSPEDITIONSSTEDER

Der findes ved Danske Statsbaner ca 600 ekspeditionssteder (inkl trinbrætter og rejsebureauer), der administreres af ca. 500 stationschefer og godsekspeditører.

### 3. STATIONSTJENESTENS ØKONOMI OG ARBEJDSSTYRKE

Statsbanernes samlede driftsindtægter - i finansåret 1958/59 ca 549 millioner kroner - hidrører for den væsentligste dels vedkommende fra disse stationers (ekspeditionssteders) virksomhed, og af driftsudgifterne falder ca. 27 pct. eller ca 156 mill kroner på selve stationstjenesten, d v s udgifter til lønninger m m, uniform, kontorhold (herunder opvarmning, belysning og rengøring) for den arbejdsstyrke, som i stationstjenesten har en meget stor andel i indtjeningen af statsbanernes driftsindtægter.

6.3 i 776 m  
64

u 916 m

140 m

Stationstjenesten beskæftigede i 1958/59 ca 10 200 mand eller ca 36 pct af statsbanernes samlede personalestyrke. Af disse 10 200 mand var ca 33 pct eller ca 3250 mand løst antagne ekstraarbejdere, der antages af stationsforstanderen (ekspeditionslederen).

Driftsindtægternes størrelse, der er afhængig af mange forskellige forhold - først og fremmest takstpolitikken samt konkurrence- og konjunkturforholdene - kan under nutidens jernbanedrift, der foregår med en stadig voksende konkurrence fra automobiler, skibe og flyvemaskiner, i høj grad påvirkes også af den enkelte stations og godsekspeditions indsats med hensyn til trafikerhvervelse.

Det er derfor en vigtig opgave for den stedlige ledelse til stadighed at have opmærksomheden henvendt på denne del af stationsadministrationen og gøre sit yderste for at bevare stationens (godsekspeditionens) indtægter og erhverve nye indtægter.

Stationscheferne (godsekspeditørerne) kan udøve en betydelig indflydelse på statsbanernes driftsudgifter. Dette gælder på mange områder, således kan eksempelvis fornøden hensyntagen til andre tjenesters interesser (maskin-, bane- og signaltjenesten) betyde særdeles meget for disse tjenesters økonomi, og også f eks ved anlægsændringer, ved hvis tilrettelæggelse der ikke alene bør foretages en nøje vurdering af anlæggets rent tekniske hensigtsmæssighed, men også af dets økonomiske konsekvenser i retning af det personaleforbrug, dets gennemførelse vil medføre (merforbrug, besparelser), således at der ved planens endelige udformning i videst muligt omfang er søgt tilvejebragt ikke blot den teknisk, men også den økonomisk set bedste løsning af det foreliggende spørgsmål. Det må ved sådanne overvejelser tillige tages i betragtning, at anlæggene først og fremmest skal tjene den normale trafik, og der bør derfor ikke stilles større krav til anlæggenes ydeevne end foreneligt med god økonomi.

Det bør ved bedømmelse af sådanne problemer tages i betragtning, at selv om anlægsudgifterne kan være betydelige, så er det i det lange løb ikke forrentningen og afskrivningen af disse beløb, men driftsudgifterne ved anlæggets brug, der spiller den store rolle i økonomisk henseende, således at en merudgift til selve anlægget ofte - når den resulterer i lavere driftsudgifter - kan være ikke alene forsvarlig, men direkte begrundet i økonomiske hensyn.



4. TJENESTEFORDELINGSLISTEN

Stationstjenestens driftsudgifter - i finansåret 1958/59 ca 156 millioner kroner - fordeler sig med ca 96 mill kr til lønninger m v til tjenestemænd og fast ansat time-lønnet personale, 41 mill kr til løst antaget ekstra-personale og aspiranter, og ca 19 mill kr til forskellige andre udgifter, f eks opvarmning, belysning og rengøring, kontorhold o m a.

Lønningsudgiften er altså den langt overvejende.

Det er tjenestefordelingslisterne på de mange arbejdspladser, der er grundlæggende for lønningskontoens størrelse, og det er derfor af afgørende betydning for statsbanernes økonomi, at tjenestefordelingslisterne til enhver tid er holdt á jour, d v s fastsætter den nøjagtige størrelse af den arbejdsstyrke, som må kræves til arbejdets forsvarlige og sikre udførelse.

Den stedlige ledelse har en vanskelig, men særdeles betydningsfuld opgave; blot 1 times arbejdskraft daglig på hvert af statsbanernes ekspeditionssteder ville betyde en årlig udgift for statsbanerne på 3/4 mill kr.

Den største vanskelighed ligger i stadig at drage omsorg for, at tjenestefordelingslisten følger svingninger i arbejdet. I denne henseende vil en sammenstilling af personalestyrken og det præsterede antal vognakselkm på de forskellige tider af året ofte være et udmærket hjælpemiddel.

Betragter man antallene af vognakselkm, vil man konstatere meget store svingninger, hvilket er ensbetydende med meget store svingninger i arbejdspræstation. I driftsåret 1958/59 har personaleantallet i stationstjenesten pr 100 000 vognakselkm svinget således:

|           |      | <u>1. distrikt</u> | <u>2. distrikt</u> | <u>Ialt</u> |
|-----------|------|--------------------|--------------------|-------------|
| april     | 1958 | 1 107              | 1 028              | 1 059       |
| maj       | 1958 | 1 094              | 1 080              | 1 086       |
| juni      | 1958 | 1 074              | 1 031              | 1 048       |
| juli      | 1958 | 1 058              | 0 989              | 1 016       |
| august    | 1958 | 1 034              | 0 973              | 0 997       |
| september | 1958 | 1 060              | 0 974              | 1 007       |
| oktober   | 1958 | 1 065              | 0 866              | 0 937       |
| november  | 1958 | 1 162              | 0 970              | 1 039       |
| december  | 1958 | 1 069              | 0 941              | 0 989       |
| januar    | 1959 | 1 119              | 1 055              | 1 080       |
| februar   | 1959 | 1 198              | 1 087              | 1 129       |
| marts     | 1959 | 1 062              | 0 984              | 1 014       |
| 62/63     |      | 1025               | 1007               | 1014        |

Af denne sammenstilling vil det ses, at i juni-august måneder ligger tallet (der angiver forholdet mellem arbejdsydelse og personalestyrke) meget lavt, d v s gunstigt. I disse måneder gives endda mere ferie end i årets øvrige måneder, hvilket betyder påvirkning af tallet i ugunstig retning, idet afløserne (fast ansatte eller ekstraarbejdere) tælles med i opgørelsen.

Juni, juli og august måneder har altså trods ferien et lavt (gunstigt) tal for arbejdsstyrken, men tallet stiger (bliver ugunstigere), efterhånden som trafikken i

løbet af efteråret og vinteren falder, og dette viser tilstrækkeligt tydeligt, at svingningerne i arbejdsstyrken så langt fra følger svingningerne i arbejdet.

Det må dog her tages i betragtning, at antal sygdomstilfælde blandt fast ansat personale også har indflydelse på disse tal. Antallet af sygdomstilfælde er erfaringsmæssigt lavere i sommer- end i efterårs- og vintermånederne.

Det vil ikke være muligt at tilpasse arbejdsstyrken, så kurverne for arbejdspræstation og arbejdsstyrke kan blive parallelt forløbende, fordi en vis minimumsarbejdsstyrke ofte må have uanset arbejdets omfang, men den stedlige ledelse må til stadighed have opmærksomheden henvendt på dette for banernes økonomi så vigtige spørgsmål og drage omsorg for, at arbejdsstyrkerne i videst muligt omfang reguleres efter arbejdsmængden.

Overgangen fra en køreplansperiode til en anden vil for mange stationers (godsekspeditioners) vedkommende være et naturligt tidspunkt for tjenestefordelingsændring (-revision). Man bør dog ikke uden videre regne med, at kun disse overgange kræver tjenestefordelingsændring, så man kan nøjes med én tjenestefordelingsliste med et bestemt antal ture og dertil hørende afløserstyrke for hver af køreplansperioderne. Forholdene kræver nemlig mange steder, at arbejdsstyrken reguleres inden for samme køreplansperiode, fordi arbejdet ligger forskelligt i periodens forskellige måneder. Det kan således være nødvendigt at opstille f. eks. 3 forskellige tjenestefordelingslister for en sommerkøreplansperiode, fordi arbejdet ligger forskelligt i de forskellige måneder. Forskellen behøver ikke at være stor. Den kan f. eks. bestå i, at der i nogle måneder kan bestrides en vis fri-dags-, sygdoms- eller orlovs afløsning vel selvafløsning eller præsteres regnskabsassistance uden særlig tjenestetur dertil, medens der i andre måneder med større trafik må have hjælp udefra. Der kan på større ekspeditionssteder også være tale om, at det nødvendige antal tjenesteture bør ligge forskelligt i samme køreplansperiodes forskellige måneder.

Endvidere kan arbejdet ligge forskelligt på ugens forskellige dage. På stationerne kan arbejdet på lørdage være større end på ugens øvrige hverdage på grund af week-end trafikken, medens det modsatte kan være tilfældet på godsekspeditionerne som følge af week-end lukningen. På søn- og helligdage er godsekspeditionerne helt eller delvis lukket, og også på stationerne kan antallet af tjenesteture være færre end på hverdage på grund af den ringere godsvognstrafik.

I øvrigt må det ved opstilling af tjenestefordelingen overvejes, om der er mulighed for at lade stationen være ubetjent i togtid - eller være betjent af stationspasseri en del af døgnet. Det må herved tages i betragtning, at det på almindelige landstationer må anses for tilstrækkeligt at holde åbent for publikumsekspedition i den almindelige forretningstid.

Det må overhovedet stå klart, at selv den mindste besparelse, der kan opnås i arbejdskraft ved at have hyppigt



skiftende, efter forholdene stadig afpassede tjenestefordelingslister, kan betyde ikke så lidt sammenlagt for samtlige arbejdspladser.

Ved tjenestefordelingslisten fordeles stationens (gods-ekspeditionens) samlede arbejde mellem de forskellige kategorier af tjenestemænd og ekstraarbejdere. Det må overvåges, at denne deling af arbejdet ikke kommer til at betyde forøget arbejdsstyrke.

Ved ordrer og bestemmelser er det fastsat, hvilke arbejder der kan kræves udført af de forskellige kategorier af tjenestemænd, og disse bestemmelser er så smidige, at den rette forståelse - også fra personalets side - giver mulighed for at tilpasse tjenesten således, at der meget vel kan tages hensyn til, at særlige forhold på en arbejdsplads i den overvejende del af arbejdstiden berettiger og medfører tilstedeværelsen af overordnet personale, uden at dette kommer til at medføre tilstedeværelsen af en større arbejdsstyrke på de tider, da dette ikke kræves. Det kan og bør derfor altid undgås, at en arbejdsfordeling, der er baseret på det mere intensive arbejde, opretholdes også i den del af arbejdstiden, hvor arbejdet ikke er så intensivt.

