

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 26. februar 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

januar 2013 – fredag 1. marts 2013.

Side Emne

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Sporskifteproblem i Hm
Længere driftsstandsning JI-Ges

4 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf observation
Næ-lkf på arbejde

7 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Stort Cheminovagodstog
MY 28 hjem igen
Cheminovagodstog er kørt
Hensatte Y-tog i Lmv

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

7 **GODSVOGNE**

Godsvogne på Vj Havn

PERSONVOGNE

8 **TOGSÆT**

Det koster et ekstra togsæt

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

9 **FASTE ANLÆG**

Oversigt over større sporspærringer m.v. 2013
Ny metrotrappe letter adgang til Nørreport
GSM-R-radioer i brug på danske jernbaner

11 UDLAND

Skuffelse over Desiro tog får SNCB til at aflyse ordre
Driften af AB's Fyra tog giver underskud på 130 mio. euro i 2011
Deutsche Bahn klar til konkurrence med Thalys (SNCF) i 2016

12 DIVERSE

Præcisionsgruppe Esbjerg
Påtænkte opsigelser i administration og ledelse
Salget af rejsekort boomer
Nyt værksted i tidligere vaskehal
DSB kunst sælges til langt over vurderingen
DSB's udsendte Odder-mand
Sløj start i december
Kender årsager – arbejder på løsninger
Akseltæller uvenner med magnetskinnebremsen
Om DSB-afskedigelses og samråd om dobbeltdækkere i Transportudvalget
Farvel til 109 ledere og administrativt ansatte i DSB
Fri bane

17 Info om billetsalg

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.02.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

Sporskifteproblem i Hm

Ind til kl. 8 er flere Arriva-tog mellem **Str-Ho-Str** aflyste grundet problemer med et sporskifte i **Hm**.

I dag skulle rejsen fra **Str** til **Vj** ske kl. 9.18 med tog RV 3726 (Str-Fa) med en DSB MR. Da cyklen sættes i cykelskuret ved stationsbygningens gavl, og dagens to gratisaviser samles op ved spor 1, er det påfaldende, at der kl. 9.12 i spor 5 holder et DSB MF-tog (tog L 728 (Str-Ar), der har afgang kl. 9.15. Ingen MR-tog i spor 1, hvor tog 3726 altid afgår fra.

40 sekunder over afgang lyder fra **kmp Str** det i højtalerne, at toget kl. 9.18 mod **Fa** er aflyst.

*Skulle jeg være rejst med tog 728 over **Ar** til **Vj**? Mon tog 728 ankommer før til **Vj** end tog 726 (Str-Fa)? Det plejer at tage en time mere over **Lg** end over **Hr**.*

Opslag i Rejseplanen Nej, ankomst med tog 728 er kl. 12.11, hvor tog 726 ankommer ti minutter før: kl. 12.01. Så var det vist kloges at vente en time.

Det næste udkald kommer fem minutter senere, at der vil blive indsat en bus.

Kl. 9.27: »– Der indsættes ingen bus. Næste tog mod Fa bliver kl. 10.18«.



Tog 726 også aflyst?

Hvis nu tog 726 også er aflyst grundet ikke et farbart sporskifte i **Hm**, vil en bus indsat fra **Str** med afgang kl. 10.18 IKKE tog 726 med afgang fra **Ho** kl. 10.33, for ved togaflysninger **Ho-Str** "vendes" tog, der normalt krydser i **Ho**, dér. Så vil ankomst til **Vj** i stedet blive kl. 13.01 – to timer senere end planlagt.

Tog RA 5224 (Str-Sj) er også aflyst **Str-Ho**, og Linttoget må være kommet allerede kl. 9.54 i tog RA 5219 (Sj-Ho), der også er aflyst **Ho-Str**. Heldigvis skal en **Sj**-fører køre tog 5224 og må derfor køre i en taxi til **Ho**. Der får jeg kørelighed, for hvis tog 726 er aflyst **Str-Ho**, sker der det forudsæte.

Ho

Ankomst med taxi til **Ho** kl. 10.19, og det lykkedes tog 5224 at afgå kl. 10.22½ (±0).

