

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 10. august 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Sø 7/8 2011

Udflugt Str-Tb-Vn-Ss-Str

En af 15 timers varighed er planlagt udflugt med følgende mål:

Str af 7.01 5210-5126-3933 9.39 **Tb** med fotos af 3 standsende DSB-tog med togpersonale på perron.

Tb 10.06 5024 10.43 **Vn**, hvor der måske er noget arbejdskøretøjer at se og tog returnere mod **Es**.

Vn 11.50 togbus 12.20 **Kd** 12.30 828 13.40 **Kø** 13.54 bus 54 14.32 **Ss**.

Omstigningsklubbens sidste sporvognskørsel kl. 16.00.

Ss 17.33 bus 470R 17.47 **Sg** 17.55 161-3763 21.47 **Str**.

Det skulle blive 599,1 km kørt med tog i dag.

Årsagen til besøget i **Tb** og **Vn** er **banedanmarks** sporspærringer:

Tidsplan

Mandag 11. juli – søndag 10. august 2011: det ene spor mellem Esbjerg og Bramming spærres.

Torsdag 4. august – mandag 8. august: strækningen mellem Lunderskov og Vejen spærres for togtrafik.

Mandag 8. august – mandag 15. august: det ene spor mellem Lunderskov og Vejen spærres.

Mandag 15. august: hele strækningen åbner for togtrafik igen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=13723>, **mandag 8. august 2011**

33 33

I **Es** er der 12 minutter til at skifte tog, og da trækraftens nummer læses i spor **3**, går **3** ting op for mig.

Tog **3933** (Es-Vn) har afgang 9.33 trukket af DSB MR 4033, altså **3 × 33**. Sådan!

MR 4033+33 er der nu ikke meget krudt i, for ved kørslen er det kun med motoren på MRD 4233 (den fjerde **33'**er), der lavet noget, så der tabes 1 minut til **Tb** (Tjæreborg).

Tb

Klik af **33**-toget desværre uden personale med **33**-numre påmalet om ikke så dog "næsten" **33** gange (6 steder udvendigt, 4 x førerrum, 2 gange på indvendig gavl ...).

Nu er der kun godt **33** minutter til det næste tog i retning **Vn** (Vejen) vil komme. Efter knap 22 minutters ventetid stander DSB MR 4017+17 med tog 3910 (Vn-Es) kl. 10.01½-02 (±0).

Knap er toget forduftet i retning **Es**, før tog 3024 (Es-Vn) gør sin entré med DSB MRD 4204+04 med ankomst kl. 10.06.

Banedanmark skriver på deres hjemmeside på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=13723>:
"Mandag 11. juli – søndag 10. august 2011: det ene spor mellem Esbjerg og Bramming spærres."

Det passer ikke, for der afgik to MR-tog fra **Tb** med 4 minutters mellemrum i to forskellige retninger, og i **Tb** findes der ingen sporskifter!

Tb-Vn

MRD'ens motor kan heller ikke starte, så det går "vældigt". Dog lykkes det ikf at starte motoren i **Bm** og manuelt få den til at arbejde med 1.800 o/m. Dog mærkes det på den svage acceleration, at MRD'ens motor ikke leverer trækraft. I **Gø** (Gørding) går motoren i stå. Der er åbenbart god køretid, for selv om der kun køres med én motor, holdes køretiderne, og der er rettidig ankomst til **Vn** kl. 11.43.

Vn

I **Vn** ses kun 20 styk 23 RIV 56 SK-HWB 6450 XXX Fcs-vogne. Dom. St.: Homburg/Saar, Strk. Koks, Piesok på begyndelse af sidesporet V ud fra stationen. Intet jernbanearbejdskøretøj. **Vn** er om formiddagen i solskin en næsten håbløs station at fotografere vestkørende tog. Lyset er hårdt, og meget af stationen er fjernet. Rømningen af de fleste spor skete i **september 2009**. Dog ligger den vestlige post der stadig. Vinduerne er skoddet til.

MR 4004+4204 (med **4 4**-tal) returnerer til **Es** tog 3920 (Vn-Es) kl. 11.00 (±0), hvilket foreviges oppe fra en stor og høj dyngede nye, grå skærver. Det var godt at kunne trække et par små plastposer over skoene, så skoene ikke skiftede farve fra sort til grå!

Til venstre lægger Nordic Waterproofing (det går ikke at hedde Nordisk Vandprøvning), før i tiden asfaltfabrikken Phønix lå bag et gitterhegn med en port, hvis størrelse tydeligt er lavet til, at jernbanevogne kan passe. Hen og kig. Et sidespor deler sig i to. Næh, tænkt at her har man kunne fotografere en MH fra **Kd** rg herinde med orangerøde Ucs. Ja, der var en gang ...

Hvad stod der mon i BLOKPOSTEN om denne ønsketænkning fra gamle dage?

DEN DAGLIGE DRIFT

Mandag 9/11 1992 kl. 9.21½ afgik G 7625 Kd-Vn (-133½?) fra **Kd** i skøn vintersol:

DSB MH 323 (g), nymalet, med skriggule håndbøjler + Phønix Ucs 9 105 105-0 + Gbs? + Sgs. Fint tog.

DSB MH 395 passede rangeringen, mens **MH 323** var i Vn. BL

Kilde: **BLP 314**, deadline 20/11 1992

SPECIALVOGNE

Set fra et MO-tog den 21/2 1999 i Vn holdt der to Phønix-tankvogne. På pladsen var det Ucs 103-5, bag en mur en mere. BL

Kilde: **BLOKPOSTEN 423 fra BL**. Deadline 12/3 1999

MH 323 + Phønix Ucs 9 105 105-0 blev i strålende solskin fotograferet, selv om det dengang var dagligdag. Nogle gange er det svært at vide og gætte, hvad der forsvinder og nå at fotografere det,

inden det er for sent.

Remise. Lige til højre for ligger en gul murstensbygning med skodder for de fire vinduer. Det er en enkeltsporet remise, hvor skinner rager lidt ud fra porten. *Hvad mon der holder derinde, hvis der holder noget?* Ned på knæ og kigge ind under porten. Øv, gulvet ligger højere end portens underkant. *Var der mon stationeret en Køf? Tænk, der var så mange godsvogne, at det var nødvendigt. Ja, der var en gang*

...

Tog **3337** (Es-Va) – med **3 3**-tal – ankommer 11.09½ (+2) bestående af DSB MRD 4217+17.

Stammen returnerer i tog 3029 (Vn-Es) kl. 11.30 (±0).

Der er nu et sidste tog at fotografere på de sørgelige rester på den en gang så store station, hvorfra en del af TKVJ udgik. De 9,6 km strækningen **Gesten-Vn** blev nedlagt **søndag 1. april 1951**. Tog 3028 (Es-Vn) med DSB MR 4023+23 ankommer solskin kl. 11.42½ (+½) i spor 1.

Det oprindelige spor 1 ved det oprindelige perron 1 er fjernet, så alle passagerne skal gå fra øperronen ned i gangtunnelen og alligevel benytte den nu spørlose perron forbi den hvide stationsbygning for at komme en til busserne. Kigges der ind ad karnappen, ses det oprindelige sikringsanlæg til armsignalerne være intakt uden ret meget støv. Skribenten stiger også på bussen, der ikke har standsninger undervejs (ved standsningssteder) til **Kd**.

Kd

Togbussen ankommer til **Kd** +2½, og i spor 3 ses tog IC 828 (Kd-Hgl) bestående af DSB MFB 5260+60. Stammen holder Ø for trappen op til perronen, og mange passagerer venter tydeligvis på en stamme, der skal kobles bag på. Omkring kl. 12.29½ ankommer DSB MFB 5292+92 i spor 3 foran PU'en og kobles til MFA 5260. Da banen er spærret **Vn-Lk** til i morgen kl. 3.00, undrer det mig meget, hvorfra dén stamme kommer, og hvorfra alle de passagerer vidste, at toget ville blive opformeret.