Det bør så vidt muligt af hensyn til tilpasningen af personalestyrken efter svingningerne i arbejdet være fastlagt, til hvilke bestemte arbejder fast ansat og til hvilke løst antaget personale kan anvendes, idet der tages nødvendigt hensyn til, at karakteren af arbejdet i høj grad er medbestemmende for, i hvilket omfang løst antaget personale kan beskæftiges, når de for anvendelsen af sådant personale givne bestemmelser skal overholdes. Særlige forhold på et ekspeditionssted kan gøre det ønskeligt, at der dispenseres fra de sædvanlige regler for anvendelse af ekstrapersonale. Sådant dispensation gives af distriktet efter anmodning fra stationen.

Det bør i øvrigt tilstræbes at samle alt arbejde, som kan udføres af ekstrapersonale, i bestemte tjenesteture, der da opføres på tjenestefordelingslisten som hjælpearbejderture.

Afløsertjenesten bør i videst muligt omfang udføres af ekstrapersonale, eventuelt ved, at der iværksættes "for-skudt" afløsning (eks: på stationsforstanderens fridag fungerer trafikassistenten, hans tur overtages af trafikekspedienten, dennes af en portør og dennes tjeneste igen af en ekstraarbejder).

Tilstedeværelsen af overtalligt fast ansat personale på en station vil let skabe urolige arbejdsforhold og er ingenlunde altid ensbetydende med gunstige personaleforhold. Det vil ofte være nødvendigt af beskæftigelses-hensyn at udstationere den overtallige styrke, eventuelt til andre tjenester, og dette er ensbetydende med, at det kan blive vanskeligt at få overtalligt mandskab hjem-sendt til stationen, hvis dette bliver ønskeligt. Man kan i så tilfælde have svært ved at skaffe den manglende arbejdskraft ved løst antaget personale, idet sådant ikke haves knyttet til stationen, netop fordi den overtal-lige styrke har forhindret, at løst antaget personale kan regne med nogenlunde varig beskæftigelse.

De for de forskellige måneder gældende forskellige tjenestefordelingslister rekapituleres for hver liste for sig i særlige dertil indrettede rubrikker på foden af tjenestefordelingslisten. Tjenestefordelingslisten med det laveste antal tjenesteture danner grundlaget for stationens (godsekspeditionens) normering med personale d v s dens personale-normativ.

Den assistance, som indeholdes i forskellige periodiske tjenestefordelingslister, opgøres samlet for et år og normeres som en samlet assistance for året i forhold til den liste, der danner grundlaget for stationens (godsekspeditionens) normativ.

Lige lange tjenesteture bør tilstræbes i den udstrækning, det er foreneligt med gældende tjenestetidsregler. En tjenestefordelingsliste med ulige lange tjenesteture vil nemlig kunne betyde ekstra udgift til arbejds løn, fordi der kan være en tilbøjelighed til stede hos det personale, der forretter tjeneste i sådanne ture, til at søge enkelte orlovsdage på de lange ture, hvilket vil betyde overarbejde for afløserne.

Sådan overarbejde kan blive af et så stort omfang, at frihed eller overarbejds penge må ydes som erstatning til afløseren, hvis denne er tjenestemand. Hvis afløsning sker ved ekstrapersonale - kontorfunktionær eller ekstraarbejder - vil den lange tur betyde udgift til timeløn + overarbejdstillæg. Den undertid, der herved opstår i tjenestemandsturen, vil som regel ikke kunne udnyttes. Den betyder ikke meget for den enkelte, men det må stadig erindres, at det for en større station (godsekspedition) sammenlagt for flere tjenesteture kan betyde en ikke uvæsentlig undertid, som modsvares af en tilsvarende overtid, der påfører stationen (godsekspeditionen) ekstraudgifter til arbejds løn, og sammenlagt for samtlige ekspeditionssteder kan den heromtalte ekstraudgift komme til at andrage et antageligt beløb.

Af betydning i heromhandlede forbindelse er det også, at hjælpearbejdere på flere arbejdspladser i henhold til overenskomst skal aflønnes for mindst 8 timer, hvilket er ensbetydende med, at merudgiften, der opstår ved afløsning for den lange tjenestetur, ikke modsvares af en tilsvarende mindreudgift for afløsning i den korte tjenestetur. 16 timers tjeneste, fordelt på en 7 timers og en 9 timers tur, vil således påføre banerne udgifter til overarbejde trods det, at der faktisk ikke foreligger overarbejde.

Ulige lange tjenesteture opstår som regel, fordi man vil undgå delt tjeneste, men de bør altså så vidt muligt ikke forekomme.

Ønsket om samlet tjeneste er forståeligt og skal så vidt muligt imødekommes, og man må derfor ved tjenestefordelingens udarbejdelse ofre stor omtanke på, hvorledes arbejdet kan tilrettelægges i lige lange ture med samlet tjeneste. Det vil for at opnå dette ofte være nødvendigt, at man for en vis del af arbejdstiden pålægger visse tjenestemænd arbejder, der almindeligvis udføres af tjenestemænd i højere kategori (eller omvendt), og at man fordeler visse ikke tidsbestemte arbejder på hensigtsmæs-



sig måde over de forskellige ture.

Tjenesteture i forskellige kategorier og med ulige kvalificeret arbejde bør ikke sættes i stadigt turskifte med hinanden.

## 5. INSTRUKTION

Stationernes (godsekspeditionernes) lokale instruktionsstof er af højst forskellig art.

På mindre stationer (godsekspeditioner), hvor stationsforstanderen (-mesteren, godsekspeditøren) selv deltager i alt forekommende arbejde, vil et særligt, lokalt instruktionsstof kun i ringe grad være påkrævet. Det vil på sådanne arbejdspladser i reglen være tilstrækkeligt at have en ájourholdt samling af ordrer og reglementer, fordi man i det daglige indbyrdes drøfter de forskellige spørgsmål, som opstår, og derved bliver klar over, hvorledes arbejdet skal udføres på den for banerne og publikum bedst mulige måde.

Det må dog altid erindres, at sygdom og tjenestefrihed kan medføre, at fremmede tjenestemænd skal udføre arbejdet, og der må drages omsorg for, at der for sådanne tilfælde, bl a ved udfyldning og ophængning af den særlige plakat, gives afløseren let tilgængelig vejledning, ikke alene om de forhold, for hvilke sådan vejledning er påbudt, f eks om så vigtige ting som rekvisition af hjælpetog og ambulancer, adresser på tjenestemænd under andre tjenester o s v, men også om sådanne forhold vedrørende den daglige tøgekspedition og publikumsekspedition, som kræver dette, således at det ikke udadtil skal mærkes, at en afløser forretter tjenesten.

På de større og meget store stationer (godsekspeditioner) vil det være nødvendigt at have et lokalt instruktionsstof. Stationsforstanderen (godsekspeditøren) vil nemlig ikke personlig kunne deltage i alt forekommende arbejde og således ikke overalt kunne sætte sit præg på arbejdet ved sit personlige eksempel eller ved personlig vejledning og må derfor, hvor forholdene kræver det, ved et instruktionsstof - ud over den personlige instruktion og overvågen af arbejdet, som stedse vil kræves - vejlede personalet.

En stations (godsekspeditions) instruktionsstof skal først og fremmest have en vejledende karakter, men det kan også i visse tilfælde være påkrævet, at man ved lokal instruks nøje præciserer ansvarets placering ved udførelsen af de forskellige arbejder.

En instruks kan være af en sådan art, at den bør have distriktets approbation. Dette gælder navnlig i tilfælde, hvor et stationsanlæg udvides enten af sikkerhedsmæssige grunde eller for at give stationen en større kapacitet. Drejer det sig om en instruks, der berører mere end én stations område eller foruden én eller flere stationers område tillige andre tjenesters områder, s k a l den have distriktets approbation.

De ved ordrer og reglementer m m givne bestemmelser for arbejdets udførelse skal være grundlæggende for lokale instruksers bestemmelser.

En stations (godsekspeditions) lokale instruktionsstof skal være holdt nøje á jour.

Det vil i reglen være praktisk at inddele stoffet i to hovedgrupper, nemlig:

- instruktionsstof af varig karakter og
- instruktionsstof af midlertidig karakter.

#### A. Instruktionsstof af varig karakter

Under instruktionsstof af varig karakter vil det, så snart der er tale om blot nogenlunde store stationer, være rigtigt at have forskellige vejledninger om hele stationens sporanlæg og sikringsanlæg.

Dette er af særlig betydning for tjenestemænd, der tilgår fra andre tjenestesteder. Sådanne tjenestemænd bør i vejledningerne have et grundlag for deres arbejde med at sætte sig ind i de lokale forhold. Selv om man er nok så godt inde i ordrers og reglementers bestemmelser, kan det ofte være vanskeligt at skulle anvende denne viden på et nyt arbejdssted. Sikringsanlæggenes forskellige udformning de forskellige steder kan byde nogen vanskelighed, og så snart der er tale om mere omfattende stationsanlæg, vil der gå uforholdsmæssig lang tid, før en fremmed tjenestemand kommer ind i de nye forhold i en grad, så han er fuldt fortrolig med dem, medmindre han under sit arbejde med at tilegne sig den viden, som er nødvendig for at kunne arbejde sikkert, har et vejledningsstof at støtte sig til.

Et sådant stof kan praktisk inddeles i følgende afsnit:

- 1) stationens sporgrupper og disses udstyr med tekniske indretninger, såsom vandkraner, vandforsyningssteder, revisionsgruber, vognvægt, profil-mål m m. Disse sporgruppers normale anvendelse,
- 2) signalgivningen i de forskellige hovedspor og togvejenes forløb m v,
- 3) regler for togs ind- og udrangering, herunder hvilke ind- og udrangeringsmuligheder der er til stede, såfremt hovedspor måtte være spærret,
- 4) stationens blokindretninger (manuel blok, automatisk blok),
- 5) instrukser for stationens signal- og sporskifteposter, herunder grænserne for de forskellige posters sporområde for rangerbevægelser og område for togvejseftersyn samt posternes deltagelse i spor aflåsning for togvejsindstilling og ansvar for rigtig sporindstilling og sikring i tilfælde af ind- eller udrangering af tog.

Under instruktionsstof af varig karakter hører også sådanne instrukser, som er påkrævet på grund af rent lokale forhold af varig karakter, såsom instrukser for rangering til, fra og på havnebaner, for færgerangering, for rangerbevægelser i hovedspor med eller uden fastlagt ranger-togvej, for rangering på stationer, som er overgangsstationer til privatbane m m.



Instrukser, også af midlertidig karakter, som nødvendig-  
gøres af ændringer eller udvidelser i stationens anlæg,  
der medfører, at en hidtil fulgt fremgangsmåde ved  
togekspedition eller rangering ændres, vil i reglen være  
at betragte som rettelse til instruktionsstof af varig  
karakter og bør derfor henføres hertil.