Om 8½ minut burde tog 726 ankomme, hvis det kommer fra **Str**. Ja, minsandten ankommer DSB MFA 5069+69 i spor 1 kl. 10.30 (+1) og afgår 10.34 (21).

Længere driftsstandsning JI-Ges

Tog 726 standser i **Jl** kl. 11.45-46 (+½/±0), så **Vj** nås alligevel ti minutter før, end tog 728 skal ankomme; dejligt.

Cirka i km 102 fra **Ho** standses der langsomt kl. 11.50. Der er nede omkring det fremskudte signal til **Jl**. Efter nogle minutter lyder stemmen fra tgf i højtalerne.

– Der er problemer med togets ATC-system. Vi forventer at kunne køre om nogle minutter.

Minutterne går. Flere passagerer har travlt med at telefonere på deres mobiltelefon og fortælle om standsningen. Tgf annoncerer vist en gang mere. Først efter 17½ minuts standsning – kl. 12.07½ – begynder toget langsomt at trille. Accelerationen er så langsom, at jeg tror motorerne ikke er startede (sidder i FF 5469). Det går ganske langsomt – måske med 40 km/t.

Da her ingen balise er til en opdatering på denne strækning med ATC-togstopanlæg før ved indkørselssignalet til **Ges**, vil ATC-displayet vise "(–)" (gule).



Der er to grønne i den fremskudte tul **Ges**, men hastigheden virker kun til at være 20 km/t.

Ges

Som ventet ses under gennemkørslen kl. 12.19½ (224½) tog 3729 (Fa-Str). Det køres i dag af to togsæt: DSB MR 4043+43 + 4079+79. Tog 3729 skal normalt passere **Ges** kl. 12.08 og bliver derfor 212 herfra.

Det går langsom ned til **Vjs** (Vejle Sygehus) med passage kl. 12.25 (226).

Vj

Under kørslen over højbanen bliver det over højtalerne fortalt, at der vil blive et ophold i **Vj** for at udbedre skaderne. Ankomst sker unormalt i spor 4 kl. 12.27 (226).

Så havde det i dag været hurtigere at rejse den 231,0 km lange tur over **Ar** i stedet for ad den korteste strækning over **Hr** på 129,7 km.

Jl	11:45½ 46
Ges	55
Vjs	59
Vj	12:01 12:03



PS¹⁾

I "gamle" dage, før **Vjs** blev etableret, kunne begge motorer på en MR/D stoppes på faldet efter **Jl**, og toget kunne altid trille de knap 13 km helt til perron i **Vj**.

– Måske trillede MFA 5069+69 uden motorkraft også helt til **Vj**?

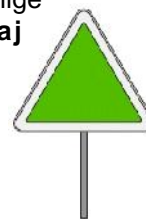
Før køretiden fra **Ev** (Engesvang) ned til **Sl** blev reduceret til de nuværende 11½ minut (med standsning



begge steder), kunne motorerne standses på en MR/D lige efter **Ml** (Moselund) i km **1979**, og toget rullede helt til bremses ned til 80 km/t. igen-stykke efter grundet en Fast Der var rettidig ankomst eller lidt med brug af dieselolie til oliefyret. Dét kunne MR!



44,4, nedlagt **lørdag 26. maj** perron i **Sl**, selv om der måtte nem **Fu** (Funder) og efter hastighedsnedsættelse **80**. før tid til **Sl**! Cirka 13 km kun



DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 4/2 2013

Næ-Ikf observation

Mandag stod Contec Rail MY 1158 startet op foran værkstedet i **Kj** ved 13-tiden. Maskinen må således atter være "kampklar" efter turen til **Nordjylland**.

(JSL via BL)

Ti 5/2 2013

Næ-Ikf observation

Tirsdag kørte Regionstog hastighedsforsøg mellem **Rg** og **Næ** med ME/FS 1023/1123. Togene set i **Næ**, (**Ris** (Rislev) og ved **Gz**).

(JSL via BL)

Sø 10/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Søndag kørte jeg først en tur **Næ-Kh-Næ** med RØ 2210/2221 (ME + DD).