Tog 828 forlades i **Kø** kl. 13.44 for at skiftet til buslinje 59 til **Ss**, hvor Omstigningsklubben kl. 16.00 skal køre for sidste gang i al evighed.

Læs videre under **VETERANMATERIEL OSV.**

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 3/8 2011

MR-udveksling Næ-Fa-Næ onsdag

Onsdagens MR-udveksling fra **Næ** til **Fa** kom til at bestå af fem DSB MR-sæt, idet MR-sæt 21 havde fået problemer med en motor, og måtte have gearret midtstillet lidt tidligere på dagen. Mærkeligt nok skulle MR-sæt 23 stadig med; den kørte ellers rigtigt godt, men der var meget varmt i pakrummet. Det er naturligvis til stor gene for passagerer med barnevogne (som der er mange af til Bonbonland), men

omvendt er det en fejl, som rigtigt mange MR-tog kører rundt med, og det kostede en aflysning af toget fra **Næ** 17.15 ...

Men hvis man virkelig prioriterer reparation af selv sådanne komfortfejl, er det absolut positivt. Aftenen før var jeg blevet lovet, at en morgenrådighed skulle koble og klargøre tre af de fire togsæt, det oprindeligt var planen, jeg skulle køre med. Men der var hverken koblet eller klargjort noget. På grund af det aflyste tog 17:15 og en aflyst tankning var der dog to flinke kollegaer til at hjælpe med rangering af de sidste to togsæt og kobling.

Ved afgang fra **Næ** med M 9166 (Næ-Rg) var oprangeringen DSB MR 04 + 67 + 43 + 21 + 23 og med modsat rækkefølge i M 7075 (Rg-Fa).

Rg

I **Rg** havde man fjernet det meste af spor 6, og CONTC MX 1009 rangerede rundt med de gule tipvogne opbygget på ex. SJ Rs under så kraftig røgdudvikling, at mine ni MR-motorer slet ikke kunne være med!

I **Kø** stod RSC EG 3107 (blå/gul) sammen med ukendt rød EG med et ukendt godstog i spor 1.

Hjemtur Fa-Næ

Hjemturen skete med M 9198 (Fa-Rg), der bestod af følgende fire MR-sæt: 47 + 69 + 07 + 06 og M 9199 (Rg-Næ) med modsat oprangering. Ankomst til **Næ** ca. 23.30. Nu skal man ikke tro, det er helt friske sæt, der kommer fra værksted, der var med hjem. Motoren på MRD 4206 ville ikke stoppe og måtte stoppes med det udvendige nødstop. Den kunne genstartes uden problemer, men måtte igen stoppes udefra ... Og i MR 4006 virkede instrumentlyset ikke.

(JSL via BL)

Lø 6/8 2011

Weekendens ferroviale oplevelser

I dag tog jeg toget fra **Næ** (som passager) 10.33. Det viste sig, at afgang 10.20 havde været aflyst, og det tog, jeg skulle med, bestod kun af ét MF-sæt, så folk stod som sild i en tønde, og der blev sagt mange mindre pæne ord om DSB!

Tænk nu, hvis togpersonalet havde beklaget situationen og givet en sikkert fornuftig forklaring, så havde de rejsende nok bare været glade for, at de kom af sted. Jeg kunne tænke mig, at materiellet til den afgang, jeg skulle med, har haft problemer, og at man så har taget materiellet fra den lidt tidligere afgang (der er et hurtigt 12-tog).

Da jeg havde planlagt at udnytte rejsetiden til at læse en sidste korrektur på Jernbanen, sendte jeg en sms "Rg" til 1990 lidt efter **Gz** og kunne se IC'en fra **Rg** til **Kh** ville være rettidig, så jeg indlagde en pause på et kvarters tid i **Rg** og fik en sideplads i IC'en.

På Kh

På grund af "Totalspærring" mellem **Klv** (Kalvebod) og **Ig** (Vigerslev) måtte alle godstog ind og vende på **Kh**.

Inde på **Kh** så jeg RSC EG 3105 (rød) afgå GD 62242 (Pa-Phm, erstatter GD 44742) med fra spor 8 klokken 11:57. Med i toget var bl.a. to af de nyere røde ÖBB Rns-z.

Klokken 12:08 ankom RSC 185 324-8 med GD 62147 (Phm-Pa, erstatter GD 38447) i spor 8.

Klokken 12:14 ankom RSC 185 331-3 med Flytog sæt 13 som GD 38960 (Fa-Phm) i spor 2. Da rangisten var færdig med GD 62147, gik man i gang med at løbe om med 185'en, men man havde store problemer med at få togets bastardkobling sat på lokomotivets trækkrog i det krumme spor mellem hallen og **Tietgensbro**, og da man (noget efter ordinær afgangstid og efter at havde byttet med koblingen fra togets anden ende) endelig fik samlet toget, kunne man ikke få luft på! Derfor kunne toget først fortsætte mod **Sverige** klokken 14:12 samtidig med, at jeg rejste hjem igen.

Klokken 13:43 ankom HCTOR 241.009 "Moneypenny" i spor 8 med HG 62196 *eller skal det være 38896?* (Pa-Phm, erstatter HG 45696). I dette tog medfulgte Sdggmrs D-WASCO 37 80 4993 561-2. Vognen var for nylig ommærket til D-WASCO, sandsynligvis fra D-RBSAF.

I **So** så jeg sammen med *Kasper Pedersen* 185 331-3 med Flytog sæt 15 passere gennem spor 1 med GD 38961 (Phm-Fa) klokken 18:41.

(JSL via BL)

Flytogets litraer

De norske flytog har litraerne BM 73, BMU 73, BFM 73, BM 73B og BFM 73B.

Kilde: Norske lok og motorvogner 1.1.2001, Norsk Jernbaneklubb

GMB BM 71013 og GMB BFM 71113 holdt i en reparationsremise på **Øm** (Mølleengen) **fredag 22. juli 2011**.

(BL)

Ti 8/8 2011

Mega DD på Nordvest i dag og (måske) i morgen

På vej ud af **Ro** med RØ 2415 mødte jeg en DD-stamme fra **Nordvestbanen**, der så lidt lang ud. Et kig på "vistog" viser også, den består af DSB ME 1511 og hele 7 DD!

– Mon det er nogen i DSB, der har læst min mail fra i går om mangel på siddepladser?

Placering	Litrnr	Litra
1	7908	ABS
2	7807	BK
3	7716	B
4	7741	B
5	7755	B
6	7720	B
7	7725	B
8	1511	ME

Efter planen fortsætter toget i nedennævnte tog i dag og i morgen. Der er risiko for, at man piller vogne ud, men de næste to nætter overnatter stammen i **Kb**.

Mandag 8. august 2011 tog 5909, 5912, 5921, 5924, 5933, 5936, 3545, 5812,

Tirsdag 9. august 2011 tog 5812, 5821, 5832, 5941, 5944, 5953, 9152, 3569,

Onsdag 10. august 2011 tog 5804, 1213, 2226. men 1213 og 2226 kun vist med 4 vogne.

– Jeg håber, det lykkedes for nogen at få billeder af det store tog!

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

/8 2011

Eksport af Y-tog

Firmaet "Ferrostaal" har købt 4 Y-tog, der tidligere kørte på Østbanen.

Gennem de seneste par uger er togene blev eftersat og klargjort på Regionstogs værksted i **Nsk**, og **søndag 7. august 2011** prøvekøres togene mellem **Nsk** og **Søllested**.