Det vil ofte være hensigtsmæssigt - navnlig på større  
stationer (godsekspeditioner) - forud at gøre persona-  
let kendt med det nye anlæg ved udstedelse af en midler-  
tidig instruks, som man må lade være gyldig, indtil  
hele personalet er blevet fortrolig med det nye anlæg,  
og den nye forretningsgang er nøje indarbejdet. En  
sådan midlertidig instruks, der som regel må suppleres  
med mundtlig forklaring for personalet, bør i alminde-  
lighed udarbejdes på den måde, at der foretages de  
nødvendige rettelser i den tidligere gældende instruks.  
Personalet vil da let kunne se, på hvilke områder der  
er sket ændringer. Efter en passende tids forløb,  
når hele det pågældende personale er fortroligt med det  
nye anlæg og dets brug, kan udarbejdelse af den ende-  
lige instruks foretages.

#### B. Instruktionsstof af midlertidig karakter

Instruktionsstof af midlertidig karakter omfatter sådan-  
ne bestemmelser vedrørende det daglige arbejdes udfø-  
relse, som skifter med køreplansperioder, forstærknings-  
planer, togplaner, cirkulærer fra distriktet vedrørende  
bestemte forhold angående person- og godsbeholdningen  
eller togekspeditionen. Endvidere henføres hertil rent  
lokale bestemmelser, som hidrører fra de erfaringer,  
der altid indhentes under en nøje iagttagelse af det  
daglige arbejdes udførelse. Det vil nemlig under sådan  
iagttagelse ofte konstateres, at den samme situation  
ved togekspedition, rangering, eller hvad andet der nu  
kan være tale om under det daglige arbejde på en stor  
station (godsekspedition), klares mere eller mindre til-  
fredsstillende, måske eftersom det er det ene eller det  
andet arbejdshold, situationen opstår for, og det er i  
så tilfælde hensigtsmæssigt ved instruks at fastslå den  
rigtige fremgangsmåde. En sådan instruks vil ofte være  
unødvendig efter nogen tids forløb, når dens bestemmel-  
ser er indarbejdet, og den kan da udgå.

Det bør i det hele taget overvåges, at denne del af in-  
struktionsstoffet ikke tager større omfang end højst  
nødvendigt. I alle tilfælde, hvor mundtlig vejledning  
kan anvendes, bør en sådan foretrækkes.

Det heromtalte, midlertidige instruktionsstof kan i reg-  
len praktisk kodificeres samtidig med overgangen fra en  
køreplan til en anden, fordi sådan overgang altid med-  
fører, at der rundt omkring på arbejdspladserne skal  
erindres visse ændringer i arbejdets udførelse ved over-  
gangen fra en årstid til en anden, såsom forhold ved-  
rørende togforvarmning, foranstaltninger under snelæg,  
varmeslangers anbringelse, udluftning af togstammer,  
togplansændring o m a.

Det sker, at der ved sådan overgang glemmes et og andet,  
ligesom det hænder, at forskellige funktioner går træt

i begyndelsen af en trafikstærk periode, fordi man ikke har draget omsorg for, at de forskellige arbejdspladser har fået fornøden instruktion og vejledning om forhold, som måske tidligere har givet anledning til ganske samme mindre gode afvikling af trafikken. Det er ofte små og tilsyneladende selvfølgelige ting, man må beskæftige sig med ved sådanne lejligheder, men det må ikke afholde ledelsen fra ved mundtlig eller skriftlig instruktion at sikre sig, at der drages fuld nytte af tidligere indhøstede erfaringer.

Gentagne overtrædelser af en eller anden reglementarisk bestemmelse eller klager fra publikum over et eller andet forhold vedrørende person- eller godsekspektion kan også nødvendiggøre udstedelsen af en midlertidig instruks.

### C. Fordeling af instruktionsstoffet

Det af stationen (godsekspektionen) udstedte lokale instruktionsstof af varig og midlertidig karakter skal foruden at være samlet i en for ledelsen tilgængelig samling være fordelt til de forskellige arbejdspladser på en sådan måde, at det for hver enkelt arbejdsplads nødvendige instruktionsstof er let tilgængelig for personalet på vedkommende arbejdsplads.

Arbejdet, der er forbundet med selve person- og godsekspektionen, nødvendiggør kun i mindre grad særligt lokalt instruktionsstof. Dog kan nogle stationers forhold til tilsluttende privatbaner, skibsselskaber og automobilruter give anledning til, at der bør udstedes instruks for visse forretningers afvikling.

Forøvrigt må stationens (godsekspektionens) forskellige arbejdsplaner (se nedenfor) i forbindelse med ordresamling og reglementer danne grundlaget for arbejdets udførelse.

## 6. ARBEJDSPLAN

Ved en stations (godsekspektionens) arbejdsplan tilrettelægges i enkeltheder udførelsen af det dagligt forekommende arbejde på stationen.

Det vil ikke være muligt at opstille bestemte regler for udarbejdelsen af en sådan arbejdsplan, idet mange forskellige forhold har indflydelse på, hvorledes arbejdsplanen mest hensigtsmæssigt opstilles.

Det er i første linie stationens (godsekspektionens) størrelse og karakter, der bestemmer, efter hvilket princip og i hvilket omfang arbejdsplanen skal udarbejdes. Den skal sikre en tilrettelæggelse af arbejdet på en sådan måde, at det samlede arbejde udføres mest hensigtsmæssigt med en for arbejdets omfang passende tilmålt arbejdsstyrke og rangerkraft. Arbejdsplanens opstilling har derfor nøje tilknytning til selve tjenestefordelingslisten. Den skal tjene som vejledning for de forskellige arbejdsledere og tjenesteture for, hvorledes arbejdet er fordelt mellem forskellige tjenesteture eller arbejdshold.



De meget store træk i en stations (godsekspeditions) arbejdsplan er givet gennem den erfaring, praksis gennem årene har skabt, og er selvsagt i væsentlig grad bestemt af stationens anlæg og af køreplanen. Disse store træk for arbejdets udførelse - der tænkes her særlig på toggangens, pakhusarbejdets og rangerarbejdets afvikling - er ikke fastsat ved arbejdsplan, men kommer til enkeltmands kundskab ved den indøvelse eller orientering, som gives ham, inden han sættes til at udføre selvstændigt arbejde.

Det er den mere detaillerede udførelse af arbejdet, der må fastsættes ved arbejdsplaner for at skabe præcision, sikkerhed, rigtig arbejdsfordeling og størst mulig kapacitet.

De enkelte arbejdsplaner fastsætter f.eks.:

hvorledes et pakhusareal skal benyttes på døgnets forskellige timer,

hvornår pakvogne, der anbringes ved pakhus til ind-, ud- eller omlæsning, skal være færdigbehandlet,

hvorledes en stations opstillingsspor skal benyttes til henstående togstammer og reservemateriel,

efter hvilke regler og på hvilke tider togmaskiner skal afhentes fra eller bringes til maskintjenestens område,

turnus for personvognes truckeftersyn,

arbejdsfordeling for rangermaskiner for så vidt angår det regelmæssigt tilbagevendende rangerarbejde, så at pladstjenestens leder bl. a. hurtigt kan se, hvornår og af hvilken rangermaskine et ekstraordinært rangerarbejde kan udføres,

hvorledes arbejdet med afsendelse af et hjælpetog er fordelt for at sikre den hurtigst mulige ekspedition, herunder alarmering af redningskorps, læger og samariter m. v.

Der kunne nævnes endnu flere eksempler på arbejdsplaner, der kan være påkrævet også af hensyn til rent lokale forhold, som f.eks. opstår ved samarbejde med skibsselskaber, automobilselskaber, toldvæsen, postvæsen, privatbaner m. m. Den stedlige ledelse må til enhver tid skænke sådanne forhold fornøden opmærksomhed og, hvor det er påkrævet, ved bestemte arbejdsplaner sikre hurtigt og smidigt samarbejde.

De planer, som enhver station (ekspeditionssted) ved hvert køreplansskifte udarbejder som grundlag for den daglige togekspedition (uddrag af tjenestekøreplanen), for den daglige publikumsekspedition (uddrag af opslagskøreplan med togenes forbindelsesmuligheder, oplysning om hvilke vognklasser de enkelte tog fører, og i hvilke tog gennemgående vogne, sovevogne og spisevogne løber, samt uddrag af togplaner m. m. med oplysning om befordringstiden ved de forskellige befordringsmåder - ekspresgods, ilgods og fragtgods) er alle stærkt lokalt prægede. Det har stor betydning, at disse planer er så fyldestgørende som muligt og opstillet overskueligt med plads til, at der kan foretages notater om forskellige

forhold, som man måske først er blevet opmærksom på derved, at der har været fremsat berettigede klager fra publikum eller andre stationer eller institutioner (postvæsen, toldvæsen, skibsselskaber, automobilselskaber, privatbaner). Sådanne berettigede klager skulle selvfølgelig helst helt kunne undgås og må i hvert fald aldrig kunne gentages, hvorfor ledelsen må drage omsorg for, at den erfaring, en sådan berettiget klage giver, altid udnyttes, d v s kommer til alle rette vedkommandes kundskab.

Stationens (godsekspeditionens) arbejdsplan - på større stationer (godsekspeditioner) vil dette som foran nævnt være en samling af arbejdsplaner mangfoldiggjort og fordelt til personalet i det omfang, forholdene kræver - fastsætter således regler for, hvorledes og af hvilke tjenesteture de dagligt forekommende arbejder skal udføres, og den skal sikre, at disse arbejder udføres punktligt. Den tjener derved den stedlige ledelse og arbejdslederne på de forskellige arbejdspladser som holdepunkt for de dispositioner, der må træffes for arbejdets udførelse, også når ekstraordinære forhold indtræffer pludseligt (togforsinkelser, uheld, fejl i sikringsanlæg, snehindringer o l) eller på grund af ekstraordinær trafik.

Arbejdsplanen kan selvsagt ikke omfatte alt arbejde. En hel række af arbejder, som affødes af det i arbejdsplanen opførte daglige arbejde, men som er af tilfældig karakter og stadig varierende, må af arbejdslederne ved dispositioner på arbejdspladsen presses ind i arbejdsplanen, der må være opstillet med fornøden hensyntagen også til dette forhold. Dette er ensbetydende med, at lederne af de lokale tjenesteområder altid drager omsorg for at være á jour - om muligt lidt forud - med arbejdet i henhold til arbejdsplanen, så at der også bliver tid til udførelsen af sådanne mere tilfældige arbejder.

## 7. FORRETNINGSORDEN

En stations (godsekspeditionens) forretningsorden fastsætter et efter de lokale forhold afpasset system, hvorefter ledelsen kan have sikkerhed for, at alle forretninger afvikles på forskriftsmæssig måde.

Det er ved forretningsordenen bestemt:

i hvilket omfang lokale instrukser, lokale ordresamlinger og lokale arbejdsplaner skal udarbejdes og fordeles,

hvorledes køreplaner, togplaner, særtogsanmeldelser, forstærkningsplaner, cirkulærer m m og andet instruktionsstof fra generaldirektoratet og distriktet skal fordeles,

hvorledes man ved overgangen fra et døgn til et andet sikrer sig, at alle ekstraordinære forhold vedrørende toggang, person- og godsbefordring samt postbefordring er kommet til alle rette vedkommandes kundskab,

hvorledes særtogsanmeldelser, forstærkningsordrer o m a, der indgår som telegram, rettidigt bliver videre-



ekspederet på betryggende måde til de arbejdssteder, som skal effektuere de på denne måde iværksatte foranstaltninger eller berøres af disse, og endelig

hvorledes den øvrige indgåede post skal behandles.

