

Danske Statsbaner 1967





Baneafdelingens chef gennem de sidste 12 år, banechef Sv. Thorning Christensen konfererer med sin efterfølger, nuværende overingeniør K. Gulstad.

For at give det personale, der arbejder i og med trafikens afvikling, mulighed for at yde vore kunder en god betjening, er det vor opgave at sørge for, at dette personale får moderne og hensigtsmæssigt „værktøj“ at arbejde med. Dette „værktøj“ skal samtidig være af en sådan beskaffenhed, at det først og fremmest tjener til en forøgelse af sikkerheden, men herudover også åbner mulighed for en mere rationel og dermed billigere driftsform. Ingen af os er nemlig i tvivl om, at penge er noget, der i høj grad skal tages hensyn til.

At fremskaffe det nævnte „værktøj“ er i første række en opgave for vore tekniske afdelinger.

Blandt andet for at vise, hvad samfundet får for de penge, vi får stillet til rådighed for modernisering af vore anlæg, vil det sikkert være hensigtsmæssigt nu og da at udarbejde en slags status over, hvor langt vi er nået. En passende lejlighed hertil tror jeg er til stede nu, da afdelingschef Sv. Thorning Christensen på grund af alder må sige farvel til arbejdet som banechef. Sv. Thorning Christensen har i 12 år virket som banechef og forud herfor i 14 år som overingeniør ved statsbanernes ny-anlæg. Der er derfor næppe nogen, der bedre end Sv. Thorning Christensen kan trække de ting frem, som på mest karakteristisk måde fortæller, hvad der er sket i de seneste år inden for vore anlæg.

Det kunne gøres ved lange (og i så fald måtte det for at blive nogenlunde udtømmende blive meget lange) beskrivelser, men det kan også gøres gennem en „billedbog“, og mon den ikke vil være mest talende.

Det er mit håb, at det hermed er lykkedes for os at vise, at de penge, der betros os, bliver anvendt på en god måde.

Med venlig hilsen

Når baneafdelingen skal udføre et arbejde, vil teknikerne, længe inden der sker noget i marken, være begyndt at beregne og udarbejde de nødvendige tegninger.

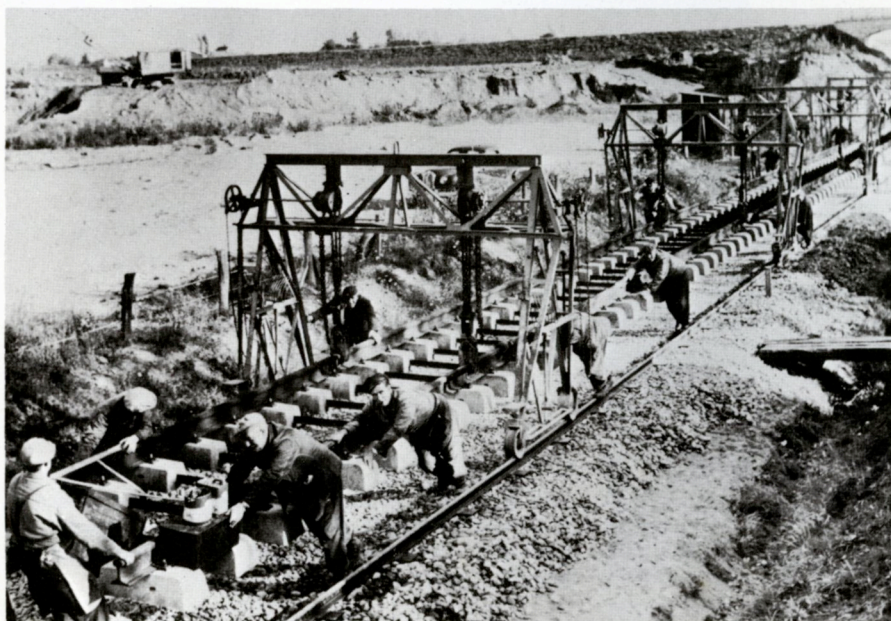


Ikke alene skal beregningerne være rigtige, men materialerne skal også være i orden. På arbejdspladsen foretages afprøvning af jord og af materialer til betonstøbning.

På bygningsvæsenets tegnestuer udføres projekteringsarbejder vedrørende statsbanernes stationshovedbygninger, signalhuse, værksteder, kolonnehuse, boliger, rutebilanlæg, rejsebureauer m. m.



For at et hovedspor kan ligge godt, må ballasten være af god kvalitet. Derfor må ballasten med års mellemrum renses med en maskine, der henter stenballasten op, renses den og lægger den på plads igen.



Udlægning af nyt spor sker med færdigfabrikerede sporrammer. En hurtig og rationel fremgangsmåde, der er i stadig udvikling. I 1968 vil sporudlægningen blive endnu mere mekaniseret.

Svellerne må „stoppes“ godt, for at sporet kan ligge godt. Det ordnes med mekaniske svellestoppemaskiner. Ved hjælp af et optisk sigteapparat, der kører foran svellestoppemaskinen, indstilles stoppemaskinen i den rette højde.

