

er ...

over 100 af de nye  
de øvrige strækning  
er afsluttet.

den jævne beskæf-  
erandører, har bety-  
1,5 millioner kroner,  
de ved første ordre-  
det væsentligste har  
den sidste ordreafl-  
gninger m. v.

#### -takster

efter forhandling  
gen af danske vogn-  
platformer på færge-  
med virkning fra 1.  
en fællestakst for  
det man går over til  
taksten pr. 100 kg  
tyder, at det er en  
ræder i kraft. Tid-  
SB en særlig færge-  
stovoggen og særlig  
lastvognen.

idtil beregnede fær-  
og gods bliver  
er stort set uændre-  
le en smule lavere.  
eret tilstrækkeligt at  
B, når den pågælden-  
indst 750 kroner pr.  
(svarende til en hel-  
å omkring 2600 kro-  
n betingelse, at den  
ovise en bruttofragt  
30.000 kroner pr. år.

#### å Kbhvn. H

har de nye togviser-  
kunne tages i brug,  
den dertil kan være.  
re færdige til 1. no-  
il 1. april og senest  
i år, hvad der altså  
noget. De nye tog-  
t efter et italiensk  
står man hvorfor  
emens togviserskilte,  
har virket på S-togs  
t italienske firma er  
togforsinkelsestavle,  
komstsiden. Den er

#### 1967-68

et underskud på kr.  
riften, uden afskriv-  
ng af investeringen,

har givet et underskud på 139 millioner kroner.

Underskudet er fra forrige finansår steget med 23 millioner kroner, hvoraf de godt 10 millioner kroner falder på driften, resten på afskrivninger og forrentninger.

Driftsindtægterne på i alt 913 millioner er steget i forhold til året før med godt 33 millioner kroner. Stigningen fordeler sig med 25 millioner kroner på personbefordringen, 4,2 millioner kroner på godsbefordringen og 3,8 millioner på andre indtægter.

Driftsomkostningerne, der er på 1 milliard og 52 millioner er steget med 43,3 millioner kroner, hvoraf de 30,2 millioner kroner falder på lønstigninger.

Der har været en nedgang i personalestyrken, forårsaget af den igangværende rationalisering.

En ny omkostning er meromsen, som DSB har måttet betale toldvæsenet med 5,7 millioner kroner.

Forrentning og afskrivning er steget med 12,9 millioner kroner til i alt 187,1 millioner kroner.

#### Banegårdsombygningen i Ålborg

Den store ombygning af banegårds-terrænet i Ålborg er nu begyndt efter helt nye principper. De nye perroner skal være standardtype for nyanlæg og ombygning af perroner i hele landet.

Arbejdet er begyndt med anlæg af en bygge- og lagerplads på det tidligere kolonihaveområde ved Stenosvej syd for Østre Allé-viadukten over banelegemet.

Her er man for tiden ved at anlægge flere arbejdsspor til materiale- og kran-kørsel, og interne luftledninger til telefon og signaler pilles ned og udskiftes med kabler i jorden.

Når byggepladsen er færdig, hvilket sker før sommerferien tager sin begyndelse, tages for alvor fat på sporarbejderne. En skinneportalkran er ankommet og klar til at tage mod de første sporlængder. Bygge- og lagerpladsen er rationelt udviklet, hvilket sparer tid og dermed arbejds løn.

Første etape af ombygningen, der er til 2,5 millioner kroner, omfatter en omlægning af sporene i den nordlige og sydlige ende af banegårdsterrænet. Det betyder blandt andet, at det nuværende maskindepot skal fjernes. Planerne om at bygge et nyt er stillet i bero, idet der forhandles med Aalborg

Privatbaner om overtagelse af deres værkstedsbygninger i Aalborg.

De nordre sporarbejder, der også omfatter en videreførelse af rangersporet ud over Vesterbro viadukten, betyder, at der skal laves ny klargøringsspor til renholdelse og forvarmning af personvognene. Disse spor lægges ved Kildeanlægget. Her laves en smal perron med haner og stik til vand, varme og elektricitet. Perron 3 skal helt væk, men først skal den erstattes perron 2, mens den får sit perronhus fjernet og bliver gjort bredere og højere. Senere skal perron 1 gøres højere.

#### Sporombygningen Herning-Vejle

Vi har tidligere omtalt dette arbejde, der nu har stået på fra 1963, og siden efter er der hvert år udvekslet 9-10 km spor. Det ventes, at man i indeværende år i november vil være nået til et sted syd for Farre station. I øjeblikket er en arbejdsstyrke på 55 mand i gang med udvekslingen på Give station.

Skinnerne er rent ud sagt helt slidt ned. Sporet blev lagt i 1940 og såvel skinner som sveller havde været brugt andre steder. Nogle af svellerne er helt fra 1935.

De nye skinner importeres fra Frankrig, Belgien og Sverige, og kommer her til landet i længder på 30 meter. På svejsecentralen i Fredericia samles de derefter i længder på 150 meter, og efter at være anbragt på stedet, hvor de skal have deres fremtidige plads, svejses de sammen til en længde fra station til station. Skinnerne i det gamle spor var 37 kg og de nye skinner vejer 45 kg pr. meter. De nye sporskifter vejer 60 kg pr. meter. På Give station er det sydlige sporskifte flyttet 80 meter udefter, og overhalingsporet får en længde på en halv km. Sporet kan derefter befares med en hastighed på indtil 130 km/t. Der udveksles 16.000 sveller pr. 10 km spor. Sporets ballast udskiftes også med granitkærver af en



Under omby-  
tion er vogner  
blevet efterladt  
fra der ingen  
Bag specialvo-  
per og foran v

sortering, der  
pakning.

#### Kystbanen m

Den 1. augu-  
tende modern  
lem Hellerup  
gen skal have  
lader kørsel r  
styringscentra  
strækningen.  
stationer har  
i gang med  
spor og anlæg

Det nye arb-  
sten og sydp  
dette arbejdet  
kostede ca. 12 m

To oaser på K



Hovedbanegårdens  
Restaurant

KØBENHAVN

TLF. 14 12 32

F. L. Viltorf