## 8. FORHOLD TIL PUBLIKUM

Den konkurrence, som banerne har været udsat for i de sidste årtier fra andre beforderingsmidlers side, har i høj grad sat sit præg også på statsbanernes forhold til publikum, d v s statsbanernes kunder.

Som forholdene har udviklet sig, har det været aldeles nødvendigt - både i offentligheden og hos statsbanepersonalet - i vidst muligt omfang at søge begrebet statsinstitution forænet med begrebet forretning på alle områder, hvor dette lader sig gøre.

Et skridt i denne retning blev foretaget allerede i året 1925, da man for at imødegå den store nedgang i person- og godstrafikken foruden at foretage forskellige takstnedsættelser tillige indførte en ordning, hvorefter der kunne træffes særlige aftaler med forsendere om befordring af gods, de såkaldte fragtaftaler. Disse særaftaler gik ud på, at statsbanerne, dels for at bevare transporter, dels for igen at få sådanne transporter tilbage, som var gået over på andre hænder, og dels for overhovedet at erhverve trafik, ydede særlige fragtnedsættelser efter overenskomst for visse forsendelser. Der blev i driftsårene 1925/26 og 1926/27 truffet mange sådanne aftaler.

Samtidig etableredes en udvidet udkørsel og afhentning af gods ("dør- til dør" - transport).

I driftsåret 1927/28 faldt beforderingsmængden for personer betydeligt (indtægtsnedgang i forhold til 1926/27 2,8 mill kr), uden at der havde fundet nogen takstændring sted. Beforderingsmængden for gods steg derimod, endda ret betydeligt, men indtægterne af denne befordring var i driftsåret 1927/28 14 mill kr lavere end i det forudgående driftsår, hvilket skyldtes den almindelige takstnedsættelse for godsbefordring, som blev sat i kraft den 1. april 1927, og som medførte, at alle de indtil da trufne fragtaftaler bortfaldt, idet takstnedsættelsen var så stor, fra 20 til 33 pct, at de nye takster kom til at ligge under de ved fragtaftalerne nedsatte gamle takster.

Det næste skridt i retning af en mere forretningsmæssig præget forretningsgang blev gjort i efteråret 1927, da generaldirektoratet oprettede en ny institution - transportagenturet - bestående af 2 trafikinspektører og 20 assistenter.

Denne institution fik til opgave gennem en grundig undersøgelse af transportforholdene for gods i hele landet at klarlægge for generaldirektoratet, hvorledes og i hvilken udstrækning konkurrencen mod statsbanerne var sat ind, hvilke mangler der hæftede ved statsbaner-

nes hidtidige forretningsgang i forholdet til kunderne, og på hvilke områder der måtte sættes ind, hvis statsbanerne vedvarende skulle bevare sin betydning for transportudviklingen.

Et af hovedresultaterne af denne undersøgelse var, at man fandt, at statsbanerne som en naturlig følge af den i tidernes løb opståede konkurrence ikke længere kunne indskrænke sig til blot at befordre det gods, der kom af sig selv, til én gang fastlagte takster. Statsbanerne måtte tage konsekvensen af, at der nu skulle arbejdes på konkurrerende fod med andre befordringsforetagender, og måtte følgelig selv være ud om at erhverve gods til befordring.

Da der i årene efter 1950 konstateredes en ikke uvæsentlig nedgang i godstrafikken - og da navnlig for den indenlandske vognladningstrafik - blev der fra 1. april 1954 gennemført en omlægning af akkvisitionsvirksomheden for at aktivisere denne i alle instanser, idet arbejdet samtidig i højere grad end hidtil blev lagt ud i marken.

Eftersom trafikerhvervelse ikke blot er et fragtspørgsmål, men mere og mere tillige et befordringsspørgsmål, blev der tilvejebragt en yderligere koordinering af disse faktorer ved i vidt omfang at henlægge transportagenturets hidtidige funktioner under distrikterne, men for Storkøbenhavns vedkommende henhører transportagenturet dog som tidligere direkte under generaldirektoratet. Arbejdet ude i marken blev i videst muligt omfang lagt på ekspeditionsstedernes ledere, således at den stedlige godsekspeditor, stationsforstander og stationsmester har ansvaret for trafikerhvervelsen (og -bevarelsen) i sin by og dens naturlige opland. Det er derfor pålagt ekspeditionsstedernes ledere - bl a gennem førelse af emnekort - nøje at følge trafikudviklingen inden for området og at holde sig i snæver kontakt med kunderne og rettidigt at etablere kontakt med nyoprettede virksomheder og søge disses transportbehov klarlagt og sikret for jernbanebefordring. Ordningen bygger i øvrigt på, at hele personalet - uanset tjenestekategori - holder ekspeditionsstedets chef underrettet om alle forhold, der kan være af betydning for trafikerhvervelsen, ligesom det bør betragtes som en naturlig opgave at virke for den størst mulige benyttelse af jernbanens transportberedskab. Undergravning af denne benyttelse - og dermed af statsbanernes økonomi - vil i hvert fald i det videre forløb være i høj grad medbestemmende for personalets vilkår.

Ved den således tilrettelagte fremgangsmåde for trafikerhvervelsen er der lagt stor vægt på, at statsbanerne gennem stationerne og godsekspeditionerne har et stort antal "filialer" spredt ud over landet og dermed er i besiddelse af et akkvisitionsapparat, som udnyttet på rette måde indebærer de bedste muligheder for en effektiv hvervekampagne. Samtidig er der tillagt ekspeditionsstedernes ledere et ansvar for en effektiv udnyttelse af den myndighed, der er givet dem med hensyn til godsakkvisitionen.



Den nævnte omlægning var ensbetydende med, at der nu måtte stilles ganske samme krav til statsbanernes personale som til en forretnings personale med hensyn til at være interesseret i forretningens trivsel, også for så vidt angår den for en forretning så vigtige side, som det er, at kundekredsens størrelse bevares og helst stadig forøges, og i hvert fald forøges med forretningens eventuelle udvidelse.

Det var i og for sig nye krav, som hermed blev stillet til statsbanernes personale, eftersom tidligere tiders krav vel navnlig gik ud på kun en høflig og hjælpsom ekspedition af det publikum, der kom af sig selv.

Der er ingen tvivl om, at en tilfredsstillende opfyldelse af disse nye krav betyder ganske overordentlig meget for statsbanernes økonomi.

Akkvisitionen inden for personbefordringen omfatter såvel den enkelte rejsende som selskabsrejsende. Når der er tale om samlet befordring af et større antal rejsende, kan der blive tale om særtogsbefordring, og der må i så fald tages kontakt med distriktet. Oprettelsen af statsbanerejsebureauer i hovedstaden og i en række købstæder er også et led i akkvisitionen.

Det er en almindelig opfattelse, at en statsinstitutions personale altid vil have vanskeligere ved at forstå betydningen af de forannævnte kravs opfyldelse end en privatforretnings personale, og det er meget vigtigt, at stationsledelsen har opmærksomheden ganske særligt henvendt på dette forhold. Statsbanernes ledelse anvender nu endog meget betydelige summer i reklameøjemed og udvidet service for at stimulere rejselysten og erhverve ny trafik, og det er for erhvervelsen af nye kunder af afgørende betydning, at folk, som følger reklamernes anvisninger, får en helt igennem imødekomende og vejledende ekspedition, når de henvender sig på statsbanernes ekspeditionssteder, og at overhovedet statsbanernes personale overalt, hvor det i den ene eller den anden egenskab kommer i berøring med statsbanernes kunder, betjener disse med uforbeholden tjenstvillighed og hjælpsomhed. For at bibringe personalet forståelsen af den betydning, kundebehandling og trafik-erhvervelse har for statsbanerne, gives der på jernbaneskolens forskellige kurser orientering i disse emner.

Den stedlige ledelse må til stadighed overvåge, at betjeningen af publikum sker i overensstemmelse med de omtalte principper, og at stationens (godsekspeditionens) forhold til publikum er det bedst mulige. Den må lytte til enhver klage og tilstræbe, at enhver rest af den af publikum mulig endnu nærede - mere eller mindre berettigede - aversion mod begrebet statsinstitution fjernes og afløses af en ubetinget tilfredshed med den ekspedition, som personalet yder.

De krav, der i den her omtalte henseende stilles til ledelsen og personalet, er de samme overalt og indenlunde mindst på de små stationer.

Den stedlige ledelse skal i det hele taget være i kontakt med befolkning og forretningsliv i by og opland

for til enhver tid at kunne varetage statsbanernes interesser og samtidig give banernes kunder tillid til, at de fra statsbanernes side bliver betjent med imødekommenhed, interesse og omhu.

## 9. FORHOLD TIL ERHVERVSVIRKSOMHEDER PÅ BANER

På rejse vil folk gerne købe visse varer, som mere eller mindre hører til rejsefornødenheder. Spise- og drikkevarer er det således en nødvendighed for mange at kunne få til købs under rejsen, særlig på lange rejser, men for at gøre rejsen så behagelig som mulig, er der også trang til køb af andre varer, som f.eks. aviser, blade, chokoladevarer, iscreme, frugt og tobaksvarer.

På grund af dette forhold har der fra jernbanernes begyndelse udviklet sig handel med disse varer på jernbanerne. Som tiderne er gået, og rejsestrømmen på banerne er blevet større, har det tillige vist sig, at der på jernbanerne er godt grundlag for en del andre forretninger som f.eks. reklamering, telefonkiosker, personautomatvægte, på større stationer vekselkiosker og barber- og frisørstuer. Som følge af denne udvikling er der opstået en del restaurations- og handelsvirksomheder på banerne, og det er blevet jernbanestyrelsernes opgave at ordne disse virksomheders forhold på deres banestrækninger under fornødent hensyn til den gældende lovgivning.

Ved ordningen af erhvervsvirksomhedernes forhold er der almindeligvis gået således frem, at banerne sørger for tilvejebringelse af de fornødne lokaler, kiosker og stader og derefter bortforpagter virksomhederne til private. Banerne bærer i almindelighed - direkte eller indirekte - udgiften til tilvejebringelse og vedligeholdelse af lokaler, kiosker m.v., medens udgifterne til disses opvarmning, belysning og rengøring som regel afholdes af forpagterne.

For at banerne ikke skal have tab af virksomhederne, må disse i al fald give en sådan afgift til banerne, at udgifterne til forrentning og amortisation af de beløb, der er medgået til tilvejebringelse af lokaler, kiosker m.v. samt vedligeholdelsesomkostningerne, kan dækkes. Afgiften til banerne er dog som regel en del højere, idet den betragtning gør sig gældende, at banerne bringer virksomhederne kundekredsen og derfor også bør have en større afgift end til dækning af deres direkte udgifter ved at stille lokaler m.v. til rådighed for virksomhederne. Dertil kommer for en del af virksomhederne, at jernbanestyrelserne almindeligvis har skaffet handelen på banerne visse lempelser fra den almindelige lovgivning om lukketider for butikshandelen og derved tilført handelen på banerne en fordel.