I **Tå** stod Speno's slibetog med CFL Cargo MY 1146 og CFL 180Z samt MaK-lokomotivet. Foruden det sædvanlige slibetog stod der et Speno-køretøj mærket 99 84 9127 001-8 "RR 16 MS-6", en skinnefræser i følge http://www.bdf000.privat.t-online.de/schleifen/rr-16_ms/rr-16ms.htm.

(JSL via BL)

Ti 12/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Tirsdag kørte jeg to omgange på **Lille Syd**. På vej mod **Ro** på første tur med RØ 2454 (Næ-Ro) med DSB MR sæt 14. I **Hf** krydsede jeg DSB MG sæt 30, der kørte **Ro-Næ** som M 8005 for "Signal- og strækingsbesigtigelse med MG". MG'en var en times tid før tid, men fik efter det oplyste et længere ophold i **Hz**, hvor der kom mad til dem i toget. DSB MG-sættet stod i spor 5 i **Næ** i længere tid, også da jeg ankom til **Næ** med RØ 2461 (Ro-Næ) klokken 19:05 – inden den returnerede til **Ro** via **Lille Syd** som M 8006, også for "Signal- og strækingsbesigtigelse med MG".

(JSL via BL)

On 13/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Onsdag kørte jeg MR-udvekslingen **Næ-Fa** som M 9166 (Næ-Rg) og M 7075 (Rg-Fa). Jeg kom ind for overhaling i **Sg**. Toget bestod af DSB MR sæt 32 + 46 + 11 + 47, og det var en rigtig flot tur.

Hjemturen fra **Fa** skete i DSB MR 74 + 44 + 64 + 50 som M 9198 (Fa-Rg) og M 9199 (Rg-Næ).

I **Ng** kom jeg i spor 1 for overhaling. Samtidig med at jeg kørte i spor 1, kørte en blå EG ind i spor 4 med et blandet godstog indeholdende bl.a. en meget flot ÖBB HabbiIllns 31 81 2893 211-4.

(JSL via BL)

To 14/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Torsdag kørte jeg RØ 2480/2479 (Næ-Ro-Næ) på **Lille Syd** med DSB MR sæt 72.

I **Kj** stod Contec Rail MX 1008 koblet til tre af BDK's Facns-vogne. Tidligere var der kun to Facns i **Kj**. MK'en stod på pladsen med en tom DB Roos(-t) og seks tomme DB Snps⁷¹⁹.

¹⁾ Forkortelse for postscriptum/efterskrift.

Grøftegravningen på **Lille Syd** fortsætter. Den ene maskine var nu syd for **Hz**, den anden mellem **Th** og **Hz**, men der ligger stadig køreplader og drænrør m.m. ved planteskolen ved **Hf**.

I **Gt** stod to bane/vej gravemaskiner med grenknusere, mindst den ene var fra Aarsleff Rail.

Undervisningen i kørsel med STM-modul, dvs. kørsel med ATC i et køretøj med ERTMS-udrustning, begynder snart (hvis det ikke allerede er i gang); der er i hvert fald indkaldt **Næ**-førere (ikke mig) til endags kursus **fredag 8. marts 2013**.

(JSL via BL)

Sø 17/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Det viser sig, DSB ME 1531 **søndag 17. februar 2013** trak IC4'en fra **Fa** til **Nf**. I dag har man så haft tillyst et arbejdstogpar **Nf-Vø** (Væggerløse). Efter planen skulle man have været tilbage klokken 18, så enten er man blevet færdig meget før tid, eller også skulle man ud igen senere på eftermiddagen. Der var efter det oplyste tale om bremseforsøg.