Inden togene atter kommer i drift, skal de ud på en længere rejse, der starter i **Nsk** i dagene **15.-17. august 2011**. På blokvogne vil de i alt 8 togvogne blive kørt til havnen i **Hamburg**, og herfra skal de senere udskibes for at ende så lang væk som i **Peru**.

(OCMP via oi via BL)

Sø 7/8 2011

Prøvekørsel af Østbanens Y-tog på Lollandsbanen

I dag kørte jeg mod **Lolland** sammen med **PK** for at se prøvekørsel af Y-togene fra **Østbanen** mellem **Nsk** og **Søllested**. Alle formaliteter omkring salget til **Peru** skulle nu være på plads, og de seneste uger er togene blevet klargjort på værkstedet i **Nsk**. Desværre skal togene ikke eksporteres på egne hjul, men transporteres fra **mandag 15. til onsdag 17. august 2011** på blokvogn til **Hamburg**.

Første togsæt (må have været Ym 7+Ys 17) kørte fra **Nsk** klokken 10:10 og var ifølge *Jan Pedersen* tilbage 10.36, så det nåede vi ikke at se.

I **Avnede** så vi næste prøvekørsel, der var kørt fra **Nsk** 11:10, passerede **Avnede** 11:18, og efter en hurtig vending i **Søllested** så vi Ym 6+Ys 48 igen i **Avnede** klokken 11:29.

Derefter kørte vi ind til **Nsk**, hvor vi så diverse Y-tog rangere samt M 17, der skubbede Ys 17+Ym 7 ud mod enderampen.

Klokken 12.11 afgik Ys 11+Ym 1 fra **Nsk**. Klokken 12:37 så vi toget på vej tilbage mod **Nsk** ved **Sæbyholm**, og kørte atter til **Nsk**, hvor vi fik diverse fotos med Y-tog fra **LJ**, **OHJ/HTJ** og **Østbanen**, IC2'er og M 36.

Som sidste togsæt skulle Ys 18+Ym 8 prøvekøres klokken 13:10, men vi undervurderede nok, hvor lang tid det tager at komme ud af **Nsk**, og mens vi ledte efter det perfekte fotosted mellem **Avnede** og **Søllested**, så vi toget inde over kornmarkerne. Hurtigt til **Søllested**, men toget var bare endnu hurtigere til at vende, så vi så kun lige bagenden ...

Derefter blev kursen sat mod **Ss**, hvor det jo var sidste dag med Omstigningsklubbens sporvognskørsel. Da der kun var 6 km fra landevejen til **Bandholm**, blev det dog til en lille hurtig afstikker til den

idylliske lille havneby, hvor vi ved 14-tiden så det flagsmykkede **ØSJS** (det var jo Østbanedag på **Lolland**) 2 "Kjøge" køre fra stationen til havnen. Desværre er alle rester af havnesporet fjernede.

Beretningen om udflugten til **Ss** kan læses under **VETERANMATERIEL OSV.**
(JSL via BL)

KØREPLANER

Sø 7/8 2011

DSB standser ikke i Tb eller?

Køreplaner eller/og mangler på samme

I **Tb** (Tjæreborg) er ingen køreplaner hængt op, hvor der står DSB standser. Disse standsninger med DSB-tog sker kun i perioden under sporombygningerne på begge baner. Faktisk standser der fire DSB-tog i timen, men ingen stiger af eller på. Arriva standser normalt kun to gange hver time på søn- og helligdage.

Passagerer, der har DSB's særkøreplan eller været på internettet, kan konstatere, at DSB faktisk standser i **Tb**. På glasventeskuret eller andre steder på stationen er der ikke en eneste køreplan, der oplyser om DSB's standsninger. Dét er ellers luksus for indbyggerne i **Tb** at kunne komme i retning **Kd** eller **Kh** uden at skulle skifte tog i **Bm**. Det kan ikke kaldes for god passagerinformation!

Særkøreplan Sporarbejde Kolding-Bramming-Esbjerg 25. juni – 7. august 2011 DSB
--

ESBJERG > NIEBÜLL /// GYLDIG FRA 25.06.2011 > 13.11.2011 /// // SÆRKØREPLAN ///
--

i og j uden prikker!

I Arrivas Linttog er der ophængt reklameskærme uden lyd, hvor passager kan få forskellige slags informationer.

En person havde jeg fortalt mig, at Arriva skrev uden prikker over bogstaverne "i" og "j" i en reklame. Hvor disse bogstaver figurerede, erindrede jeg ikke, men i AR AR 1029 i tog RA 5126 (Sj-Es) fik jeg øje på de to "invaliderede" bogstaver på en skærm i storrumskupeen. Det må vel være en bestemt skrifttype, der ikke har en prik over bogstaverne "i" og "j", når de er minuskler (et lille bogstav). Som majuskler (versaler/store bogstaver) skal der ingen prikker være.

at vi slukker mobilen
i den mobilfrie zone
– det er derfor,
den er der.

Information på skærm i Linttog.

En tankestreg

Til gengæld kan vedkommende "designer", hvis det er en person, der med vilje har fjernet prikkerne, sætte en tankestreg i tredje linje og ikke en bindestreg, som mange gør. Under en telefonisk henvendelse i 2000 til Dansk Sprognævn forklarede en dame, er der ingen regler var for længder af binde- og tankestreger, men at man skulle kunne se forskel på længderne. Et eksempel kan ses her: en kort streg "-" til en bindestreg og en lang "-" til en tankestreg. Som tommelfingerregel vil jeg skrive, at bindestreger er kortere end bogstaver i "normal" bredde og tankestreger bredere.

Süderlûgum eller Süderlûgum?

På den tidligere viste, turkisfarvede særkøreplan, illustrationen til højre, vises overskriften på de køreplaner, Arriva Tog ^A/_S har hængt op på glasventeskurene. På den turkisfarvede opslagskøreplan i **Tb**, der også hænger på de andre standsningssteder på **Tønderbanen**, er der en besynderlig skrivemåde.

Den første station – S for grænsen i km 171,6 km med stednavneforkortelsen **Slg** – er angivet. Måske kan forskellen på de to skrivemåder ikke ses så let på andet henholdsvis syvende bogstav i stationsnavnet med en skriftstørrelse på 11 punkter, så overskriften vises igen med 14 punkter.

Süderlûgum eller Süderlûgum

Andet og syvende bogstav er det samme bogstav i hver af de to stavemåder. I den første skrivemåde er brugt bogstavet "u" med en cirkumflex (accent circonflexe) "û"; den anden skrivemåde med "u" og trema "ü"; på tysk u mit Umlaut.

I **Kursbuch Schleswig-Holstein/Hamburg** fra køreplansperioden 2000-2001 står der Süderlûgum. Cirkumflex bruges mig bekendt ikke i tyske stationsnavne. Det kunne tyde på, at designeren ikke kender

lokaliteten og har skrevet stednavnet efter et gæt. Der har heller ikke været læst korrektur. *Måske er det sket ved en dårlig konvertering af filer?* Den slags fejl bør ikke figurere på en Arriva-plakat.

De manglende prikker i bogstaverne "i" og "j" kan ses på <http://www.mitarriva.dk/> (Bemærk skrivemåde her og på nettet)!

(BL)

GODSVOGNE

On 3/8 2011

Godsvogne i Rg

Rnoos⁶⁴⁴ 31-80-3521 182-6 var nu tom og stod sammen med flere andre vogne, bl.a. (vistnok fire) DB Habins³⁴⁷ (ex. DSB Habins-y) samt to tankvogne, der nok er kommet fra Kemetyl i **Kj**. Der stod også en del vogne læsset med spunsjern, bl.a. en af de nye blå CFL Rbnps.

TÅGAB's Kbis står stadig i **Rg** og har snart gjort det i en del uger.

I øvrigt er det Fccs 40 86 946 0 692, der har fået malet det øverste skrå felt blå i **Kj**.