Restaurationsdriften i lyntog, spisevogne og buffetvogne varetages af Det internationale Sovevognsselskab.

Ved Danske Statsbaner fastsættes afgiften af erhvervsvirksomhederne normalt som en procentafgift af bruttoomsætningen (dog mindst et bestemt beløb årligt), således at afgiften til statsbanerne stiger og daler samti-



dig med bruttoomsætningen. For at statsbanerne kan bedømme, til hvilken højde afgiftsprocenten kan sættes, er det pålagt forpagterne hvert år at fremsende et driftsregnskab for virksomheden. For en del virksomheder (chokolade, tobaks- og avissalg samt vægte) er man endvidere gået den vej, at man har samlet dem i store entrepriser omfattende et stort antal stationer, idet man derved har opnået at kunne få en langt større afgiftsprocent end ved at bortforpagte virksomhederne for hver station for sig.

I 1961/62 havde statsbanerne følgende indtægter af nedenævnte virksomheder:

|                           |            |    |
|---------------------------|------------|----|
| Restaurationer .....      | 8 335 000  | kr |
| chokolade, frugt, is .... | 6 000 000  | -  |
| tobak .....               | 10 000 000 | -  |
| aviser og blade .....     | 1 700 000  | -  |
| reklamering .....         | 600 000    | -  |
| vekselforretninger .....  | 300 000    | -  |
| automatvægte .....        | 50 000     | -  |

Ialt: 30 000 000 kr

=====

Hertil kommer indtægter fra andre virksomheder (parfumekiosker, frisørsaloner, automater for salg af varme drikke, kaffeautomater, garderober, automatiske garderobereskabe, telefonautomater) til et samlet beløb af 765 000 kr, således at DSB's samlede indtægter af erhvervsvirksomheder i 1961 udgjorde 23,8 mill kr.

Til sammenligning tjener, at indtægterne af erhvervsvirksomhederne i 1938/39 udgjorde 1,9 mill kr.

Under hensyn til disse indtægter er virksomhedernes trivsel af stor økonomisk betydning for statsbanerne, som derfor er interesseret i, at virksomhederne får så gode vilkår at virke under som muligt. I denne henseende er det af betydning, at virksomhederne placeres på steder på stationerne, hvor færdselen af de rejsende foregår, således at de let falder publikum i øjnene, og der er bekvem adgang til køb i dem. Endvidere er det af betydning, at kioskerne og salgsstederne indrettes således, at der bliver god vinduesplads til udstilling af varer og god plads til reklamer, og at lokaliteterne holdes vel vedlige.

En forudsætning for, at afgiften af bruttoomsætningen fuldt ud kan komme banerne til gode, er, at salgsbeløbet for alle varer, der sælges, optages i regnskabet og således kommer ind under afgiftsberegningen. Med dette for øje er der indrettet en særlig revision af virksomhedernes regnskaber.

Forpagterne af virksomhederne skal have den efter næringsloven foreskrevne næringsadkomst. For restauratørerne gælder, at de skal have beværterbevilling efter beværterlovens bestemmelser.

Statsbanerne har i overenskomsten om forpagtning af virksomhederne forbeholdt sig en vis ret til godkendelse af priserne. For restaurationernes vedkommende

er der for de almindeligste spisevarer samt for enkelte drikkevarer fastsat priser, som ikke må overskrides, hvorved man sikrer sig, at rejsende kan få sådanne varer til jævne priser. For øvrige varer er det overladt restauratørerne selv at fastsætte priserne, men konkurrencen med andre restaurationer m. v. holder ganske naturligt også disse priser på et rimeligt niveau.

For chokolade, frugt, iscreme og tobaksvarer gælder, at priserne ikke må ligge højere end butikspriserne i strøgbutikkerne. For personautomatvægte er i overenskomsterne fastsat bestemte priser for en vejning. I overenskomsterne er der optaget bestemmelser, der sikrer, at de falbudte varer er af dansk arbejde i det omfang, det er muligt.

For restaurationer gælder de almindelige lukketider. Er fravigelse af disse ønskelig i en jernbanerestaurations af hensyn til toggangen, må særlig tilladelse søges hos bevillingsmyndighederne. For handelen med bøger, aviser, blade, programmer, køreplaner, tobaksvarer, chokolade, konfekt, iscreme og frugt på jernbanestationer, jernbaneperroner og færger indeholder lukkeloven særlige bestemmelser, således at disse salg kan være åbne også i almindelig lukketid. En betingelse er, at der ikke er salg ud til gade, vej eller plads.

Lejemål om lokaler til restauration, butik, kiosk eller tilsvarende brug på banegård er i henhold til huslejeloven undtaget fra de i denne lov fastsatte bestemmelser om uopsigelighed fra udlejerens side. Statsbanerne er således frit stillet med hensyn til fastsættelse af frister for opsigelse i forpagtningsoverenskomsterne, og der er da også i forpagtningsoverenskomsterne almindeligvis fastsat kortere opsigelsesfrister, end nævnte lov foreskriver.

For nogle entrepriser, hvor det er nødvendigt, at forpagteren investerer større kapitaler f. eks. til automater, afsluttes overenskomsterne på en længere årrække, for at forpagterne kan få den i forretningen anbragte kapital amortiseret.

## VIII. FORHOLDET TIL POST- OG TELEGRAF- VÆSENET

Statsbanernes samarbejde med post- og telegrafvæsenet er i det væsentlige reguleret ved følgende overenskomster:

overenskomsten om postbefordring på statsbanerne af 23. november 1960 (ordreserie K, side 103),

overenskomsten om forening af postekspeditionso- og jernbanetjenesten af 1. april 1932 (ordreserie K, side 110),

overenskomsten angående telegrambefordringen af 23. februar - 1. marts 1943 (ordreserie K, side 121) og

overenskomsten om leje af lokaler og arealer af 1934.



1. HISTORISK REDEGØRELSE

Postvæsenet er som institution betydelig ældre end statsbanerne, og samarbejdet mellem de to søsteretater går helt tilbage til banernes begyndelse i 1847, idet postvæsenet straks efter oprettelsen af "Det sjællandske Jernbaneselskab" gjorde brug af banerne til postens befordring.

1834:

Kh. - Nakskov

Kh. - Altona

1840:

Kh. - Ab

8300 rejsende 1840

58700 - " - 1844

137000 - " - 1855

Endvidere oprettedes postekspeditioner på banernes stationer til ekspedition af breve og postpakker.

Arbejdet, som banerne således udførte for postvæsenet i form af postbefordring og ekspeditionstjeneste, er - i modsætning til i visse andre lande - formentlig altid blevet honoreret på den ene eller den anden måde, uden at man her skal komme nærmere ind på formen herfor i den ældre tid.

Den stærke udvikling af jernbanedriften medførte, at de tidligste overenskomster om regulering af samarbejdet mellem de to etater efterhånden ikke svarede til tidens krav, og gav derud over anledning til nogen utilfredshed fra banernes side, som hævdede, at arbejdet ikke blev vederlagt på passende måde.

Også på andre områder end den rent befordringsmæssige havde postvæsenet helt fra jernbanernes anlæg haft en fordel på banernes bekostning, nemlig vederlagsfri afgivelse af en række lokaler på jernbanestationerne og senere - ligeledes uden betaling - en række grundarealer til opførelse af postbygninger. Disse arealer var af banerne eksproprieret og betalt, og deres gratis afgivelse til postvæsenet var som regel ført ud i den konsekvens, at banerne stadig betalte visse afgifter, der påhvilede arealerne.

Den før omtalte besørgelse af postforretninger på landstationer foregik ved stationsbestyrererne, der ved en kontrakt var antaget af postvæsenet som postekspeditører. Postvæsenet betalte postekspeditøren et beløb herfor, og han måtte heraf betale personalet for medhjælp, idet statsbanerne officielt holdt på, at personalets størrelse alene fastsattes efter jernbaneforretningernes omfang. I adskillige tilfælde var praksis på dette område ikke i fuld overensstemmelse med teorien, og postvæsenet fik i hvert fald den fordel mod en ringe betaling at kunne beslaglægge personalet på de tider, da jernbanetjenesten krævede tilstedeværelse, men ikke egentligt arbejde.

Med henblik på at få en endelig og tidssvarende regulering af forholdet mellem de to etater nedsatte ministeren før offentlige arbejder i 1926 et udvalg bestående af repræsentanter fra statsbanerne og postvæsenet. Senere udvidedes udvalgets opgave til også at omfatte postvæsenets forhold til privatbanerne.

Udvalget overvejede indgående mulighederne for at samle postpakker og banepakker til en enhed med fælles indlevering, ekspeditionsform og i videst mulig udstrækning fælles udbringning. Uagtet, at der ved en sådan ordning ville opnås en række fordele, viste vanskelighederne sig at være så store, at udvalget udvalgte, at selv

om man fra et teoretisk synspunkt måtte anse enhedspakken som den ideelle ordning, var man enedes om at opgive denne tanke som praktisk urealisabel og i stedet at undersøge mulighederne for ad anden vej at opnå nogle af de fordele, som enhedspakken ville frembyde.

Man drøftede derefter en fastlæggelse af taksterne med det formål, at postvæsenet bevarede de små pakker, hvor sortering og arbejdskraftens udnyttelse spiller en større rolle end selve befordringen, medens de større pakker, hvor befordringen er det væsentligste, fortrinsvis skulle ekspederes af banerne.

Udbringningen af pakker i byerne forblev i det store og hele uændret, idet der, hvor forholdene er tilstrækkelig store, opnås den bedste ordning ved udbringning af postpakker og banepakker hver for sig; derimod blev der for landdistrikternes vedkommende truffet forskellige foranstaltninger til forbedring af udbringning, navnlig derved, at banerne på landstationerne medtager postpakker, når jernbanegods udbringes. Postvæsenet deltog i banernes udgifter ved kørslen efter en bestemt skala (ordreserie K, side 116).

Udvalgets arbejde resulterede i, at der i begyndelsen af 1930-erne afsluttedes nye overenskomster mellem postvæsenet og statsbanerne.

## 2. POSTBEFORDRINGEN

Overenskomsten af 1933 om postbefordringen blev i 1960 afløst af en ny overenskomst, der kom til verden i forbindelse med en tiltrængt modernisering af postvognsparken.

Et af resultaterne af ovenfor omhandlede udvalgsarbejde var, at der fra 1933 som noget nyt indførtes bestemmelser om "togpost", d. v. s. postbefordring uden for postvognene og uden medgivelse af togpersonale. Posten befordres i togets rejsegodsrum, og behandlingen af posten foretages af jernbanens togpersonale. Med disse nye bestemmelser tilstræbtes, at postvæsenet og statsbanerne udadtil kommer til at optræde som en enhed.

Overenskomsten pålægger statsbanerne pligt til med visse begrænsninger at stille fornødne postvogne og postrum (kupeer) til postvæsenets rådighed i ethvert plantog (undtagen lyntog), således at befordring af brevpost og dagblade samt ilpakker kan foregå med alle tog, herunder altså også med eksprestog, og at befordring af andre postforsendelser, navnlig pakker, kan finde sted med alle andre tog. Postvognene anskaffes og vedligeholdes af statsbanerne, postvæsenet foretager den indvendige rengøring og udstyrer postvognene med løst inventar. Statsbanerne leverer belysning og varme, for så vidt dette kan ske fra togets lys- og varmekilde, ellers må postvæsenet selv sørge for belysning og opvarmning.