(JSL via BL)

Ma 18/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

I dag indledte jeg en ny arbejdsuge med lidt jordtjeneste (afkobling, forsyning og vask af MR), hvorefter jeg skulle køre RØ 2221 fra **Næ** til **Nf**. Toget bestod af DSB ME 1503 og 4 DD. ME 1503 er ingen skønhed; på fronten kan man se det gamle hvide DSB (med krone over) på rød baggrund, men den kørte godt ... lige til **Lu**, hvor førerrumssignalet begyndte at blinke med hastigheden 160/161, og efter jeg var sat i gang 151/157. Jeg troede, det var det ene "tal", der var i uorden, og fortsatte, men lige før **Vo** blev jeg klar over, der var noget galt. Der var kun en grøn i den sidste AM'er før **Vo**, og afstandssøjlen delte sig, som det kan ske med et gammelt termometer med væskesøjle. Cirka 800 meter før I-signalet var der cirka 4 km afstandssøjle, men med et mørkt stykke i midten. Nu begyndte **Nødstop** og **lys ATC** også at lyse, men der kom igen nødbremse. Inde i **Vo** kontaktede jeg hurtigt FC og tog frembakkeren op for at genstarte ATC-anlægget. Men nu blinkede det hele, og jeg kunne ikke kontrollere/genindtaste togdata. Ved tryk på test vistest ATC-fejlkode 424, men den eksisterer ikke.

Enden blev jeg måtte udkoble ATC-anlægget og fortsætte kørslen i noget langsommere tempo.

Jeg var dog kun 10-15 min forsinket ved ankomst i **Nf** og havde jo også brugt nogen tid på fejlsøgning samt samtale med Iki-vagten.

Da jeg ankom til **Nf**, rangerede man med DSB MG sæt 64, og foran FC stod ME 1531 med centralkoblinger i begge ender. Der blev også talt italiensk ved depotet ...

(JSL via BL)

Ma 18/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

I dag trækker DSB ME 1531 DSB MG sæt 64 tilbage: Nf 9:53, Rg 10:50 M 8222 (Nf-Rg) og Rg 11:42-Fa 13:14 M 8223 (Rg-Fa).

Fra **Nf** til **Næ** kørte jeg RØ 1238, 4 DD skubbet af DSB ME 1532.

Arbejdsdagen blev sluttet af med en omgang på **Lille Syd**; RØ 2448/3445 (Næ-Ro-Næ).

Da jeg ankom til **Næ** var dagens ekstraordinære MR-udveksling **Næ-Fa** allerede afgang. Det var DSB MR sæt 61 og 85, der som M 8066 kørte **Næ-Rg** og derfra videre som M 8075 (Rg-Fa).

Driftsstabiliteten på MR er ikke den bedste for tiden, så der køres næsten hver uge en eller flere ekstra MR-udvekslinger mellem **Næ** og **Fa**.

(JSL via BL)

Ti 19/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Kran 160 samt følgevogn har nogen tid stået på sporet uden for sporværksteddepotet i **Ro**. Jeg håber da ikke, den skal skrottes, som en del materiel tidligere er blevet på dette spor.

Det dobbelte banehus lige neden for broen i **OI** er sat til salg, se

http://home.dk/boligkatalog/naestved/4684/huse-villaer/bag_banen_2_holme_olstrup_211v00096.aspx. Den ene del af dobbelthuset har været ubeboet et par år.

Banehuset i sydenden af **Hf** station står også tomt og skulle ligeledes være sat til salg.

Da jeg klokken 09:30 gik ud for at adskille de to DSB MR-tog i RØ 3413, kom DSB ME 1531 kørende gennem stationen med DSB MG sæt 64 på vej mod **Rg**. Toget var en times tid før tid, så jeg havde ikke lige kameraet klart.

Efter en tur **Næ-Nf** med RØ 2221 (DSB ME 1524 + 5 DD) og hjem med RØ 1238 (5 DD + DSB ME 1515), kørte jeg en tur **Næ-Ro-Næ** med RØ 2435/3445 (DSB MR sæt 74).

I **Kj** stod tre DB Snps⁷¹⁹, som var under læsning med nåletræ. Det må være en ny kunde, for jeg har ikke før set, der læsses nåletræ i **Kj**. Rart at se, der også afsendes tømmer fra danske stationer. Jeg mener, der er et stort potentiale her, når man ser, hvor meget træ, der udskibes fra danske havne til vore nabolande.

Når politikerne nu har udsat lastbilafgifterne <http://ing.dk/transport>, håber jeg, de også husker at annullere de højere afgifter på kørsel med godstog, der var planlagt!