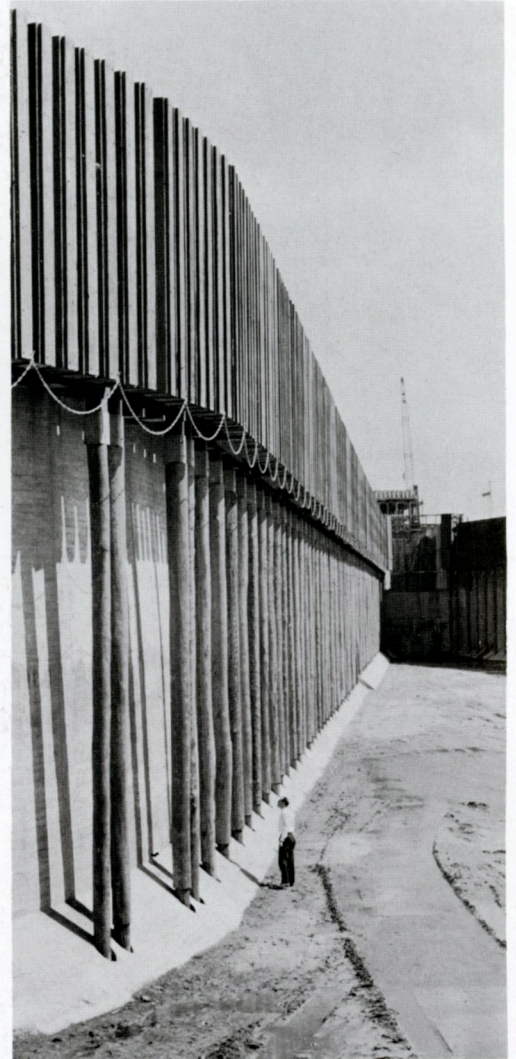




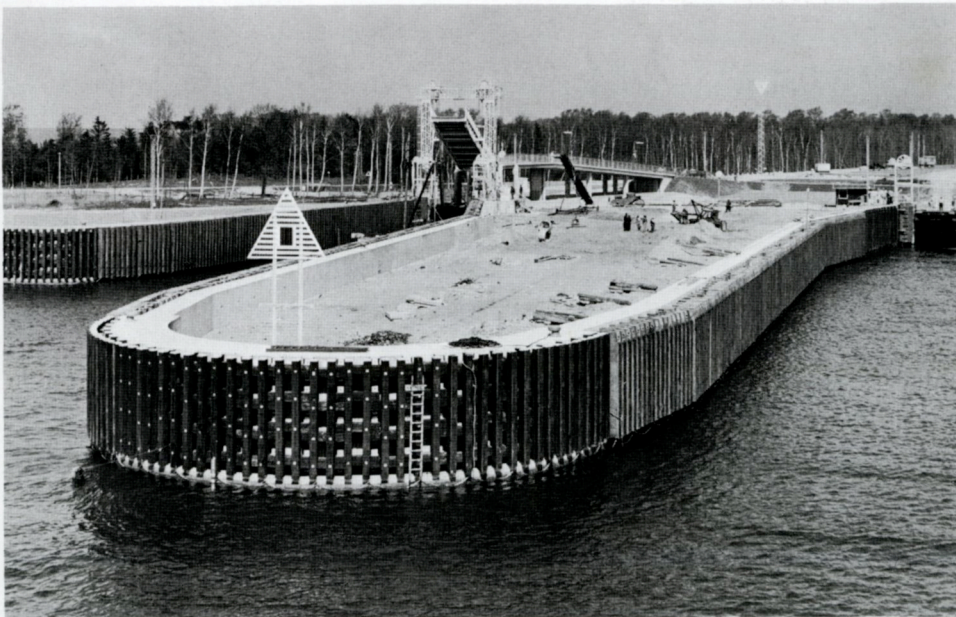
De mange betonsveller, der anvendes ved statsbanerne, fremstilles rent industrielt på en fabrik, der er bygget i Fredericia efter en aftale med et privat firma.



Baneafdelingen har i de seneste år bygget mange nye færgelejer. I et enkelt tilfælde – i Rødby Færge – er lejerne udgravet i tør grube ved hjælp af store gravemaskiner. Færgelejernes bund ligger ca. 8 m under havets overflade.



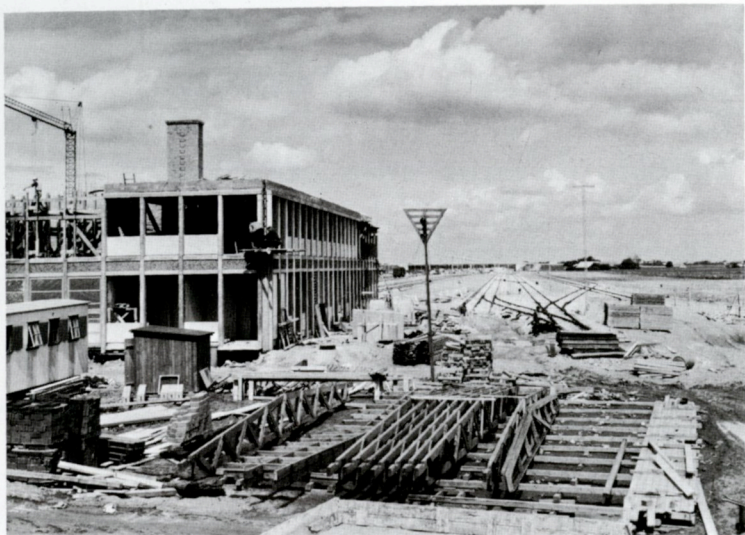
I nye, moderne færgelejekonstruktioner – her Rødby Færge – anvendes afrikanske træsorter; greenhart til pæle (forneden) og azobé til fenderværkerne (foroven).