(JSL via BL)

Sø 7/8 2011

20 Fcs i Vn

I **Vn** (Vejen) ses 20 styk 23 RIV 56 SK-HWB 6450 XXX Fcs-vogne. Dom. St.: Homburg/Saar, Strk. Koks, Piesok. Den østlige vogn er 23 RIV 56 SK-HWB 6450 070-1 Fcs.

De holder i begyndelse af sidesporet V ud fra stationen. De 7 østligste er ikke tømte for skærver. Sporombygningen **Lk-Vn** slutter den kommende nat kl. **3**.

Banedanmark har lagt cirka 5 km spor lige V for **Lk** mod **Vn**, hvor sporene var nedslidte.

(BL)

FÆRGER

Lø 13/8 2011

Når Sans 2011 festivalen finder sted i Struer, stævner Venøsund ind i havnen med produkter fra Venø under »Duften og Smagen af Venø.« Alle er velkomne til at besøge den 80 år gamle træfærge.

Venøsund med på Sans 2011

SANSEFESTIVAL: Med duften og smagen af Venø ligger den gamle færge til i havnen lørdag den 13. august om formiddagen. Venøsund Færgelaug har til dagen dannet partner med fødevarerproducenterne Venø under mottoet »Smagen og Duften af Venø.« »Det giver os en god mulighed for at vise færgen frem i kommunen, noget som ligger færgelaug meget på sinde,« siger Leif Madsen fra

færgelaugets bestyrelse, og fortsætter:

»Og et samarbejde med nogle af Venøs virksomheder er jo lige for i denne her forbindelse.« Venø Kartoffler og Lam fra gården Nørskov er hovedleverandør til dagen på færgen, hvor man blandt andet kan hilse på levende og sø-stærke får.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 10. august 2011, side 14

Sansefestival i Struer lørdag den 13. august 2011

10.00-16.00 Den gamle Venø Færge lægger til med levende lam og smagsprøver fra Venø.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 10. august 2011, side 11

Kig endvidere på <http://www.venoesund.dk/> og <http://venoe.dk/nyhed/venoesund-faergelaug-nyhedsbrev/> (BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 7/8 2011

Afskedskørsel med spurvogn i Ss

Lige før **Ss** krydsede vi den nedlagte bane ved **Tj** (Tjæreby). Her var stien nu asfalteret, men der var skabt til at tænde (den fjernede) overkørsel på begge sider af vejen, og relæhytten i træ stod der stadig med sin signaltelefon.

I **Ss** blev Kasper Pedersen samlet op.

I **Ss** så vi klokken 15:55 "608" på vej fra remisen mod havnen. Afgang fra havnen cirka 16:08. Der blev kørt en allersidste tur fra remisen lidt senere. Bag sporvognen var nu koblet en lille vogn, som man brugte til de skilte man på tilbagevejen tog med til remisen.

Området omkring i havnen i **Ss** er utroligt idyllisk, men hvor er det da en skam, der nu hverken er veteranbane eller -sporvogn.

På stationsområdet i **Ss** stod en skinne/vej Atlas gravemaskine fra Forstas med klippehoved, og en stor del af skinnerne var allerede klippet. Andre steder lå sveller og sporrammer i stakke. Nationalmuseet er i gang med at demontere tre 22,5 kg/m sporskifter, som skal bruges til **Øresundsvejens** station.

Sporet mellem remisen og havnen har Forstas oplyst først klippes efter **søndag 1. januar 2012**.

Asfaltsjakket var nået til lidt efter **Stv** (Stignæsvej) (mod **Ss**), så mon den sidste del af **Skælskørbanen** ikke asfalteres i morgen **mandag 8. august 2011**.

(JSL via BL)

Sidste dag med Omstigningsklubbens kørsel på Skælskørbanen

Efter at have gjort stationsophold i **Tb** (Tjæreborg) og **Vn** (Vejen) gøres dagens sidste ophold **Ss** (Skælskør). Efter ankomst med buslinje 59 vandres der hen ad havnesporet forbi det murede pakhús. Den mindre remise bygget i bølgeblik er væk, men sporene ligger der stadig. Der er ingen jernbanevogne fra **SsB** mere at se. Sporende i østenden af stationen er fjernede.

Kl. 14.40 kommer sporvogn KS 608 på linje **5** til **HAVNE PL** til syne. Kl. 14.58 kommer linje **5** – beskiltet **SKÆLSØR REM** – tilbage.

Mdt Ss

Foran remisen holder linje **16** beskiltet **EMDRUPVEJ** på KS 598. Den var i drift i **København** til **april 1972**, hvorefter Omstigningsklubben overtog den og transporterede den til **Ss**.

Til venstre for spor 1 inde i remisen – ikke på skinner – ses KS 564 på siden beskiltet

HELLRUP RÅDHUSPLADS GL. KONGEVEJ

Vognen blev købt af en privat person og kom til **Ss** i 1982.

Imellem spor 1 og 2 i remisen holder KS 267 som linje **9** og dækket af en grøn presenning. Købt i 1993 af Aalholm Automobil Museum.

KS 608 blev købt driftsklar i **april 1972**.

Køretur fra Mdt Ss til Ssh

Et kvarter efter er der afgang mod **Ssh** (Skælskør Havn). Ved usikret ovk 164, **Spegerborgvej**, stiger en mand ud med rødt flag for at standse vejtrafikken. Herefter begynder faldet ned mod **Ssh**¹⁾. Strækningshastigheden er 10 km/t. og det største fald er 10 ‰. I DSB Rangerreglement (RR), gyldig fra **tirsdag 1. februar 1944**, afsnit V. D. Fortegnelse over de stationer, ved hvilke der findes Havnebaner med Tilføjelse af det største Fald paa disse, side 44 og i DSB Rangerreglement af 1959, afsnit V. D. Fortegnelse over stationer med havnebaner, udgivet i 1959, er havnebanen i **Ss** ikke angivet.

På Google Earth kan distancerne måles til at være 390 meter fra remisen hen til stationsbygningen og yderligere 250 meter ned til **Kulturkajen**, i alt 640 meter. Der kan stadig ses to sporskifte lige før ovk 165, så der har været havnespor hen langs kajen.

Ssh

På endestationen vender vognstyrreren stangen på taget, selv om der ingen køreledning findes, men det skal se rigtigt ud. Ifølge DMI 4230 skulle der kl. 3 falde 15 mm nedbør, men heldigvis er opklaringen kommet, og der er næsten en skyfri himmel, så de få fotografere får kulør på billederne, da 608 kører op kl. 15.32.

Den næste nedkørsel skulle finde sted fra remisen kl. 15.48. I det skønneste solskin passerer **gule** 608 ovk 164 kl. 15.58 og kører ned ad faldet med **røde** roser på hver side. **Ss Kirke** kan ses over 608, da den passer usikret ovk 165, **Havnepladsen**, og standser på **Kulturkajen**.

Den sidste afgang i dag – den sidste driftsdag – skulle ifølge køreplanen findes sted kl. 16.00. Først kl. 16.07 (-7) afgår den sidste sporvogn. Sporvognskonduktøren fortæller under kørslen lidt historie om sporvognen, og hvorfor den kører linje 5. Normalt var spændingen i køreledningerne 550-600 V, men da

¹⁾ **SsB**-forkortelse angivet i TIB 17-XII, 8.1. Liniebeskrivelse Skælskør → Dalmose, side 240, dateret **torsdag 1. april 1999**. **Ssh** står ikke i De Danske Statsbaner "Stednavnefortegnelse", Morten Flindt Larsen.

her ingen køreledninger er, må der køres på batterier med en spænding på 110 V; derfor køres der ikke stærkere.