Det meste af jordarbejdet i forbindelse med Lidl's store centrallager ved **Lw** ser ud til at være færdigt. Det bliver spændende at se, om sidesporet til Skandinavisk Transportcenter kommer i brug i den forbindelse; Lidl har jo tidligere modtaget betonelementer med bane.

(JSL via BL)

On 20/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Kørte jeg først RØ 4208 (Nf-Kh) fra **Næ** til **Kh**. Toget bestod af 4 MF (MF sæt 32+28+34+19), hvoraf den ene var sæt 34 "Natteravnen". Som så meget andet af DSB's materiel havde den desværre været udsat for graffitiangreb.

Fra **Kh** kørte jeg samme stamme tom til **Kk** som M 60008, hvor jeg efter en kort pause overtog DSB ME sæt 60+18 og kørte disse som L 29 til **Kh**.

Herfra gik turen så **Kh-Kk** (RØ 2516), **Kk-Hk** (RØ 2525), **Hk-Kk** (RØ 2528) og **Kk-Kh** (RØ 2537), alle tog med DSB ME 1518 + 5 DD. Der blev arbejdet med det kommende spor flere steder mellem **Lj** (Lejre) og **Pe** (Vipperød). Mellem **Lj** og Hvalsø er man nået rigtigt langt, og et lille larvefodskøretøj kørte også skæver ud. Lige ved **Lj** står der stadig en bro i vejen for at føre det nye spor ind til stationen.

I **Tå** stod CFL Cargo MY 1146 og CFL 1807 samt MaK-lokomotivet. Foruden det sædvanlige slibetog stod der et Speno-køretøj mærket 99 84 9127 001-8 "RR 16 MS-6, Hbillns'en samt en Ermewa Res med containere, som sikkert bruges i forbindelse med skinnefræseren.

I **Gl** stod en tom grå CFL Cargo Rbnps og Sdggms (TWIN) 37 84 4993 053-6 udlejet til VIIA. Twinvognen er tom, og har stået i **Gl** et par uger. Den har fået skiftet et hjulsæt.

Hjemturen Kh-Næ

Hjemturen skete med RØ 1237 (DSB ME 1519 + 3 DDJ), jeg skulle så for første gang køre ad den nye bane ud fra **Kh**, men desværre udeblev den lovede lods, og så er man rigtigt glad for ATC-førerrumssignalets afstandssøjle, for signalplaceringen er ikke altid logisk, og jeg er rigtig glad for det var lyst, da jeg kørte der, for ellers havde jeg nok tabt mere end de 30 sekunder, jeg gjorde.

(JSL via BL)

Fr 22/2 2013

Næ-Ikf på arbejde

Indledte jeg dagen med lidt MR-afkobling og -rangering. Derefter en tur på **Lille Syd Næ-Ro-Næ** med RØ 2428 og 3425 bestående af DSB MR sæt 47. På vej ud af **Ro** station klokken godt 11:30 mødte jeg DSB EA 3022 med et noget forsinket nattog.

Efter en pause kørte jeg så **Næ-Kh** med RØ 2234 (5 DD + DSB ME 1512). I **Rg** rangerede MK'en i bagenden af et godstog trukket af EG 3112 (blå/gul). I toget var der nok omkring otte AAE/DB Habbi... og mindst en Snps⁷¹⁹ med kævler til **Kj**.

I **Tå** stod stadig en del Speno køretøjer, men MY 1146, den blå MaK og selve slibetoget var der ikke.

I **Gl** stod kun en DB Rs på nordsiden og den strandede VIIA-Twin stod stadig og ventede på at blive hentet ...

Hjemturen

Hjemturen skete med RØ 4245, der var oprangeret af DSB ME 1517 + 6 DD, dvs. 357 t belastning mod køreplanens 240 t, så "hestene" skal holdes til ilden hele tiden; specielt når man kører på en blanding af rødt og en grøn i signalerne mellem **Kh** og **Val** (Valby) ...

Heldigvis var "stationsforstanderen" i **Hh** (Hedehusene) hjemme, for 4245 har et lidt mærkeligt standsningsmønster og stopper der.