Til færgelejerne hører også opmarchpladser, klapanlæg i land, opkørselsramper og mange andre tekniske anlæg. Et arbejde der kræver stor erfaring og dygtighed.



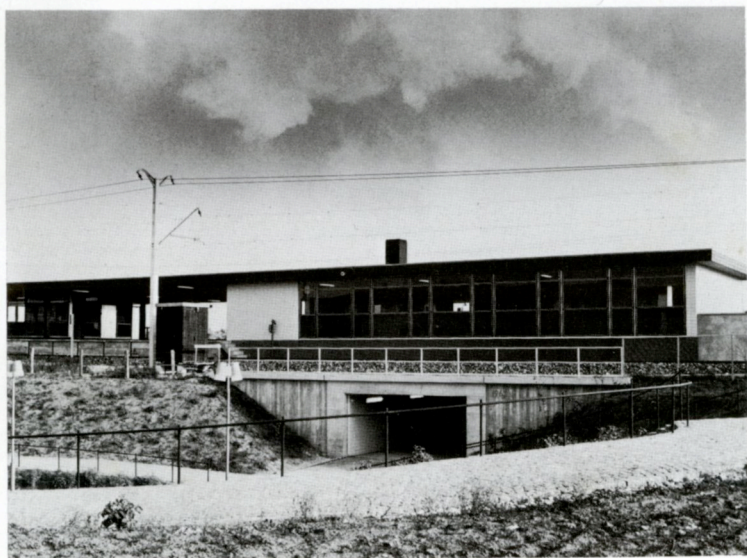
Kolby Kås havn med nyt færgeleje, parkeringsplads m. m. Baneafdelingen arbejdede her sammen med havne- og vejmyndighederne, om løsning af opgaven.



Rødby Færge stations hovedbygning under opførelse i 1962 – set fra 1. færgeleje. Bygningen er firefløjet, opført af præfabrikerede betonelementer, som monteredes af en byggekran, der her ses placeret midt i bygningen i den nuværende toldvisitationssal.



Nykøbing FI station blev taget i brug i oktober 1962. Forhallen er udformet i 2 etager, fra stueetagen er der direkte adgang til perrontunnel og til rutebilstation; på 1. sal er indrettet restaurant og cafeteria. Adgangen fra forhallen til restauranten sker ad trappen, som ses på billedet.

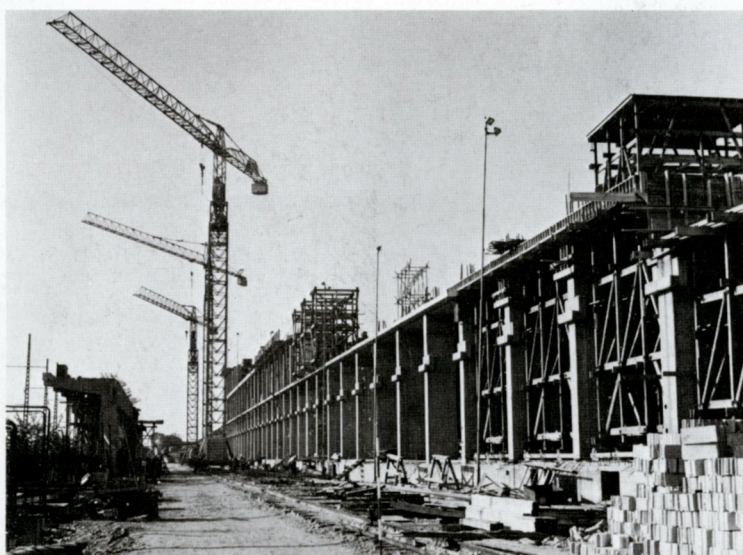


Albertslund station blev opført i 1963 i forbindelse med S-banens forlængelse fra Glostrup til Tåstrup. I bogstaveligste forstand på bar mark er siden groet en moderne by op omkring stationen.



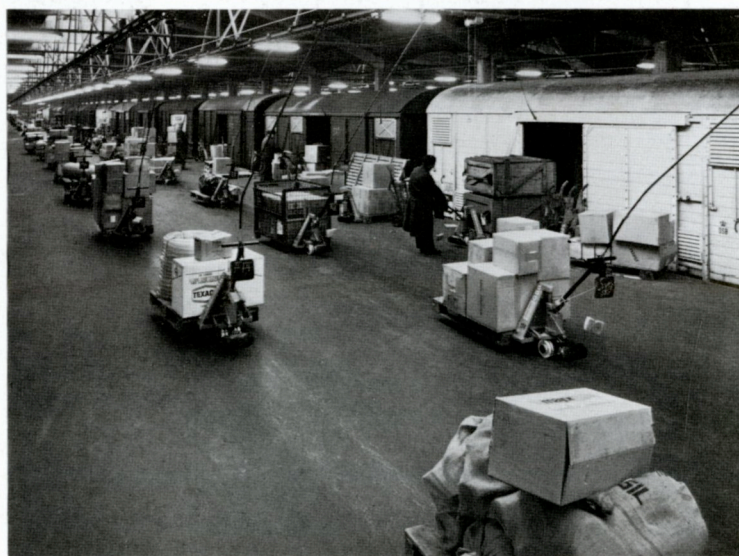
Skive H station blev taget i brug i foråret 1962. Den store terrænforskel mellem forplads og spor har givet bygningen den særlige udformning med 2 etager mod forpladsen og 4 etager mod sporsiden. Adgangen fra forhallen til perronerne sker derfor ad en forbindelsesbro med trapper til de enkelte perroner.