Mdt Ss



Foran remisen standses der for sidste gang, og passagererne kan se de tre andre sporvogne og handle ved boden. Der sælges farvebilleder fra den ordinære drift i **København** og hjemmebagte muffins til 6 kroner. Der er et par borde med stole og parasoller, hvor passagerne kan sidde. Dannebrog er hejst på en lille flagstang, men flagføringen er ikke rigtig; flaget burde være kippet for at vise en sørgeflagning. Ved sørgeflagning forstås flagning i forbindelse med en officiel sørgedag, dødsfald i familien eller i klubben.

Kl. 16.32 er der afgang med de sidste passagerer ned til **Ssh**.

Ssh

Ankomst 16.38, hvorefter de sidste passagerer stiger af 608. Herefter henter personalet to stoppeskilte opstillet på kajen. Til transporten tilbage til remisen er tilkoblet en lille, **gul** skubbevogn, hvorpå stoppeskiltene løftes op.

Der kommer altid en sporvogn til og en pige til²⁾

Nu har den sidste kørsel med Omstigningsklubbens sporvogne fundet sted, men der er noget, der hedder materieltransport, så derfor kommer den gamle sang fra 1953 til at passe. Afgang kl. 16.46.

Selv om det er en materieltransport, skal rejsehjemlen være i orden, og derfor købes den sidste billet med nummer 2692. Der er solgt 25 billetter, siden den første billet blev købt kl. 15.15.

I **Ss** standses der for at afmontere et skilt **STOPPESTED** fra en stander, så det ikke forsvinder, men skiltet behøver ikke at skulle monteres igen, som normalt, for nu er sporvognskørslen **SLUT**: Ankomst til remisen kl. 16.58½.

Sidste driftsdag(?)

Personalet viste ikke, om der ville blive en kørsel **lørdag 3. september 2011**. Det ville afhænge af bestillingen og personaleforhold. Derfor var vi omkring ti jernbaneentusiaster, der mødte om til den sidste driftsdag i dag **søndag 7. august 2011**. Finder kørslen den **3. september 2011** ikke sted, ja, så er billeder fra nedlæggelsesdagen taget. Køres der, kan vi rejse til **Ss** igen.

Omstigningsklubbens **gule** hjemmeside kan ses <http://www.omstigningsklubben.dk/>

13 billeder fra **Ss** kan ses på Google Earth.

Rejse Ss-Str

Da skinnerne ender ved remisen i **Ss** er det nødvendigt at rejse med en **gul** bus fra **Ss**. Der holder to **gule** busser foran stationsbygningen, hvor det koster 52 kroner for at køre med bus **Ss-Sg** om de 20,4 km. Der er dyrt, idet turen fra **Kø** til **Ss** kun kostede 39 kroner. Derfor vælges det at rejse med busrute 59 fra **Ss** tilbage til **Kø** for de cirka 20,8 km. Buschaufføren fortalte, at jeg stadig ville tog nå IC 161 (Cph-Lih). En buschauffør med kendskab til togtider, flot!

På panelet bag buschaufføren er der opklisteret et **gult** A4-ark med sporvogn KS 598 på linje **7**. Det er et opslag køreplan over de fem **lørdage** og seks **søndage**, Omstigningsklubben har kørt i **Ss** denne sommer (bemærk datid). Sidste afgang var som bekendt kl. 16.00, for over en time siden, så den må jeg gerne pille ned.

En mand må betale 26 kroner fra bymidten af **Kø** for de knap 3 km op til banegården, dyrt. Ankomst **Kø** 17.47 – der er 17 minutter til tog IC 161 afgår, og da der fra bussen blev opdaget usikret overkørsel på det østre sidespor, må der foretages en hurtig opdagelsesrejse. Læs herom under **FASTE ANLÆG**.

I Str kan dagens kilometer med tog gøres op: 583,7 km.

(BL)

FASTE ANLÆG

Sø 7/8 2011

Du er her: Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Bramming-Tønder + Esbjerg-Lunderskov > Esbjerg-Lunderskov > Mere om sporarbejdet

²⁾ Melodi: Sven Gyldmark – Tekst: Poeten. Sunget af Dirch Passer og Ove Sprogøe, Saga 1953.

Sporarbejde mellem Esbjerg og Lunderskov

Vi ombygger ca. 13 km spor mellem Bramming og Esbjerg og ca. 5 km spor lige vest for Lunderskov mod Bramming, hvor sporene er nedslidte. Samtidig ombygger vi Tjæreborg Station og laver en ny perronovergang. Desuden ombygger vi overkørslen ved Nørregade i Gørding. Vi udfører derudover forskellige sikringsarbejder, der er afledt af sporarbejdet.

I forbindelse med sporfornyelsen renses og fornyes vi skærver og underballast – det underlag af grus m.v., som sporene ligger på.

Hvorfor er det nødvendigt at forny sporene?

Størstedelen af skinnerne og svellerne (som er af træ de fleste steder) er fra 1968-69 og er temmelig nedslidte. Sporombygningen er derfor nødvendig, så vi kan undgå lokale hastighedsnedsættelser og dermed sikre stabilitet i togdriften fremover.

Vi renoverer 19 broer undervejs

Samtidig med sporfornyelsen benytter vi lejligheden til at renovere 19 broer på strækningen – herunder udskiftes en bro helt. [Læs mere om broarbejdet.](#)

Vi spærrer for togtrafikken, mens vi arbejder

Vi er nødsaget til at spærre for togtrafikken, mens vi skifter de gamle skinner og sveller ud med nye.

[Se her hvornår vi spærrer de enkelte strækninger.](#)

Sporarbejdet i tal

- I alt 18 km af strækningen skal sporfornyas, hvor vi udskifter skinner og/eller sveller og renses ballasten – dvs. vi sorterer og udskifter skærver og grus i det underlag, sporene ligger på.
- 20 broer renoveres i ly af spærringerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=13722&fromNetup=fromNetup>

(BL)

Usikret ovk i Kø

Da den sidste sporvogn (for evigt?) er kørt i remisen på **mdt Ss**, rejses der med buslinje 59 mod det store land **Jylland**. Afrejsestation er **Kø**, og under indkørsel til stationen ses fra bussen en usikret overkørsel på det østlige sidespor, der er spor 1's forlængelse og ender nede ved motorvejen, hvor Entreprises troljer var stationeret før tilbagelægning til Banedanmark. Sidesporet ser rustent ud, og Entreprise eksisterer ikke mere.

Uret viser 17.47 – der er 17 minutter til tog IC 161 (Cph-Lih) afgår. Nå, der småløbes gennem den ikke mere dyrkede mark med højt ukrudt, før ovk kan fotograferes. Først henne ved ovk ses, hvor markvejen til den befinder sig. Den kommer Ø fra og i "sporcirklen", indersiden af kurven, er der opstillet nogle borde og bænke. Her ender den slæde græsvej.

Nu viser uret 17.57 – 7 minutter til **Jyllandstoget** skal afgå. Så er der en, der ... Heldigvis er der en låge i hegnet ind til de græssende får, så der kan løbes op over "bjerget" og ned til indkørslen til forpladsen. Uret viser 18.02 på perron 2, og i højttaleren lyder "... forsinket 7 minutter". Med den viden havde der ikke været grund til at få en våd undertrøje!

(BL)

Ma 8/8 2011 – sø 14/8 2011

TIB-strækning 35 Skanderborg-Skjern, sikkerhedsopgradering af overkørslerne 231a og 233

1. Indledning

Overkørslerne 231a og 233 på TIB-strækning 35 Skanderborg-Skjern vil sikkerhedsmæssigt blive opgraderet i perioden fra 08.08.2011 til 09.08.2011.

Ved overkørsel 233 etableres halvboanlæg som ibrugtages tirsdag den 09.08.2011.

I køreretningen Skanderborg-Skjern kobles overkørslerne 231a og 233 med, fælles overkørselssignal.