I **Rg** stod 3 DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} på det lille blindspor, hvor der bl.a. losses papir til Aller Press, og to samme af samme slags sammen med en række tomme biltransportvogne. Desværre ingen stålvogne, så næste ståltog kører nok ikke de nærmeste dage. Der var også fem Uacns med kalk.

(JSL via BL)

Næ-ikf på arbejde

Kørte jeg to omgange på **Lille Syd** uden noget specielt spændende at berette. Der var mangel på køreklare 605'er, hvilket gav et par materielomdisponeringer med IE og 240xx tog i Øst. Måske også grunden til man kørte med 411 til Padborg, se

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6297986>.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 10/2 2013

Stort Cheminovagodstog

MjbaD **MY 28** rg kl. 19.52 nok fra spor 8 i **Hr** V ud for at trykke tilbage i afgangsspor 5.

Tog RA 5371 (Ar-Sj) ankommer til **Kæ** (Kibæk) kl. 20.03½, så efter tilbagemeldingen fra **FC Es** til **kmp Hr** kan tog 7528 afgå. Det afgår (ej noteret) omkring kl. 20.05 (+16) eller 20.08 (+13) med 10 gsv. Fra perron 2 kan i forbifarten læses 980 9 237-1.

(BL)

To 21/2 2013

MY 28 hjem igen

Slæberen afgik i dag fra **Vj** mod **Hr** allerede 14.10 og kørte i dag som G 87515 (Fa-Hr). Så den er altså kørt flere timer forud for normal plan. MjbaD **MY 28** afgik fra **Vj** 15.17 mod **Hr**. Så G 7519 (Hr-Vem) er nok også kørt før tid, og så er udvekslingen i **Hr** nok sket et par timer før end normalt.

(LuJ via BL)

Cheminovagodstog er kørt

Rejse **Str-Hr** med tog L 760 (Ti-Fa), kørt af DSB ~~MFA 5035+35~~, og med ankomst til **Hr** kl. 19.03 (21). I ventetiden til tog G 7519 (Vem-Hr), der har ankomst 19.42, spadseres der ud til de mørke, østre læssespor for at se, om der skulle stå et **rødt** og hvidt Y-tog fra **Ar**. Det skulle transporteres videre med tog 7528 (Hr-Vem), der skal afgå kl. 20.21. Der holder ikke én jernbanevogn.

Fra **Fa** skulle G 7515 (Fa-Hr) være ankommet kl. 18.40, men der er ingen MZ at se eller en vognstamme. Tog 7519 dukker ikke op.

Kmp Hr oplyser kl. 19.52, at tog 87515 (Fa-Hr) havde ankomst til **Hr** 15.38, tog 87519 (Vem-Hr) ankom og afgik som 87528 (Hr-Vem) kl. 18.10. Da var jeg lige cyklet hjemmefra. En 2½ time forgæves udflugt.

(BL)

Sø 24/2 2013

Hensatte Y-tog i Lmv

De to Y-togsæt fra **Odd**, der tidligere på ugen transporteredes **Ar-Vem**, er nu hensat i **Lmv**. De står i det af de to udtræksspor i stationens vestende, som ligger nærmest hovedsporet. Regnet fra øst er der tale om MjbaD **Ym 37+Yp 53+Ym 38 + Ym 5+Yp 24+Ym 6**.

Umiddelbart vest for værkstedet på sporstumpen bag vaskehallen står Skinnebusgruppen Vestjyllands VL Yp 154.

(Luj via BL)

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

Fr 22/2 2013

Godsvogne på Vj Havn

Denne grå eftermiddag besøges kun **Nordkajen**

Ved **BRENNTAG** er begge de to spor bag hegnet langs **Strandgade** rustne. Der kommer vist kun en godsvogn hver uge eller hver anden uge.

På **Nordkajen** holder der i sydligste af de to spor langs havnebassinet 5 Tads-godsvogne og Shimmns-tu-vogne.

Torsdag 24. maj 2012 var det udelukkende litra Tds, der holdt på sporene; i alt 10 godsvogne.

I dag et det litra Tads og Tads-z, der ses. Søgtes der i gamle notater for dette litra, dukker D-DB Tads 0835 127-8 op noteret **fredag 18. marts 2011** blandt de i alt 10 Tads.