Som et led i rationaliseringen af den københavnske jernbanegodsbefordring opføres for tiden et pakhusanlæg i tilslutning til det tidligere opførte pladslæsningsanlæg på Københavns godsbanegård. Til højre i billedet ses en del af den nuværende gods-ekspeditionsbygning. Gaden til venstre er Kalvebod Brygge.



Oven på pakhuset opføres en lager- og kontorbygning i 4 etager til udlejning. De første etager af pak- og lagerhuset ses her under opførelse. Byggepladsen, hvor de tre kraner står, vil senere blive en overdækket tilkørsel til pakhuset.

I pakhuset i Odense er etableret et kædetransportør-anlæg med 2 kædekredse, der kan transportere paller og bokse rundt i pakhuset så det manuelle arbejde stærkt reduceres. Ved etablering af anlægget opnås ikke alene en hurtigere omlæsning, men personale-omkostningerne nedbringes også herved.



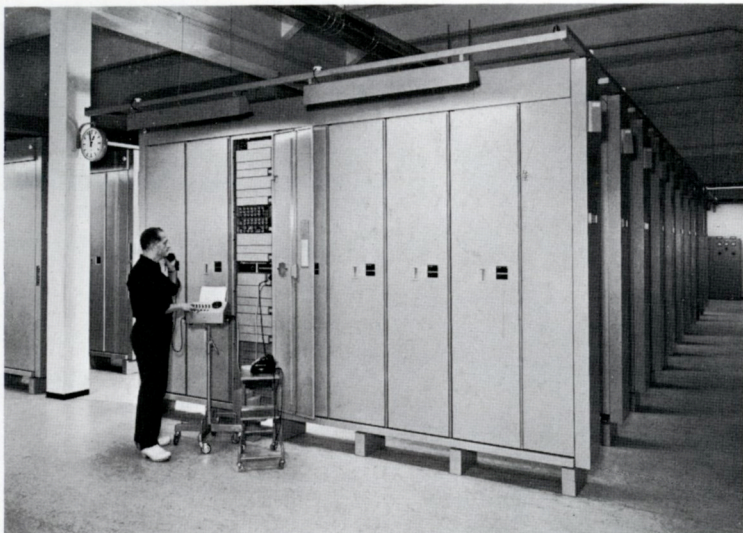


For mange store virksomheder er det en fordel at få godset bragt med bane helt ind på virksomheden eller at kunne læsse sine produkter direkte i godsvogne, der anbringes på virksomheden. Et af de sidste store sidesporsanlæg er etableret for FDB i vestenden af Glostrup station.



I mange tilfælde udfører baneafdelingen i forbindelse med egne anlæg også arbejder for andre myndigheder. Nykøbing FI kan tages som et eksempel herpå. Billedet viser en ny hovedbygning med ny perron- og sporanlæg, nyt posthus, ny vejunderføring, ny brovej med forbindelse til Lolland og ny forplads med rutebilstation.





Forbindelsen mellem statsbanernes forskellige stationer og kontorer sker blandt andet gennem et udstrakt selvstændigt telefonnet via en række automatiske centraler. En sådan automatcentral er i sin ydre opbygning ganske enkel.