*Betaling: vogn akse km*



Postbefordringen kan endvidere, hvor postens omfang, ekspeditionen ikke nødvendiggør postvogne eller postrum, foregå som togpost. Der findes 4 arter af togpost (I - IV) efter befordringens omfang.

Med lyntogene befordres efter nærmere aftale brevpost og dagblade i det omfang, pladsforholdene tillader, idet udvekslingen foretages af postvæsenets personale.

Såfremt der kommer så mange postsække og pakker til befordring, at de ikke kan rummes i postvognene, medtager jernbanepersonalet dem til befordring i de almindelige pakvogne, for så vidt dette kan ske uden ulemper.

I tog, der ikke medfører hverken almindelige postvogne eller togpost, kan postsække og postpakker befordres som ilgods. Sådan post ledsages af en særlig følgeseddel.

For tog, der ikke er postførende, gælder - dog ikke for lyntogene og S-togene - at publikum kan aflevere almindelige, frankerede brevforsendelser til togpersonalet til videre besøgelse. Ved almindelige brevforsendelser forstås i denne henseende i virkeligheden alle postforsendelser, bortset fra anbefalede forsendelser, værdiforsendelser og pakker.

Som en yderligere form for samarbejde er det foreskrevet, at statsbanernes personale på sådanne stationer, hvor post- og jernbanetjenesten ikke er forenet, har pligt til at modtage og opbevare ankommen post, indtil denne kan afhentes af det stedlige postpersonale, og ligeledes kan postpersonalet aflevere post til jernbanestationen til afsendelse med tog, der afgår efter postkontorets lukketid.

Posten skal i togene og på stationerne opbevares således, at rejsende eller andre uvedkommende ikke kan få adgang til den. Der kan efter postvæsenets anmodning træffes aftale om etablering af særlige posttog i fast plan. Etablering af sådanne tog vil kunne komme på tale i tilfælde af, at postvæsenet ønsker post- herunder aviser - befordret på tider, hvor der ikke løber tog af hensyn til banernes person- eller godsbeholdning.

Betalingen for postbefordringen udregnes pr vognaksel-kilometer. For postbefordring i rum, indrettet som postkontor i 4-akslede kombinerede post- og rejsegodsvogne, betales der for 2 vognaksler. For postbefordring i en kupé betales der for 0,6 vognaksel, for togpostbefordring betales der for 0,56 vognaksel for togpost I og for 0,35 vognaksel for togpost II-IV. Til betalingen for togpost lægges et tillæg på 30 % for jernbanepersonalets deltagelse i postbehandling, tømning af brevkasser m.v. For særtog betales en højere betaling end for sædvanlig postbefordring.

Godtgørelsen for postbefordringen reguleres i takt med taksterne for godsbeholdning.

Statsbanernes vederlag for postbefordring androg i finansåret 1961/62 126/30,0 mill. kr.

*Betaling  
pr. vognaksel km*

*for hele vognen  
Ogsk pr vognaksel km  
1 km = 0,14 - -*

*Særlige posttog =  
for hele vogn 3 x normal  
betaling*

*overføres til  
statens kasse - det  
danske postvæsen  
betaler  
halvdelen*

### 3. POSTEKSPEDITIONERNE

Med gyldighed fra 1. april 1932 blev der afsluttet en overenskomst mellem statsbanerne og post- og telegrafvæsenet om besørgelse efter entreprisesystemet af postarbejdet på de statsbanestationer, der havde postekspedition.

Herefter forpligter statsbanerne sig til ved sit personale at lade de ved en postekspedition forekommende forretninger udføre jævnsides med jernbanetjenesten på stationerne. Det vil sige, at postarbejdet er indgået som en del af det samlede arbejde på stationen og pålægges det samlede personale som en tjenestepligt.

Statsbanerne afgiver lokaler til posttjenestens besørgelse og besørger lokalernes opvarmning, belysning og renholdelse, medens postvæsenet leverer og vedligeholder det til forretningernes udførelse nødvendige inventar, rekvisitter og blanketter.

Det fornødne personale til posttjenestens udførelse, herunder også postens udveksling med togene, stilles til rådighed af statsbanerne. Statsbanernes personale hæfter direkte over for postvæsenet for arbejdets udførelse.

Statsbanerne har ansvaret for postvæsenets beholdninger m v, for så vidt mangel ikke skyldes indbrud, røveri og rov eller manglen er skjult ved falsk bogføring eller tilbageholdelse af blanketter o l.

Som vederlag for posttjenestens besørgelse får statsbanerne et beløb for hver postekspedition. Beløbet bestemmes af antal enheder for postekspeditionen og en vis betaling pr enhed. Det er i overenskomsten fastsat, hvormeget arbejde af hver enkelt forekommende art der skal udgøre en enhed, og opgørelsen af enheder, som er gældende for tre år ad gangen, finder sted på grundlag af statistikken for de nærmest forudgående tre finansår. Betalingen pr enhed stiger og falder med dyrtidsreguleringen af tjenestemandslønningerne. For brevkassetømning og frimærkesalg på steder, hvor der ikke er postekspedition, ydes der et fast vederlag årlig for hvert ekspeditionssted.

Statsbanerne har endvidere erklæret sig villig til på steder, hvor post- og statsbanetjeneste ikke er fælles, at beordre sit personale til at deltage i udveksling af post med togene og postens transport til og fra et ved perronen liggende postkontor i det omfang, det kan ske uden merforbrug af personale for banerne.

Af det statsbanerne tilfaldende vederlag for postbesørgelse udbetales der til postekspeditøren et honorar, til medhjælpspersonalet ydes der derimod ikke noget vederlag. Postekspeditørernes honorarer udgør for hele landet ca 1/5 af statsbanernes vederlag. Honoraret er ikke pensionsgivende, men der er gennem finanslov-bevilling indført en ordning, hvorved der på forsikringsmæssigt grundlag skabes adgang for postekspeditøren til at få pension af honoraret, og således, at en vis del af forsikringspræmien betales af statsbanerne.

→ statsanstalt for livsforsikring  
 1/6 af postvederlaget + yderligere 5% af det meddelte honorar

pr 4 65: ca 10 kr  
 pr enhed



Statsbanernes vederlag for udførelse af postekspeditionssforretninger udgjorde i finansåret 1958/59

2,9 mill kr. *ca 10% af den samlede overenskomst vedslæg*

#### 4. TELEGRAMEKSPEDITIONEN

Den ekspedition af privattelegrammer, der finder sted ved statsbanernes stationer, er ikke - således som ekspeditionen af post - et arbejde, der udføres for postvæsenet. Statsbanerne er, hvad telegramekspeditionen angår, nærmest sidestillet med postvæsenet.

Jernbanestationer på steder, hvor der ingen statstelegrafstation findes, er efter overenskomsten såvel ankomst- som indleveringsstation for telegrammer til og fra alle indenlandske stationer samt stationer i Sverige, Norge og Island. En del jernbanestationer ekspederer endvidere telegrammer til og fra det øvrige udland.

Telegrammerne afgives til og modtages fra en bestemt nærliggende statstelegrafstation, der er fastsat som optagelsesstation for stationen og er den samme telegrafstation (postkontor), som fås, når der fra bytelefonen forlanges "rigstelefonen" eller "telegrafen". Sådanne opringninger er derfor gebyrfri. Telegrammerne kan dog afgives direkte til bestemmelsesstationen, når denne er en nærliggende statsbanestation.

På steder, hvor der findes statstelegrafstation, kan der på jernbanestationen indleveres telegrammer af rejsende. Telegrammerne viderebefordres til den stedlige telegrafstation eller pr telefon til den statstelegrafstation, der fås ved i bytelefonen at forlange "rigstelefonen" eller "telegrafen".

Betalingsspørgsmålet er i hovedsagen ordnet på den måde, at hver administration beholder de gebyrer, der indbetales til vedkommende administrations stationer; gebyr for udbringning af telegrammer afholdes af den modtagende part. Gebyrer for telegrammer, der afgives til den stedlige telegrafstation, samt gebyrer for telegrammer til udlandet tilfalder dog ubeskåret telegrafvæsenet.

I tilfælde af forstyrrelse eller afbrydelse af ledninger assisterer de to etater hinanden ved på de pågældende strækninger at yde fri befordring af telegrammer.

Statsbanernes indtægt ved privattelegrambefordringen udgjorde i finansåret 1958/59 ca 100 000 kr.

#### 5. LEJE AF LOKALER OG AREALER

I 1934 blev der mellem de 2 etater afsluttet overenskomst om leje af lokaler og arealer. Hovedreglerne heri er, at postvæsenet betaler leje af bygninger og arealer efter forskellige satser for hovedstaden og de enkelte byer. Satsen er lavere, hvor der ikke er publikumsekspedition i pågældende bygning. Postvæsenet afholder i videst mulig omfang selv udgiften til vedligeholdelse, skatter og afgifter. Overenskomsten omfatter

*12 finske kontrakter*

*ordret K*

*indtægt 37000 kr*

*46000 stk eksp*

ikke lokaler for postekspeditioner, idet disse er indbefattede i overenskomsten om entrepriseordningen.

## IX. F O R H O L D E T   T I L   P R I V A T B A N E R N E

Hvor statsbanerne og en privatbane har fællesstation, er forholdet det, at arbejdet varetages alene af statsbanerne, der også udfører det på stedet forekommende rent lokale arbejde for privatbanen.

Forholdet til privatbanen er fastlagt i en overenskomst, der indeholder såvel anlægsbestemmelser som bestemmelser vedrørende privatbanens drift og ekspeditionsforhold.

På steder, hvor privatbanen har egen lokalstation, er privatbanens lokale arbejde statsbanerne uvedkommende. Forholdet mellem privatbane og den stedlige statsbanestation er dog også her fastlagt i en overenskomst, der foruden at indeholde visse anlægsbestemmelser bl a fastsætter regler for overlevering af vogne og gods samt i byer med havnebaner indeholder bestemmelser om, at der til og fra havnebanen kan finde ekspedition sted i forbindelse med privatbanens stationer.

### 1. INDHOLD AF EN TILSLUTNINGSOVERENSKOMST

Som eksempel på en mellem statsbanerne og en privatbane afsluttet overenskomst vedrørende en fællesstation skal anføres følgende uddrag af overenskomsten med Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane:

#### A. Anlægsbestemmelser

§ 1. Horsens Bryrup jernbane ombygges, således at den får samme sporvidde som statsbanerne, og forlænges samtidig til Silkeborg. Privatbanen slutter sig tillige med den til normalsporet ombyggede Horsens-Tørring bane til statsbanelinien Horsens-Skanderborg ved dennes anlægsstation ca 601,7, hvorfra de to privatbaner med hver sit spor føres mod syd ind på Horsens nye statsbanestation, således at midten af det østligste privatbanespor er fjernet mindst 5,0 m fra midten af det vestligste statsbanespor.