I dag noteres fra V:

- | | |
|---|---|
| 31 RIV 80 D-DB 0819 831-5 Tads-z ⁹⁵⁷ | Få meter længere mod Ø i samme spor |
| + 31 RIV 80 D-DB 0835 105-4 Tads ⁹⁶¹ | 31 RIV 80 D-DB 4677 496-0 Shimmns-tu ⁷²⁰ , tom |
| + 31 RIV 80 D-DB 0819 884-4 Tads-z ^{957.4} | + 31 RIV 80 D-DB 4675 651-2 Shimmns-ttu ⁷²² , lastet |
| + 31 RIV 80 D-DB 0819 460-3 Tads-z ^{958.4} | Begge fra Duisburg . Ni bogstaver i underlitraet! |
| + 31 RIV 80 D-DB 0835 148-4 Tads ⁹⁶¹ | – Er det dét litra, der har flest bogstaver? |

Ved **Sydkajen** ligger **Sulvia** fra **Finland**, hvorfra en høj, **blå** kran løfter store jernplader i land kl. 17. I sporet foran skibet ses flere godsvogne, hvor der under deres skubbeteldug plejer at ligge jerntomler. Dé vognumre tager lang tid at notere; **Sydhavn** blev ikke besøgt.

Vj

I rangerhovedet – spor 2's forlængelse – langs sporet mod **Ges** ses dagen efter, **lørdag 23. februar 2013**, de vogne, der skal optages i tog G 7566 (Vj-Fa) **søndag 24. februar 2013**. Fra et forbi kørende tog blev to kendte Uacns-numre læst (rækkefølge ej husket):

33 RIV 80 D-ERMD 932 6 159-6 Uacns & 33 RIV 80 D-ERMD 932 6 160-4 Uacns

Det er to af de faste Uacns, der frekventerer **Vj Havn**. Begge vogne holdt på **Nordkajen fredag 20. april 2012**.

(BL)

Vejle Havn anskaffer ny isbrydende bugserbåd – Den viste bugserbåd er søsterskib til Vejle Havns kommende bugserbåd. Vejle Havn har netop underskrevet kontrakt med det hollandske værft, DAMEN, om levering af en ny isbrydende bugserbåd.

Den ny bugserbåd afløser den gamle, JEPPE JENSEN, som går på pension i 2013 efter 48 år i aktiv tjeneste.

Kilde: <http://vejleport.dk/index.php?id=41>, **tirsdag 6. november 2012**

(BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

/1 2013

Servicepunkt 2 // Belægning og kapacitetstilpasning

Det koster et ekstra togsæt

Et ekstra togsæt mellem Roskilde og København skal typisk kobles på helt fra Fredericia.

En IC3 koster 17 kr. per. km til diesel og vedligehold. Hertil kommer ekstra personale om bord, ekstra klargøring m.v. Til sammen koster et ekstra togsæt mellem Roskilde og København over 6.000 kr. om dagen.

En pendler mellem Roskilde og København betaler 27 kr. for sin rejse. Alt dette har vi med i vores overvejelser, inden vi beslutter, om et ekstra togsæt skal kobles på et tog.

Kilde: **Fjern- & Regionaltogs bidrag til Den Store Sammenhæng**, januar 2013, side 5

(BL)

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Fr 1/2 2013



Arriva
Tog

4. udgave

Nedenstående udfærdiget på bl.a. grundlag af seneste opdatering af 09.11.2012 fra ... Banedanmark