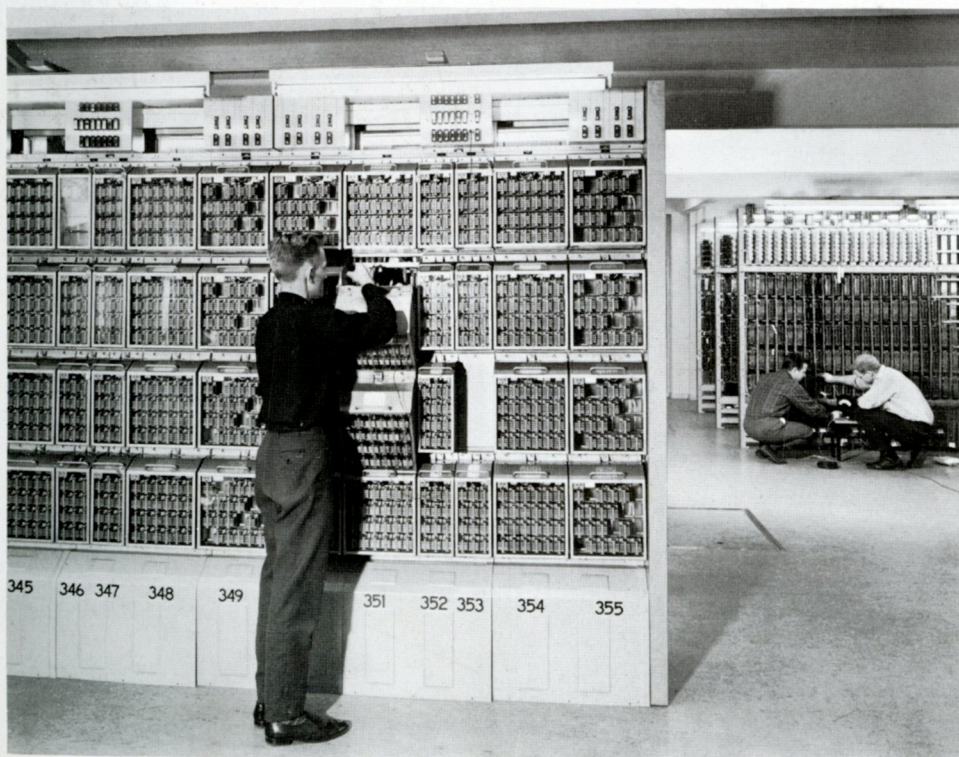
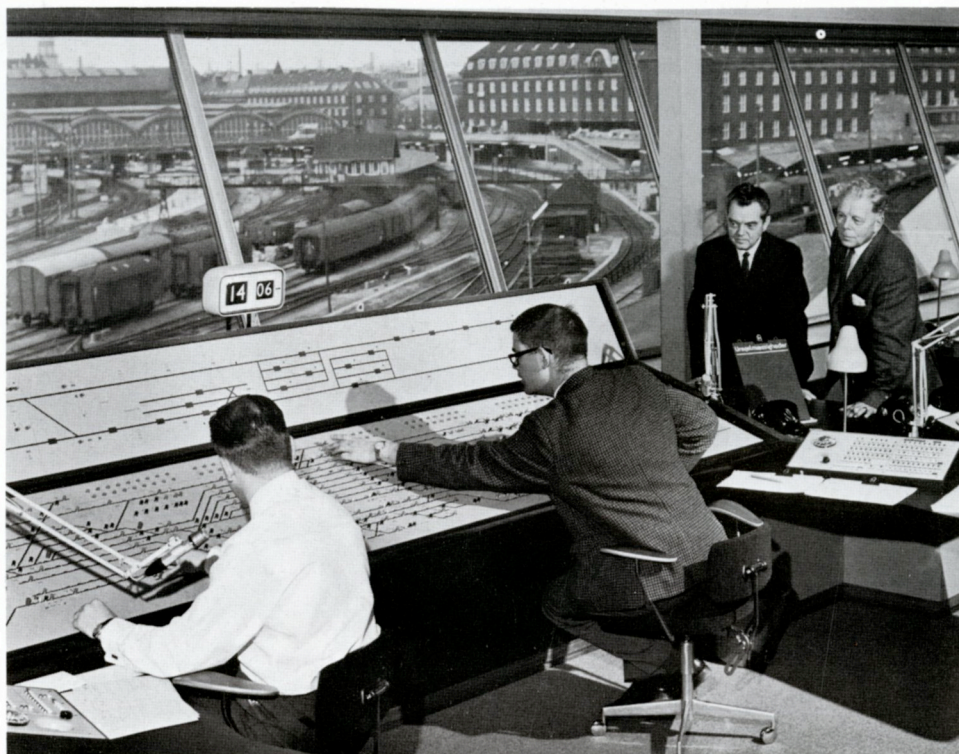
Arbejdet med statsbanernes telefon- og sikringsanlæg er ikke så helt enkelt, når man betragter anlæggenes interne dele og ser de mange ledninger.

Her ses – på signalvæsenets værksted i Vanløse – afprøvning af et sikringsanlæg til en mellemstation på dobbeltsporet bane.

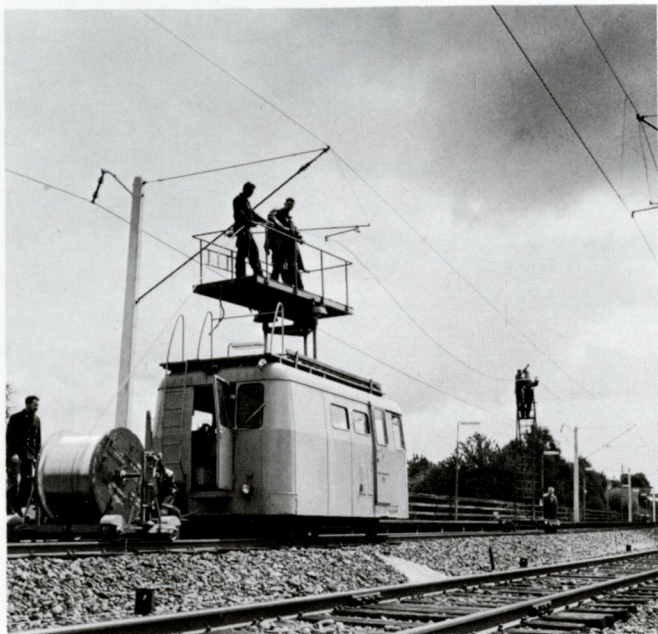


Fra sikringsanlægget går der kabler ud til signaler og sporskifter. I de nye sikringsanlæg sikres ikke blot togbevægelser, men også mange rangerbevægelser. Dværgsignalet med de fire lanterner fortæller, om sporskiftet må passeres; i den viste stilling er forbikørsel forbudt.