På Horsens nye statsbanestation, der fremtidig tjener som fællesstation for statsbanerne, Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane og den ombyggede Horsens-Tørring jernbane med sidebane fra Rask Mølle til Ejstrupholm og forlængelse til Thyregod (sammensluttet under navnet "Horsens Vestbaner"), anlægges til særlig brug for de to privatbaner de på vedhæftede plan med blå linier viste spor m v .

I det følgende er Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane og Horsens Vestbaner i forening benævnt privatbanerne, medens Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane alene er benævnt privatbanen.

§ 2. De arbejder, der i henhold til foranstående vil være at udføre på stationen, er i overensstemmelse med



planens angivelse i det væsentlige følgende:

.....

§ 3. Den fremtidige vedligeholdelse m v af de på planen med blåt viste sporanlæg tilligemed underbygningen for disse sporanlæg samt af skråninger og dræsineanlæg m v og af privatbanernes bygninger, drejeskive, revisionsgrube, vandforsyningsanlæg, belysningsanlæg, kulgårde og askekasse, 4 m bro over Bygholm Å med led m v sker ved privatbanernes foranstaltning og på disses bekostning.

Den del af privatbanernes sporanlæg, der befares af statsbanernes maskiner, skal holdes i en efter statsbanernes skøn forsvarlig stand. Udførelsen af arbejder ved spor og sporskifter, der indgår i sikringsanlægget, må kun finde sted efter forudgående anmeldelse til statsbanerne. Statsbanerne skal være villig til at udføre sådanne arbejder mod godtgørelse fra privatbanerne af de dermed forbundne udgifter efter regning.

Overføringen for Horsens-Silkeborg landevej over statsbanernes og privatbanernes hovedspor vedligeholdes af statsbanerne mod, at privatbanerne i forening godtgør statsbanerne halvdelen af de dermed forbundne udgifter efter regning.

Privatbanerne vedligeholder ved egen foranstaltning og på egen bekostning deres telefon- og telegrafanlæg på stationen.

Belysning, renholdelse og afvanding af de til særlig brug for privatbanerne tilvejebragte anlæg på stationen og af de arealer, på hvilke disse anlæg er beliggende, påhviler privatbanerne.

Privatbanerne afholder selv udgifterne til deres forsyning med vand, gas og elektricitet.

Den fremtidige vedligeholdelse, belysning og renholdelse m v af de øvrige anlæg på stationen (herunder den af privatbanerne benyttede perron, perrontunnel, køreveje for perronvogne m m og gennemløbene under stationen samt de for privatbanerne tilvejebragte signal- og sikringsanlæg) sker ved statsbanernes foranstaltning. Privatbanerne yder herfor statsbanerne en godtgørelse, der for Horsens-Bryrup-Silkeborg banens vedkommende er indeholdt i det i § 19 anførte årlige tilslutningsvederlag.

§ 4. Privatbanerne udreder i forening alle skatter og afgifter, der måtte blive pålagt de til særlig brug for privatbanerne tilvejebragte anlæg på stationen, ligesom enhver forsikring af de privatbanerne tilhørende bygninger m v er statsbanerne uvedkommende.

§ 5 .....

§ 6 .....

§ 7 .....

## B. Driftsbestemmelser

§ 8. Horsens station bliver som nævnt under § 1 fællesstation for statsbanerne og privatbanerne.

Privatbanernes tog indgår til og udgår fra de under § 2 nævnte to hovedspor.

Alle til den egentlige stationstjeneste på fællesstationen hørende forretninger vedrørende privatbanerne, såsom ekspedition af personer, rejsegods, banepakker, ekspres-, il- og fragtgods samt levende dyr m v, rangering af tog samt flytning af vogne, betjening af sporskifter og signaler m v, udføres ved statsbanernes foranstaltning, idet dog privatbanernes tjenstgørende tog- og lokomotivpersonale i det efter stationsbestyrelsens skøn videst mulige omfang er pligtig at bistå ved udførelsen af disse forretninger.

Privatbanernes lokomotiver benyttes ved sammensætningen og adskillelsen af privatbanernes tog, ligesom disse baners lokomotiv- og togpersonale er pligtig at bistå ved dette arbejde.

Privatbanernes togpersonale er pligtig at udføre al ind- og udlæsning af gods til og fra privatbanernes ved peron IV holdende tog.

Vogne, der fra statsbanestationen skal viderebefordres med privatbanerne eller omvendt, afhentes fra og bringes til pågældende statsbanespor af privatbanernes lokomotiver. Vognoverleveringen skal som regel finde sted på overleveringssporet. Vognene skal af statsbanerne så vidt muligt afleveres samlede, således at det undgås, at privatbanernes lokomotiver rangerer med vogne, der ikke er ankommen eller skal viderebefordres med privatbanernes tog. Statsbanerne har ret til at benytte privatbanernes spor, når privatbanernes brug af disse spor ikke derved forstyrres.

Al rangering på stationen må kun foregå under statsbanestationens ledelse efter nærmere aftale mellem stationen og privatbanerne.

Privatbanerne har medafbenyttelsesret til statsbanernes hovedbygning, pakhus, læssespor, læssevej, ramper, kran, brovægt og vognvaskeanlæg.

Privatbanernes lokomotiv- og vogntjeneste, navnlig pasning og vedligeholdelse af privatbanernes driftsmateriel, tilsynet med samme, lokomotivernes betjening, rangering, pudsning, kulforsyning, smøring, vandforsyning og opfyrring, vognenes rengøring, smøring, belysning, opvarmning og så fremdeles samt kedelvognenes vandforsyning, er statsbanerne uvedkommende. Privatbanerne har tilladelse til at benytte stationens vognvaskeanlæg til rengøring af vogne, der indgår læssede til Horsens station med styk- eller vognladningsgods eller med levende dyr m m.

§ 9. Om det gensidige forhold på Horsens station gælder i øvrigt følgende:

- a. ansættelse og afskedigelse af stationens personale er privatbanerne uvedkommende,



- b. den sikkerhed, der vil være at stille for de stationsbestyreren betroede oppebørsler for privatbanerne, sættes til 600 kr for Horsens-Bryrup-Silkeborg banens vedkommende. Om måden, hvorpå sikkerheden skal stilles, træffer statsbanernes generaldirektorat bestemmelse,
- c. billetter, tryksager, protokoller og regnskabsformularer til brug for privatbanerne og disses rejsende leveres af privatbanerne,
- d. privatbanernes personale er, sålænge det opholder sig på Horsens station, dennes stationsbestyrer undergivet og pligtig at lyde hans ordrer og anvisninger. Stationsbestyreren træffer bestemmelse om ordningen af den almindelige stationstjeneste; omvendt er stationsbestyreren pligtig at efterkomme de bestemmelser og påbud, som gives ham af privatbanernes direktør angående disse baners særlige stationstjeneste, togsammensætning, ekspedition, regnskabsføring og deslige.

§ 10. Statsbanernes tog har på Horsens station forrang for privatbanernes.

For al kørsel og rangering på statsbanernes grund - herunder indbefattet ind- og udkørsel på Horsens station - gælder disses politi-, signal- og sikkerhedsreglement samt de særlige regler, som statsbanerne måtte fastsætte i sikkerhedens interesse, og som skal meddeles privatbanerne, der til denne kørsel og rangering kun må benytte folk, som i henseende til synsstyrke og farvesans opfylder de for statsbanernes tjenestemænd gældende betingelser og ifølge skriftlig erklæring fra privatbanernes direktør er fuldstændig kendt med ovennævnte reglementer og bestemmelser og statsbanernes køreplan.

Overtrædelse af sikkerhedsreglerne skal fra privatbanernes side påtales strengt.

§ 11. Privatbanernes køreplan for plantog skal i god tid tilstilles generaldirektoratet for statsbanerne og være tiltrådt af samme for Horsens stations vedkommende, forinden den forelægges ministeriet for offentlige arbejder til stadfæstelse. Særtog til eller fra Horsens station må kun indlægges efter aftale med og samtykke af statsbanerne, for så vidt angår ankomst- og afgangstiderne på Horsens station.

Når statsbanerne ændrer deres køreplan, for så vidt angår Horsens station, vil de i god tid underrette privatbanerne, for at disse kan gøre de nødvendige ændringer i deres køreplan.

§ 12. Statsbanerne erklærer sig villige til at afslutte overenskomst med privatbanerne om vognbenyttelse efter lignende regler som dem, der gælder for andre privatbaner.

§ 13. Om gensidig tilføjet skade gælder lovgivningens almindelige regler, sammenholdt med de særlige regler, som denne overenskomst indeholder. Dog skal intet her-

hen hørende spørgsmål kunne gøres til genstand for rettergang, men skal i mangel af mindelig overenskomst forelægges ministeriet for offentlige arbejder, hvis afgørelse også privatbanerne er pligtig at underkaste sig.

Privatbanernes materiel skal i enhver henseende være bygget stærkt nok til at kunne tåle befordring og rangering sammen med statsbanernes.

### C. Tarif- og karteringsbestemmelser

§ 14. Privatbanen kan sælge billetter og ekspedere rejsegods mellem samtlige sine stationer indbyrdes (herunder mellem Horsens og Silkeborg) og mellem disse og stationerne på de i forbindelse med privatbanen stående Horsens Vestbaner. Dog må den betaling, som privatbanen opkræver for sådan befordring mellem Silkeborg og Horsens ikke sættes lavere end den betaling, statsbanerne opkræver for befordring mellem disse stationer.

Endvidere kan privatbanen ekspedere gods (herunder banepakker, køretøjer og levende dyr) mellem alle sine stationer indbyrdes (herunder mellem Horsens og Silkeborg, men betalingen må ikke her sættes lavere end den betaling, som statsbanerne opkræver for befordring mellem disse to stationer) og mellem alle sine stationer og stationerne på Horsens Vestbaner undtagen mellem Silkeborg og henholdsvis Ejstrupholm og Thyregod. Al sådan befordring mellem disse stationer, både lokalt og transiterende, tilfalder udelukkende statsbanerne. Denne bestemmelse må ikke omgås ved brudt kartering eller lignende.

§ 15. Om gennemgående befordring af personer og gods mellem statsbanerne og privatbanerne gælder de særlige aftaler, som måtte blive truffet herom.

§ 16. Udveksling af gods mellem statsbanerne og privatbanerne sker på Horsens station efter eventuelt derom nærmere truffen aftale.

§ 17. Privatbanernes takster og befodringsbestemmelser skal tilstilles generaldirektoratet for statsbanerne til gennemsyn, inden de forelægges vedkommende ministerium til stadfæstelse.

§ 18. Statsbanernes havnespor i Horsens kan bruges til befordring af vognladningsvise forsendelser mellem havnen og privatbanens stationer. Befordringen ad havnesporene udføres af statsbanerne mod betaling af den til enhver tid gældende havnebanefragt for pågældende forsendelser.

### D. Vederlaget til statsbanerne

Overenskomstens ikrafttræden og opsigelse.

§ 19. Som vederlag for de forpligtelser, der i henhold til denne overenskomst påhviler statsbanerne overfor privatbanen, betaler denne fra 1. april 1954 at regne årligt til statsbanerne et beløb af ialt 47400 kr.