I køreretningen Skjern-Skanderborg etableres fast hastighedsnedsættelse på 80 km/t. fra km 101,6 til km 100,0.

4. Rettelse af instruktion

Trafikal information om banestrækningen (TIB) rettes gældende fra 15.08.2011. Rettelserne omfatter nye bremsetabeller for strækning 35 Skanderborg-Skjern og opdatering af de nye forhold omkring overkørslerne 231a og 233.

Rettelserne af bremsetabellerne og strækningsinformationen er vedhæftet denne trafikmeddelelse som bilag 1 og 2.

Da rettelserne først træder i kraft den 15.08.2011, optages der i La i køreretningen Borris-Kibæk en hastighedsnedsættelse til 80 km/t fra km 101,5 til km 100,0 gældende fra tirsdag den 09.08.2011 kl. 20:00 til mandag den 15.08.2011 kl. 00:00.

Bilag 1:

Tabel 4		Bremsetabel for P-bremse tog									TIB Vest
		Med største tilladte hastighed km/t.									
		55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Strækning	Toglængde	skal bremseprocenten mindst være									
35.											
Skjern-Herning	0-600	50	63	62	72	84	95	108	121	136	151

Kilde: banedanmark, Trafikmeddelelse nr. 51/2011, **onsdag 3. august 2011**

Gyldig fra: 08.08.2011. Gyldig til: 14.08.2011.

* * * * *

Kommentarer til sikkerhedsopgradering af overkørslerne 231a og 233

I den sidste sætning i afsnit 4 står:

“Da rettelserne først træder i kraft den 15.08.2011, optages der i La” ... “gældende fra tirsdag den 09.08.2011 kl. 20:00 til mandag den 15.08.2011 kl. 00:00.”

Det sidste i sætningen er forkert, for i “Sikkerhedsreglement af 1975”, La § 53, side 319-24, står der under stk. 2 **Gyldighed**:

La gælder fra kl. 00.00 til kl. 24.00.

– Hvis der står “mandag kl. 0.00” og “mandag kl. 24.00”, hvornår er det så? Hvornår er begynder et døgn?

– Et døgn begynder med kl. 0 og slutter med kl. 24.00. “Mandag kl. 0.00” er midnat mellem søndag, og “mandag kl. 24.00” er midnat mellem mandag og tirsdag. Dette er angivet i SIN (Ø/V), instruks 5, side 15-9:

Retningslinjer for optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Generelt

Driftsdøgnet regnes fra midnat til midnat, således at døgnets 24 timer er betegnet ved tallene 0-24. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, og 0.00 som afgangtid. Tiden i døgnets første time betegnes 0.01-0.59.

Der burde have stået i trafikmeddelelse nr. 51/2011:

“gældende fra tirsdag den 09.08.2011 kl. 20:00 til søndag den 14.08.2011 kl. 24:00.”

* ***

**

km/t eller km/t.?

I Trafikmeddelelse nr. 51/2011 står der “km/t”, og slås der op i gældende Retskrivningsordbog, betyder forkortelsen “**km**” på to bogstaver “**kilometer**”.

km (fork. for kilometer).
km² (fork. for kvadratkilometer).
km/h (fork. for kilometer per time) (jf. 2. h).
km/t. (fork. for kilometer per time).

Retskrivningsordbogen, 3. udgave, 2011, side 276, 1. spalte.

T sb., T’et, T’er.

1. **t sb., t’et, t’er** (bogstav).

2. **t** (fork. for ton).

t. (fork. for 1. time) (jf. 2. h).

Retskrivningsordbogen, 3. udgave, 2011, side 514, 1. spalte.

Bogstavet "t" betyder "ton".

Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed skriver med "km/t" forkortelsen for "kilometer/ton". Der er forkert, når der drejer om hastighed. Hvis man ikke at skrive korrekt med forkortelsespunktummet "." og går ind for det at bruge flere engelske ord, kan der vælges den anden forkortelse "km/h" for "kilometer/hour". Kilometer bruges ikke i engelsk-amerikanske længdemål, hvor 1 mile = 1.609,3 m.

Ønskes der at bruge engelske ord (for at være international), bør man i yderste konsekvens holde op med at bruge kilometer og bruge miles i stedet. *Hvad så med titalssystemet ...?*

* * * * *

151 i bremseprocent!

Med den nye bremsetabel for P-bremse tog på strækningen **Hr-Sj** stiger procenttallene:

	Med største tilladte hastighed km/t.									
	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Før 7/8 2011 Sj-SI			50	54	63	72	81	91	102	114
Fra 8/8 2011 Sj-Hr	50	53	62	72	83	95	108	121	136	151

Skal der kørses med P-bremse tog i kørselsretning **Sj-Hr**, kræves der 151 i bremseprocent.

Strækningen trafikeres til daglig udelukkende af Arrivas litra AR, der er P-bremse med en bremseprocent på 127. Det vil sige, at **samtlige Arrivatog** på de 40,7 km i kørselsretning **Sj-Hr** **kun må fremføres med 90 km/t.**

Det går ud over regulariteten, og den nye "**Tabel 4. Bremsetabel for P-bremse tog**" træder i kraft midt i en køreplansperiode. Banedanmark udarbejder tjenestekøreplaner, og planlægningen for TKV 12 er i gang. Heldigvis er der tid til deadline, så køretiderne kan forlænges.

Alle Arrivas må kun køre 90 km/t. over de 40,7 km fra Sj til Hr. Et held litra MR med 119 i R-bremseprocent ikke mere kører ved Arriva, for i "**Tabel 3. Bremsetabel for R-bremse tog**" køres der med 100 km/t., kræves der fremover 138 %, ved 95 km/t. 126 % og ved 90 km/t. 115 %. Litra MR må kun køre 90 km/t. i kørselsretning **Sj-Hr**.

Det er den højeste bremseprocent angivet i bremsetabellerne. Hidtil har det været **Kh-Klv** (Kalvebod) for P-bremse tog med en toglængde på 600-730 m med tallene 134 % og 138 %.

? – *Hvem kender et danske litra eller tog, der kan præstere 151 i bremseprocent?*

(BL)

Ti 9/8 2011

Nyt tag på stationsbygningen i Uf

I sidste uge, uge 31, var der rejst et stillads dækket af presenning på perron 1 i **Uf** (Ulfborg). I dag er der også på **rød** plast over en del af taget. Tagpladerne på A'et i stationsbygningen er pillet af, så der ofres mange penge på et nyt tag.

(BL)

Ma 15/8 2011

Fælles overkørselssignal og Fast hastighedsnedsættelse **80 Td-Bs**

Ovk 231a i km 100,1 og ovk 233 i km 100,6 får i TIB (V) anmærkningen §, hvilket vil sige "overkørslerne har fælles overkørselssignal". De ligger imellem **Td** (Trolhede) og **Bs** (Borris).

I modsatte kørselsretning, **Bs-Td**, betyder det et tilbageskridt, idet der indføres en Fast hastighedsnedsættelse **80** fra km 101,6 til km 100,0, dvs. 0,1 efter ovk 231a er passeret. En fælles tændkontakt for to overkørsler forulemper i dette tilfælde toggangen.

Bs ligger i km 101,7, og **80** begynder således 0,1 km før varslingsanlægget.

Bms (Borris Mergelspor S) lå lige Ø for ovk 233. Ved en ulykke **mandag 28. juli 2008** stødte tog RA 5373 (Ar-Sj) med AR AR 10 B+A + 13 A+B sammen med en mejetærsker i ovk 233 i km 100,6 **Td-Bs** (Borris). Mejetærskeren fører døde. Netop ved **Kirkevej** lå **Bms** (Borris Mergelspor) i km 100,6, der blev benyttet før 1. verdenskrig til landbrugets mergel.