Det sidste store sikringsanlæg, der er taget i brug ved statsbanerne, er anlægget for Københavns hovedbanegårds fjernside. Her betragter banechefen sammen med lederen af signalvæsenet, overingeniør Wessel Hansen, pulten, hvorfra hele sporskifte- og signalanlægget styres.



Sikringanlægget på Københavns hovedbanegård er det første af en ny type, hvor man ved at opbygge anlægget af standardrelægrupper har tilstræbt at forenkle konstruktionsarbejdet og automatisere det store kontrolmålingsarbejde.



Køreledningskontoret forestår anlæg af køreledningsnet for S-baner. Her arbejdes med udtrækning af køreledningstråd på Holte-Hillerødbanien.



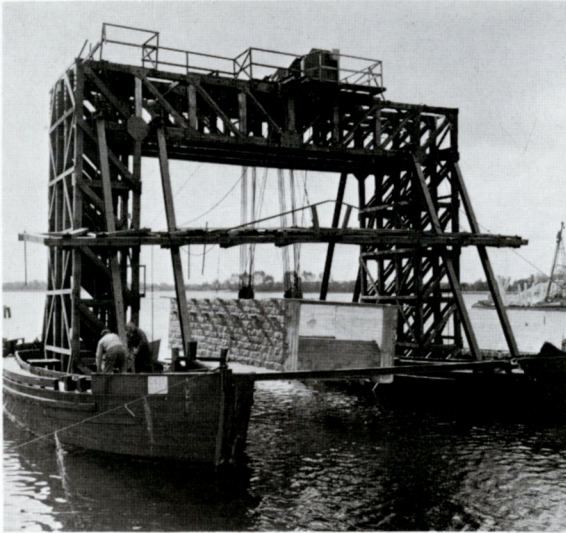
For at køreledningsmasterne kan stå solidt, må funderingen være i orden. Her nedrammes på Holte-Hillerødbanien et betonrør, hvori en køreledningsmast senere vil blive faststøbt.



Det eneste, der endnu kan ses i marken af arbejder med tunnelbaner, er borearbejderne for grundundersøgelserne. Her er et svært rør boret ned ved Københavns hovedbanegård.



På store stationer kan koreledningsanlæg ikke undgå at komme til at virke lidt bastant, men på fri bane har man kunnet opnå enkle former, der ikke dominerer i landskabet.



Statsbanerne har gennem årene bygget flere store broer – Storstrømsbroen, Lillebæltsbroen med flere – og senest Kong Frederik IX's bro over Guldborgsund, hvor broarbejdet udførtes som „element-byggeri“ – her ses et element til anslagspillen.



Af hensyn til en hurtigere toggang foretrækker man ofte at lade spor krydse hinanden ude af niveau som her, hvor den kommende Køgebugtbane skal passere over godsbanen mellem Godsbanegården og Vigerslev.



For at bidrage til den almindelige færdselssikkerhed har statsbanerne bygget flere broer, der bringer veje ud af niveau med banen. En del af disse broer udføres for vejmyndighederne. En sådan bro fra de seneste år er overføringen for hovedvej A 10 ved Hedensted.

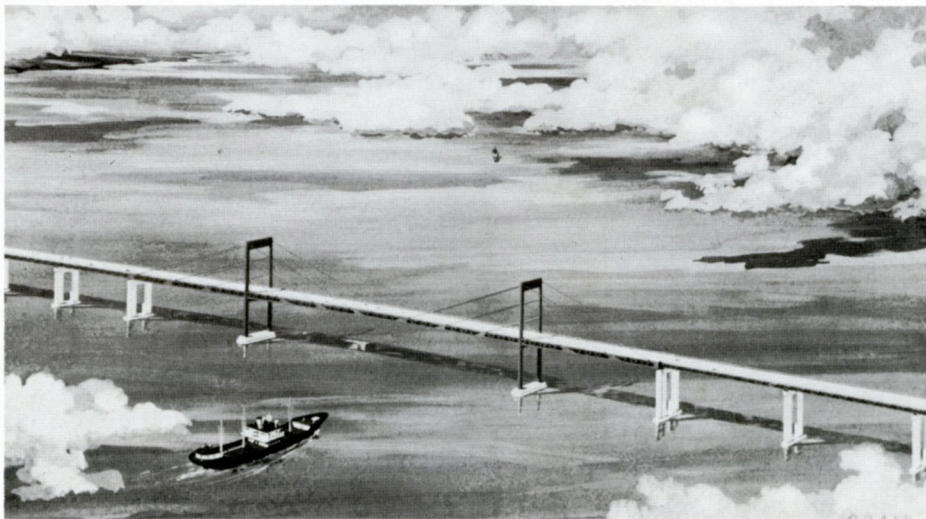
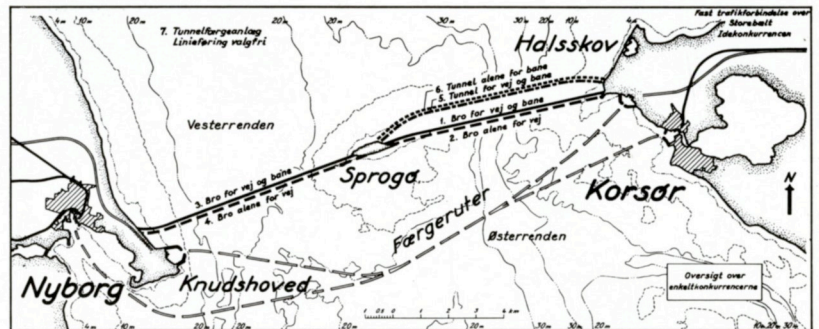


Det er vel ikke mange af de rejsende i de internationale tog, der nogensinde finder ud af, hvorledes de store broer egentlig ser ud. Den nyeste af disse, Kong Frederiks IX's bro, er her set fra Lolland mod Falster.