Sl = 28043



Vederlaget reguleres pr hvert års 1. april med:

- 1) 833 kr for hver fulde tre points udsving i pristallet (med juli 1949 som basis) udover 148,
- 2) 153 kr for hver portion, hvormed de i lønningslovens § 84 nævnte lønninger i henhold til lønningslovens § 88 er eller bliver forhøjet eller nedsat pr pågældende 1. april,
- 3) den fra udgifterne til drift m v af rangertrækraft inkl fører og perronkarrer hidrørende del af vederlaget (1500 kr) reguleres pr 1. april, såfremt der er indtrådt ændringer i lønninger, materialepriser eller andet, som har indflydelse på beregningen.

Udover forannævnte, ordinære reguleringer skal vederlaget efter indhentet tilslutning fra ministeren for offentlige arbejder kunne kræves reguleret (omberegnet) ved forekommende, væsentlige ændringer i trafikmængder, driftsforhold, arbejds- og tjenestetidsregler m v.

Vederlaget betales månedsvis bagud med 1/12.

§ 20 . . . . .

§ 21. Denne overenskomst kan kun hæves med samtykke af ministeren for offentlige arbejder. Spørgsmål om dens fortolkning afgøres af ministeren og kan ikke gøres til genstand for rettergang.

## 2. BEMÆRKNINGER TIL OVERENSKOMSTEN

Ad overenskomstens bestemmelser skal bemærkes følgende:

Ad § 9. Den under b. nævnte sikkerhedsstillelse kræves ikke i praksis.

Ad § 10. Medens privatbanens tog på overgangsstationen, hvad togvejseftersyn, signalgivning, afgangssignal m v angår, skal behandles på samme måde som et statsbanetog, gælder for afvikling af toggangen på privatbanen (altså med hensyn til af- og tilbagemelding, forlægning af krydsninger m v), særlige sikkerhedsbestemmelser, der indeholdes dels i "Ordningsreglement for privatbanerne" (svarer til statsbanernes politireglement), dels i "Sikkerhedsreglement for privatbanerne" og "Signalreglement for privatbanerne" og endelig i forskellige for de enkelte privatbaner lokale ordrer.

De for privatbanen gældende sikkerhedsbestemmelser er meddelt overgangsstationen, og stationsforstanderen må sørge for, at det af stationens personale, der har med ekspedition af privatbanernes tog at gøre, og ikke mindst personale andet steds fra, der indgår til afløsning, bliver fornødent instrueret om disse bestemmelser.

Ad § 12. Der er afsluttet overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne (D V O) og af personvogne (D P O). Førstnævnte bygger i det store og hele på principperne i R I V og en leje pr døgn. D P O er baseret på betaling pr vognakselkilometer.

Ad § 13. I medfør af 1. stk er hver af parterne erstatningspligtig for skade, den forvolder den anden parts materiel m v. Er statsbanerne f eks skyld i beskadigelse af en privatbane-godsvogn under dens ophold på fællesstationens læssespor, er DSB erstatningspligtig.

Derimod behandles beskadigelser af godsvogne, der er o v e r t a g e t af den anden part, efter reglerne i D V O, der fastsætter, at den skadevoldende bane kun er erstatningspligtig, når beskadigelsen overstiger 100 enheder.

Bestemmelsen om, at privatbanens materiel skal kunne tåle rangering sammen med statsbanernes, opfyldes ikke af skinnebusmateriel. Med en række privatbaner er derfor truffet den ordning, at statsbanerne overtager ansvaret for skader på skinnebusmateriel i samme omfang som for andet privatbanemateriel mod, at privatbanen årligt betaler statsbanerne en særlig godtgørelse på 2 % af tilslutningsvederlaget (altså en slags forsikring af skinnebusmateriellet under dets ophold på fællesstationen).

Ad § 14. Reglen er den, at al befordring af gods mellem to byer, der har statsbanestation, er forbeholdt statsbanerne. I de tilfælde, hvor afstanden mellem to byer er kortere ad privatbanen end ad statsbanerne, tillades dog afvigelser fra denne principielle regel - ikke alene for så vidt angår befordring mellem to overgangsstationer, men også befordring til og fra de overgangsstationerne nærmest liggende statsbanestationer. Bestemmelser herom findes i de pågældende godstariffer.

Befordring af rejsende mellem to byer, der foruden med statsbanerne tillige er forbundet med en privatbane, kan foregå med privatbanen, men privatbanen må ikke optræde som konkurrent til statsbanerne. Privatbanens billetpris mellem de to byer må derfor ikke være lavere end statsbanernes.

Ad § 15. Aftale om gennemgående personbefordring betyder en lettelse for de rejsende, men giver dem ikke billigere befordring.

Derimod giver indgåelse af aftale om gennemgående godsbefordring forsenderen lavere fragter, idet der ved fastsættelse af de gennemgående takster kun regnes 1/2 konstant til hver styrelse.

Ad § 18. I overenskomster med privatbaner, der har egen lokalstation i pågældende by, er optaget tilsvarende bestemmelser for lokal befordring af vogne mellem privatbanens stationer og havnebanen.

I Nørresundby besørges rangeringen på havnebanen ifølge særlig overenskomst af privatbanen. Havnebancfragten



for vogne mellem havnen og statsbanestationer udbetales derfor af statsbanerne til privatbanen.

En vogn, der således løber lokalt mellem en station på ejendomsbanen og den på fællesstationen eller tilslutningsstationen værende af en anden bane drevne havnebane, betragtes ikke som overleveret til sidstnævnte bane.

Ad § 19. I ældre overenskomster var tilslutningsvederlaget bl a som følge af de daværende priser og lønninger ansat meget lavt; desuden var det i nogle tilfælde uden prisregulering, hvilket medførte, at statsbanerne med den skete prisudvikling ikke fik dækket udgifterne ved udførelsen af det arbejde, der i henhold til overenskomsterne er pålagt dem.

Efter en af ministeren for offentlige arbejder i 1920-erne truffet resolution måtte tilslutningsvederlaget normalt ikke overstige følgende maksimumsbeløb, gældende for pristal 181: 11 000 kr for en købstadsstation og 5 500 kr for en landstation.

Ordningen var åbenlyst urimelig, idet statsbanernes udgifter på de fleste stationer var langt større end de fastsatte maksimumsbeløb. Statsbanerne søgte derfor ordningen ændret, hvilket naturligvis stødte på modstand hos privatbanerne, der havde en naturlig interesse i at bevare de hidtidige vederlag, og som i nogle tilfælde kunne henvise til overenskomstens uopsigelighed. Efter mangeårige drøftelser blev der med gyldighed fra den 1. april 1961 af ministeren for offentlige arbejder truffet afgørelse i sagen, således at privatbanerne fra nævnte dato betaler vederlag, der er fastsat på nederen for omtalte grundlag. Ved reguleringen fastsattes privatbanernes årlige tilsvær til statsbanerne til ca 1 1/2 mill kr mod hidtil ca 1/2 mill kr. *02/63 ca 2,1 mill*

En privatbane skal refundere de af statsbanernes udgifter til ekspeditionsarbejder og rangering, som medgår til besørgelse af privatbanens lokale trafik på fællesstationen. Endvidere skal privatbanen godtgøre statsbanernes udgifter til vedligeholdelse og fornyelse, renholdelse, eftersyn m v af privatbanens særlige anlæg samt en sådan andel i statsbanernes udgifter til vedligeholdelse af fællesanlæggene (hovedbygning undtaget), som svarer til forholdet mellem privatbanens lokale trafik og fællesstationens samlede trafik.

De arbejder, der udføres på en fællesstation, kan opdeles i følgende 6 områder:

- betales heraf*
- 15% Stationsbestyrelse og togekspedition, herunder signalhustjeneste,
  - 70% Billet- og oplysningstjeneste,
  - Godsekspedition,
  - Pakhus,
  - Rejsegods og banepakker,
  - Pladsen.

Indenfor de fem første områder er det samlede antal årligt præsterede arbejdstimer gjort op efter tjeneste-

fordelingen og statsbanernes lønningsudgifter beregnet. Disse udgifter er fordelt på banerne i forhold til privatbanens lokale trafik og fællesstationens øvrige trafik. For arbejde på pladsen er opgjort, hvilken tid der medgår til arbejder for privatbanens lokale trafik, og lønningsudgiften er beregnet.

Tilsvarende er beregnet, hvor megen tid statsbanernes rangertrækkraft og perronkarrer anvendes til udførelse af lokalt arbejde for privatbanen.

Udgifterne til ekspeditionsarbejder og vedligeholdelse af faste anlæg (der også i det væsentlige består af lønudgifter) reguleres i trit med lønreguleringen jf lønningsloven for tjenestemænd, medens udgifterne til rangertrækkraft og perronkarrer reguleres, såfremt der indtræder ændringer i lønninger, materialepriser eller andet.

I betragtning af, at statsbanerne, hvis en privatbane selv udførte omhandlede arbejder, næppe i alle tilfælde ville kunne opnå fuld besparelse, er der ved beregning af vederlagene sket en procentuel reduktion af godtgørelsen til statsbanerne.

Som det vil fremgå af foranstående, er det udelukkende det lokale arbejde på pågældende station, f.eks. salg af billetter til privatbanens stationer, behandling og ekspedition af gods mellem fællesstationen og privatbanens stationer, ekspedition af statsbanernes tog, der vederlægges. Udgifterne til behandling af transiterende vogne og gods skal derimod ikke, hverken helt eller delvist, dækkes gennem tilslutningsvederlaget, fordi privatbanen, hvad transiterende forsendelser angår, betragtes som føderute til statsbanerne, og der skal ikke for sådanne forsendelser, ligeså lidt som for andre forsendelser, for hvilke statsbanerne opbærer fragt, betales særligt for godsets behandling.

### 3. PRIVATBANETOG PÅ STATSBANERNES STRÆKNINGER

Den gennemførelse af privatbanetog ind på statsbanerne, der finder sted på nogle strækninger, f.eks. E T J's tog til Grenå, H T J's tog til Slagelse og Holbæk, omfattes ikke af tilslutningsoverenskomsterne, men foregår i henhold til særlige aftaler. Statsbanerne betaler i disse tilfælde privatbanen en godtgørelse pr togkilometer, privatbanens tog præsterer på statsbanerne, men godtgørelsen kan ikke overstige statsbanernes indtægter (af personer, post og gods) ved kørslen.



- 1) Udvalget af Kpl for personlige teg  
af angiveligt af Kpl i Kpl
- 2) Udvalget af Kpl for gedsregnsbet. teg  
af tegns
- 3) De forskellige Kpl og deres fremstilling
- 4) Korteider  
Kort herlighed, rejse herlighed
- 5) Tidspunkt for Kpl skifte
- 5) Kypner og gedsbefordring.
- 6) — — Kypner sammensætning  
og oprejsning
- 7) personlige fordeling og tegforstærkning
- 8) gedsregnsfordeling
- 9) Kypner
- 10) statskammerets røde bøger
- 11) statskammerets
- 12) forhold til post og telegrafv.
- 13) forhold til privatbankv.