Onsdag 15. oktober 2008 blev AR 13 sat i drift, og der skete ved hjemkørsel i tog M 8135 (Rd-Str), 120 km/t., af **Rd** 13.00 og an til **Str** 14.55.

(BL)

UDLAND

Välkommen på åbpet hus

Den 20 augusti bjuder Trafikverket och Skanska-Vinci in närboende, personal och allmänhet till Öppet hus på utställningen i Förslöv.

Det här händer:

- 11.00 Föredrag; Robert Sturk, Teknisk chef Skanska-vinci, Lägesrapport om projektet
- 12.00 Föredrag; Lennart Andersson regionchef, Trafikverket pratar om järnvägen och Väst kustbanan i ett större perspektiv.
- 13.00 Föredrag; Per Rydberg, projektchef Trafikverket, Allmän presentation av projektet
- 14.00 Föredrag; Robert Gass, geolog Trafikverket, berättar om naturen och hur den eventuellt kan påverkas av tunnelbygget samt om skyddsåtgärder under 2011. Vid fint väder är det samling utanför utställningen.

Filmen "Resan genom Hallandsås" visas även i hörsalen kl 10.30, 11.40, 12.40, 13.40, 14.40, 15.00, 15.30

Kilde:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Hallandsas/Nyhetsarkiv-Hallandsas/Nyheter/201108/Valkommen-pa-oppet-hus/>

(BL)

DIVERSE

Ma 1/8 2011

Ny søndagsbillet bus, tog og metro

Trafikselskaberne i hovedstadsområdet tilbyder fra søndag d. 7. august og hver første søndag i måneden muligheden for billig transport med en ny Søndagsbillet. Med billetten kan du i hovedstadsområdet tage bussen, toget og metroen og køre lige så meget, du vil – hele dagen og til kun 14 kroner.

"Ved at komme med et billigt tilbud kan vi måske få endnu flere om bord i den kollektive trafik. Når nye kunder har gode oplevelser ved at rejse med os, vil de forhåbentligt også lade bilen stå alle andre dage," siger Anders Due, kunde-, operatør- og markedschef i Trafikselskabet Movia.

Efter at hovedstadens trafikselskaber har haft stor succes med mobilbilletter og mobilklippekort, hvor flere og flere kunder bruger de mobile løsninger, fortsætter trafikselskaberne samarbejdet og udviklingen for at gøre det nemt at købe billet med den nye Søndagsbillet.

"Vi er rigtig glade for nu at kunne tilbyde et fælles tilbud, hvor alle trafikselskaber er med. Det gør det også let og overskueligt for kunderne, der ikke behøver at tænke på zoner, tider eller transportmiddel. Det er bare at tage af sted," siger Niklas Marschall, salgsdirektør i DSB S-tog.

Søndagsbilletten er et pilotprojekt, som afløser Gratis søndag. Og sidst på året vil tilbuddet blive evalueret for at se, om Søndagsbilletten skal gøres permanent eller ej.

Slut med gratis Søndag

Det betyder samtidig, at det er slut med at køre gratis med S-toget om søndagen.

Men selvom det nu kommer til at koste 14 kroner, så er det en fordel for passagererne, mener Niklas Marschall:

"Gratis Søndag, som vi har kørt i S-tog, har været en kæmpe succes for os, det har givet rigtig mange nye kunder til kollektiv trafik, og så har vi jo gerne ville komme med en ordning, så alle i hovedstadsområdet har kunnet benytte sig den type tilbud."

Derfor kræver det, at kunderne i den første tid er opmærksomme, for nu koster det altså penge:

"Jeg tror det vigtige for os er, at fortælle tydeligt, hvad kunderne kan forvente og så hjælpe dem, så de forstår tilbuddene, for så kan vores kunder sagtens finde ud af det, siger Niklas Marschall.

Fakta om Søndagsbilletten

Billetten gælder i Hovedstadsområdet hver første søndag i måneden fra 04.30-04.30 – til og med januar 2012.

Sms 'søndag' til 1415 eller køb billetten på 1415.dk på mobilen eller internettet.

Et klip på et klippekort (minimum et 2-zoners voksenklip) gælder også som Søndagsbillet.

Prisen er den samme for børn og voksne. Og så kan du selvfølgelig tage to børn under 12 år med på samme billet.

Søndagsbilletten gælder hele dagen i alle zoner, for alle trafikselskaber i hovedstadsområdet.

Det er kun muligt at købe Søndagsbilletten samme dag, som den bruges på 1415.dk og via sms.

Desiro-togene har indtaget Djursland

Regnvejrsmiddagen har været i overtal på det seneste, men denne tirsdag eftermiddag står solen højt over Djurslands grønne egne og bølgende kornmarker.

En skønnere arbejdsplads, kan man næppe forestille sig, og sådan en arbejdsplads har lokomotivfører og kørelærer Brian Borg.

'DSB i dag' møder Brian Borg og personaleleder Karsten Degnegaard, begge fra Depot Aarhus, på perronen på Aarhus H, hvor de har lovet at tage os med ud på en førerrumstur med Re 4333 mellem Aarhus H og Hornslet.

I dag sætter Brian Borg sig bag køre-/bremsekontrolleren i et af de ældre MR-tog, der er renoveret tre gange, og som i mere end 30 år trofast har tjent DSB og kunderne på Grenaabanen.

Nu er det imidlertid ved at være slut. I alt fald på Grenaabanen, hvor Desiro-togene, som DSB har fået leveret gennem det seneste halve år, nu er i overtal.

På turen ned over Aarhus Havn er der kun nogle få hundrede meter mellem standsningsstederne, og Brian Borg tager med et erfarent greb fat om køre-/bremsekontrolleren og sørger for, toget bremser blødt ned.

I MR-togene skal der et godt håndværk til for at bremse blødt og præcist.

Da toget forlader Skolebakken inde i Aarhus, sætter Brian Borg toget i fart, og snart passerer vi Risskov, stranden og badeanstalten 'Den Permanente'.

Brian Borg glæder sig over, at kollegaerne og han slipper for at bakse med MR-togenes koblinger og tunge transmissionskabler.

"Vi er generelt rigtig glade for de nye MQ-tog (Desiro-togene, red.). Det er en fantastisk arbejdsplads og et kæmpe løft for arbejdsmiljøet. Desiro-togene er udstyret med automatkoblinger, der gør, at vi kan koble på fem sekunder. Det er virkelig en forbedring. På MR-togene har vi ti minutter – og dem bruger vi! Det er et værre mas om vinteren, når vi skal banke is og sne af, og vi skal bakse med kablerne til den elektroniske transmission. Det slipper vi for på MQ," forklarer han.

Vi takker for turen og stiger af i Skødstrup, hvor vi skifter til Re 4932, der kører os retur til Aarhus H.

Vores nye lokomotivfører hedder Poul Juhl-Godballe, Depot Aarhus, og han er også rigtig glad for de nye Desiro-tog og fremhæver fartpiloten, der gør det lettere at holde en konstant hastighed på den yderste del af strækningen, der har mange stigninger og fald, og hvor det er nødvendigt at kunne holde de maksimale 75 km/t.

"Og så er jeg glad, fordi der er klimaanlæg, og der kommer solfilm i de små sideruder, hvor vi ikke har noget gardin til at skærme af," forklarer han.

Desiro-togene tilbyder også adskillige forbedringer for DSB's kunder. Det er blandt andet udstyret med en vogn med lavgulv, der letter indstigningen for kørestolsbrugere og børnefamilier med barnevogne, automatisk trafikinformation, panoramavinduer og klimaanlæg.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 2. august 2011**
(JSL via BL)

On 3/8 2011

DSB og FirstGroup enige om finansieringen af DSBFirst

Til gavn for DSBFirsts kunder er DSB og FirstGroup nu nået til enighed om den fremtidige finansiering af DSBFirst. Begge parter bidrager med ny kapital til oprydningen og til den kontrollerede afvikling af aktiviteterne i DSBFirst Sverige i december 2011.