Banechefen og vejdirektor K. Bang udgjorde sammen den danske repræsentation i den i 1964 nedsatte svensk-danske Øresundsgruppe. Banechefen ses her sammen med trafikminister Sv. Horn i forbindelse med Øresundsgruppens afgivelse af betænkningen den 24. november 1967.

Banechefen var medlem af dommerkomiteen for international idékonkurrence vedrørende en fast trafikforbindelse over Storebælt. Tegningen viser de forskellige muligheder for broer og tunneler, der i idékonkurrencen kunne regnes med.



Her ses et af de præmierede projekter til en Storebæltbro. I alt indkom der 155 forslag fra så godt som hele verden.



Indtil de store broer kommer, sørger statsbanernes færger og skibe for forbindelsen over sund og bælt. M/F „Prinsesse Anne-Marie“ og M/F „Kalundborg“ ses her i færgelejerne ved Århus havnestation.

STATISTIK

	1966-67	1965-66	1962-63
ØKONOMI			
Indtægter, tus. kr.			
Billetter	280 000	277 738	244 010
Kort	69 000	69 329	38 458
Baner og overfarter	349 419	347 066	282 468
Omnibusruter ¹⁾	60 984	55 421	44 419
Andre personindtægter	2 845	2 860	2 514
Personbefordring ialt ¹⁾	413 248	405 347	329 401
Rejsegodsbefordring	2 694	2 731	2 589
Motorkøretøjer på overfarterne	77 019	72 352	57 414
Banepakker	16 861	16 946	11 508
Andet stykgods ¹⁾	84 883	86 430	77 982
Vognladningsgods	153 735	153 486	148 316
Havnebanefragt, gebyrer m. m.	12 040	10 976	11 070
Godstransport ialt ¹⁾	267 519	267 840	249 536
Postbefordring	34 270	35 036	29 593
Andre indtægter	85 328	75 434	60 493
Driftsindtægt ialt	880 078	858 740	728 365
Udgifter, tus. kr.			
Løn m. v.	753 645	690 396	524 819
Brændselsmaterialer og el til trækraft ²⁾	28 481	30 455	34 561
Andre udgifter	227 031	207 111	173 484
Driftsudgift ialt	1 009 157	927 962	732 864
Afskrivning	57 821	52 193	37 637
Forrentning	116 349	105 507	75 573
Driftsoverskud	÷ 129 079	÷ 69 222	÷ 4 499
Statens tilskud	303 249	226 922	117 709
Anlægsværdi ved driftsårets slutning	2 676 455	2 442 021	1 869 886
TRAFIK OG DRIFT			
Personkilometer, billetter, tus.	2 300 000	2 257 458	2 319 607
Personkilometer, kort, tus.	1 000 000	1 089 917	873 690
Personkilometer, baner og overfarter, tus.	3 400 000	3 347 375	3 193 296
Personkilometer, omnibusruter, tus.	506 757	468 761	...

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

2) Inkl. færger samt rute- og lastbiler.

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

	1966-67	1965-66	1962-63
Personkilometer, ialt, tus.	3 900 000	3 816 136	...
Rejser, billetter, tus.	57 000	56 377	55 821
Rejser, kort, tus.	59 000	59 419	54 763
Rejser, baner og overfarter, tus.	116 000	115 796	110 584
Rejser, omnibusruter, tus.	31 662	28 210	...
Rejser ialt, tus.	147 000	144 006	...
Rejser i Københavns nærtrafik, billetter, tus.	28 763	28 453	28 233
Rejser i Københavns nærtrafik, kort, tus.	44 358	44 351	42 166
Rejser i Københavns nærtrafik, ialt, tus.	73 120	72 804	70 399
Tonkilometer, stykgods, tus.	153 010	163 947	182 172
Tonkilometer, vognladningsgods, tus.	1 299 611	1 295 305	1 391 930
Tonkilometer ialt, tus.	1 452 622	1 459 253	1 574 102
Befordret stykgods, tus. tons	682	732	791
Befordret vognladningsgods, tus. tons	6 357	6 388	6 586
Befordret vægt, tus. tons	7 039	7 120	7 377
Togkilometer, dampdrevne tog, tus.	456	404	744
Togkilometer, motordrevne tog, tus.	34 979	35 593	34 369
Togkilometer, S-tog, tus.	4 894	4 882	4 207
Togkilometer, personførende tog, tus.	31 786	31 946	30 264
Togkilometer, andre tog, tus.	8 544	8 933	9 056
Togkilometer ialt, tus.	40 330	40 879	39 320
Vognakselkilometer, tus.	1 041 261	1 058 947	1 024 884
Godsvogne læsset på DSB	661 563	693 067	750 699
Læssede godsvogne indgået fra privatbaner	44 604	46 448	61 853
Læssede godsvogne indgået fra udlandet	196 478	196 772	176 120
Transportbeholdere læsset på DSB	71 238	74 665	73 869
Sejladskilometer, tus.	1 954	1 954	1 725
Omnibuskilometer, tus.	38 330	35 975	33 181
Lastbilkilometer, tus.	6 341	6 079	5 191
Dobbeltture Halsskov-Knudshoved	8 020	7 696	8 530
Dobbeltture Korsør-Nyborg	11 139	11 318	11 778
Dobbeltture Helsingør-Hälsingborg	22 948	23 141	20 173
Dobbeltture Rødby Færge-Puttgarden ³⁾	7 350	7 043	2 566