"I DSB er vi meget tilfredse med, at det er lykkedes at nå en aftale med FirstGroup. Både DSB og FirstGroup vil bidrage finansielt og praktisk til den kontrollerede afvikling af DSBFirst Sverige i december 2011. DSBFirst vil forvalte overgangen til en ny operatør i Sverige og sikre en stabil drift for kunderne," siger Kim Munch Lendal, chefjurist hos DSB.

DSB og FirstGroup vil hver bidrage med 35 millioner kroner for at retablere egenkapitalen i DSBFirst Sverige. Som en del af aftalen vil FirstGroup genindtræde i bestyrelsen for DSBFirst ApS, det fælles holdingselskab for Øresundstrafikken.

"Vi er tilfredse med afslutningen af forhandlingerne med DSB om rekonstruktionen af DSBFirst, så vi sammen på en ansvarlig måde sikrer den fortsatte drift af togtrafikken for DSBFirsts kunder i både Sverige og Danmark," siger Dave Gausby, økonomidirektør i FirstGroups UK togdivision

Fakta

- DSB og FirstGroup tilfører hver 35 millioner kroner for at retablere egenkapitalen i DSBFirst Sverige.

- FirstGroup genindtræder i bestyrelsen for DSBFirst ApS, der er det fælles holdingselskab bag Øresundstrafikken.
- Aktiviteterne i DSBFirst Sverige afvikles med køreplansskiftet den 10. december 2011, hvor en ny operatør overtager den svenske del af Øresundstrafikken.
- De månedlige tab på driften i DSBFirst Sverige frem til december 2011 dækkes som tidligere fortalt dels af de svenske trafikmyndigheder i Öresundståg, og dels gennem det kapitalindskud, som DSB og FirstGroup nu foretager.
- Garantierne stillet over for de svenske trafik købere nedskrives med 55 millioner kroner som led i kapitaltilførslen.
- FirstGroups hidtidige mulighed for at træde ud af DSBFirst i henhold til en såkaldt put option er nu erstattet af en ny og præciseret put option, der kan udnyttes af FirstGroup efter den endelig afvikling af DSBFirst Sverige i 2012.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 3. august 2011**

(JSL via BL)

To 4/8 2011

DSB forhandler om vedligehold af Øresundstogene

DSB, der vedligeholder Øresundstogene, risikerer at miste opgaver til togfabrikken Bombardiers værksteder i Sverige.

Sammenslutningen af de svenske trafikudbydere Öresundståg har startet forhandlinger med Bombardier, om at lade sidstnævnte overtage vedligeholdelsen af de svenske tog fra køreplansskiftet 11. december 2011.

Forhandlingerne sker på baggrund af et foreløbigt tilbud, som Bombardier har afgivet med en indikativ pris.

Flytning kræver grundig forberedelse

DSB har samtidig indledt drøftelser med Öresundståg om vilkårene for en udflytning af vedligeholdelsen af de svenske tog, der udgør to tredjedel af Øresundstogene. Den sidste tredjedel er ejet af DSB.

I dag er vedligeholdelsen af de svenske og danske tog samlet på DSB's værksted, El Togsæt Helgoland, i den sydlige del af DSBFirsts operationsområde. Skal Bombardier overtage vedligeholdelsen af de svenske tog, kommer opgaverne til at være koncentreret i den nordlige del.

"Det kræver omfattende planlægning og ændringer i materielomløbs-, personale- og vedligeholdelsesplanerne at flytte vedligeholdelsen fra den ene ende til den anden. Det er en større koordinerende opgave, hvor der skal træffes en række beslutninger undervejs i det nye setup, og det assisterer vi Öresundståg med," forklarer vedligeholdelsesdirektør for DSB Vedligehold, El Tog, Lars Wrist-Elkjær.

Han tør da heller ikke afvise, at en del af vedligeholdelsen på de svenske tog fortsat vil skulle udføres på El Togsæt Helgoland.

"Öresundståg regner på økonomien i de forskellige scenarier, så der er endnu ingen, der ved præcis, hvordan fremtiden kommer til at se ud, men jeg håber, at Bombardier og vi kan fortsætte det tætte samarbejde, som begge parter har stor glæde af i dag," siger han.

Øresundstogene kører bedre end nogensinde

El Togsæt Helgoland har haft ansvaret for vedligeholdelsen siden leveringen af det første tog i 2000 og har gennem årene opnået en unik viden om og erfaring med togene.

"Gennem de seneste ti år har vi forbedret togenes driftsstabilitet fra 4.000 til 20.000 kilometer mellem nedbrud. Det siger noget om den enorme indsats, som DSB's håndværkere har lagt i Øresundstogene gennem årene, og det synes jeg, vi skal være stolte af," siger Lars Wrist-Elkjær.

Fakta

Øresundstogene er leveret fra togfabrikken Bombardier i perioden fra 2000 til 2011 og kører i regionaltogstrafikken i Sydsverige og mellem Helsingør og Malmö Central. 66 af togene er ejet af sammenslutningen af de svenske trafikudbydere, Öresundståg. De resterende 34 tog, der er ejet af DSB, vil fortsat skulle vedligeholdes på DSB's værksted El Togsæt Helgoland, der samtidig vedligeholder DSB's 44 elektriske tog, IR4

Mere tid på Kystbanen

En ny køreplan giver plads til eventuelle forsinkelser fra den svenske side af Øresund.

Fra den 8. august er der en ny køreplan på Kystbanen. Den mere robuste køreplan er et resultat af det arbejde, DSB og DSBFirst har lavet med Banedanmark, hvor omkring 300 daglige tog på

strækningen Købehavn, Østerport og Helsingør er blevet lagt om for at forbedre rettidigheden på Kystbanen. Omlægningerne berører både DSB's og DSBFirsts tog.

Formålet er at skabe mere luft, så eventuelle forsinkelser fra regionaltog Sverige ikke spreder sig til Danmark.

Bedre kvalitet til kunderne

»En bedre rettidighed på Kystbanen er vigtig for kunderne og afgørende for både DSB og DSBFirst. Den kvalitet, vi leverer, er uholdbar, og derfor lader vi DSBFirst-togene fra København mod Helsingør holde på Københavns Hovedbanegård i længere tid. Planen gælder frem til december, hvor vi fra køreplansskiftet har lavet en bedre samlet løsning sammen med de svenske samarbejdspartnere,« siger vicedirektør Ove Dahl Kristensen.

Øresundstogene fra Sverige kommer til at holde syv minutter længere på København H, og regionaltogene til Nivå får et minuts længere holdetid. Det betyder, at togene fra København H og nordpå får nye afgangstider.

De nordgående myldretidstog til Helsingør om morgenen og eftermiddagen får også nye afgangstider.

FAKTA

Reguleringerne på DSBFirsts tog foretages fra driftsstart om morgenen og til ca. kl. 20. Det er kun de tog, der kører fra København mod Helsingør, der bliver ændret.

Udover DSBFirst-togene kommer der også til at ske ændringer for en række andre tog på Københavns Hovedbanegård. Blandt andet kommer EuroCity-togene til at holde 10 minutter længere, mens tog fra Nykøbing F kommer til at holde syv minutter længere.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 4. august 2011**

(JSL via BL)

Sø 7/8 2011

Rød, rødere, rødest

Det er ret bemærkelsesværdigt så megen trykssvæerte, der er blevet brugt på rødkørsler på jernbanen. ... Et hundredtal rødkørsler og 0 døde. ... De tilsvarende tal for vejtrafikken er et hundredtusindtal rødkørsler og snesevis af døde.

(HjC via BL)