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

Tallene for 1966-67 for personkilometer og rejser samt indtægternes fordeling mellem billetter og kort er omtrentlige.

	1966-67	1965-66	1962-63
Dobbeltture Kalundborg-Århus	2 576	2 580	1 441
Dobbeltture øvrige overfarter	8 180	8 066	8 053
Dobbeltture ialt	60 213	59 843	52 541
Overførte biler Halsskov-Knudshoved	1 558 200	1 435 090	1 308 073
Overførte biler Korsør-Nyborg	15 201	13 211	22 284
Overførte biler Helsingør-Hålsingborg	361 817	359 844	314 507
Overførte biler Rødby Færge-Puttgarden ³⁾	401 309	370 269	180 682
Overførte biler Kalundborg-Århus	212 309	228 076	141 265
Overførte biler øvrige overfarter	55 569	50 683	28 803
Overførte biler ialt	2 604 405	2 457 173	1 995 614
Overførte passagerer, tus.	16 510	15 825	14 313
PERSONALE			
Tjenestemænd	13 807	13 923	14 319
Fast ansatte timelønnede	2 698	2 717	2 787
Andet personale	7 521	7 983	8 641
Driftspersonale baner og overfarter	24 026	24 623	25 747
Anlægspersonale	1 099	1 116	1 142
Rutebilpersonale	1 177	1 111	1 125
Personale ialt	26 302	26 850	28 014
Driftspersonale pr. 100 000 vognakselkilometer	2,31	2,33	2,51
DRIFTSMATERIEL			
Damp-toglokomotiver i drift	42	35	91
Damp-rangerlokomotiver i drift	25	26	89
Motor-toglokomotiver	106	106	91
Motor-rangerlokomotiver	141	140	86
Rangertraktorer	87	93	91
Motorvogne	139	146	152
Siddepladser i motorvogne	5 589	5 957	6 551
Elektr. motorvogne	122	119	119
Siddepladser i elektr. motorvogne	7 843	7 644	7 644
Lyntog	18	19	8
Siddepladser i lyntog	2 636	2 858	1 602
Personvogne	1 150	1 240	1 354

	1966-67	1965-66	1962-63
Siddepladser i personvogne	78 305	83 131	89 227
Sove- og spisevogne (Wagons-Lits)	6	6	12
Rejsegods- og postvogne	238	262	336
Lukkede godsvogne	7 166	7 105	6 800
Lasteevne i lukkede godsvogne, tons	154 079	148 927	131 100
Åbne godsvogne	3 423	3 738	4 363
Lasteevne i åbne godsvogne, tons	86 236	85 202	90 535
Private godsvogne	788	788	835
Lasteevne i private godsvogne, tons	15 093	14 888	15 446
Færger	29	29	29
Omnibusser	519	517	511
Siddepladser i omnibusser	26 215	25 746	23 931
Lastbiler og påhængsvogne samt vognbjørne	433	423	347
BRÆNDELSFORBRUG			
Kul i tons	12 640	12 840	54 313
Brændselolie, tus. liter	178 520	182 195	162 203
Elektricitet til S-tog, tus. kwh	59 346	60 566	53 622
BANEANLÆG			
Enkeltspor, elektrificeret, km	3,2	5,7	10,2
Enkeltspor ialt, km	1 628,0	1 725,9	1 730,9
Dobbeltspor, elektrificeret, km	63,0	60,5	49,8
Dobbeltspor ialt, km	725,7	723,3	712,5
Banelængde, km	2 353,7	2 449,1	2 443,4
Sporlængde, km	4 788,3	4 823,1	4 779,6
Færgeoverfarter, km	269,5	269,5	320,3
Areal km ²	66,8	66,9	66,6
Stationer m. v.	428	449	486
Rejsebureauer	23	21	21
Personkilometer: Én rejsende befordret over én km.			
Tonkilometer: Én ton befordret over én km.			
Sejladskilometer: Én færge sejlad over én km.			
Togkilometer: Ét person- eller ét godstogs kørsel over én km.			
Vognakselkilometer: Én vognaksel ført over én km.			

De nærmeste år vil stille statsbanernes baneafdeling overfor meget store opgaver: tunnelprojekterne i hovedstaden, udbygning af S-banenet, broprojekternes videreførelse, forstærkning af hovedstrækningerne med de store hastigheder for øje, modernisering og udbygning af signal- og fjernstyringsystemet, modernisering og ombygning af banegårde, alt afhængig af den økonomiske udvikling og de midler folkettinget kan stille til rådighed.