Oversigt over større sporspærringer m.v. 2013

2013	maj		juni				juli					august				sept.	
Uge nr.	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Sj-Hr spærret – Dog: Der kan køres tog Hr- Studsgård-Hr	25.5								19.7								
Togbuskørsel Sj- Studsgård-Sj	Vendebalise i Studsgård																
Hele Sj station spær- ret. Derfor ingen tog Sj-Lem-Sj									14.7 - 19.7								
Togbuskørsel Sj-Lem- Sj									Vendeba- lise i Lem								
Ovk 353 (Bur) repare- res. Ingen togkørsel Str-Ho-Sj									12.7 & 13.7								
Togbuskørsel Str-Ho- Sj																	
Va-Sj spærret + spor 1 & 2 i Va spærret. Ingen krydsnings- mulighed i Va. Spor 3 og 0 i Va er til rådigh- hed. Rang til/fra værk- sted er muligt.			1.6						19.7								
Opretholdelse af "næ- sten normal drift Es- Va-Nbl". Togbus Sj- Va-Sj. Normal signal- givning ind/ud af Va mod Vv																	
Spærret Es-Va-Vno. Alle spor i Va spærret, undtagen fra spor 0. Der kan køres tog Vno-Sj og Va-Nbl										20. 7		11.8					
Ingen rangering til/fra værkstedet i Va. 2 togsæt på Vestbanen er "låst" inde i dette tidsrum!											29.7	11.8					

Det første synlige skridt i retning af fremtidens signalsystem langs jernbanen blev taget i brug mandag den 11. februar, da Banedanmark åbnede det landsdækkende GSM-R-net, som giver en væsentligt bedre lydforbindelse mellem lokoførerne og Banedanmarks trafikledere.

Mandag den 11. februar gik den første synlige del af det 18 mia. kr. store signalprogram i drift. Det skete, da Banedanmark åbnede for GSM-R-radiokommunikationen mellem tog og kommandopost via i alt 313 master, som dækker hele den statslige landets jernbane.

Dermed kan de lokoførere, der kører i tog med det fælleseuropæiske GSM-R-system – i første omgang godstogene fra Sverige og Tyskland samt øresundstogene – kommunikere tydeligt og i længere tid med Banedanmarks trafikledere uden risiko for afbrydelser.

Som at tale i en moderne mobil

GSM-R-systemet udgør de europæiske jernbaners del af mobiltelefonens GSM-system og kommunikerer på de særlige togfrekvenser mellem togradioen og trafiklederens betjeningsplads.

"Det giver en talekvalitet som i en moderne mobiltelefon, og forbindelsen falder ikke så let ud længere. Desuden kan man holde gang i flere samtaler samtidig uden at skulle afbryde og ringe op igen," forklarer Morten Søndergaard, der er programdirektør i Banedanmark.

Første land med fuld GSM-R-dækning

S-togene vil få monteret de nye GSM-R-radioer i løbet af 2013, mens DSB vil montere de nye radioer i fjerntogene i løbet af de næste to år. Dermed bliver Danmark det første land i Europa, der vil være fuldt dækket af GSM-R-systemet. Indtil GSM-R er fuldt indført, vil kommandoposterne betjene togene fra både det gamle radiosystem og det nye GSM-R-system.

"Vi forventer, at GSM-R's forbedrede kommunikation mellem lokofører og trafikleder vil medvirke til at forbedre rettidigheden, ikke mindst fordi det er et meget stabilt system med meget få nedbrud. Samtidig er det med til at sikre hurtige informationer fra trafikcentre til lokoførerne og videre til passagerne om eventuelle forsinkelser eller andet," siger Morten Søndergaard.

Signalprogram vil give færre forsinkelser

Signalprogrammet i Banedanmark, som GSM-R-systemet er første synlige del af, vil blive løbende indført frem til 2021.

Programmet vil strækning for strækning erstatte de nuværende forældede signaler med moderne og digitalt styrede signaler, der gør det lettere at afvikle togtrafikken gnidningsfrit og med væsentligt færre forsinkelser. Således forventes fremtidens signalsystem at fjerne fire ud af fem forsinkelser, der skyldes signalfejl. Det svarer til, at passagererne på fjernbanen i 2022 samlet set sparer ca. 790.000 timers forsinkelser i forhold til i dag.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18319>, mandag 18. februar 2013
(BL)

UDLAND

On 13/2 2013

Belgien

Skuffelse over Desiro tog får SNCB til at aflyse ordre

Belgiske SNCB har allerede betalt mere end 43 procent af regningen på 1,53 milliarder euro for levering af 305 Desiro tog fra Siemens, men materiellet og leveringen lever ikke op til forventningerne.

Ifølge L'Écho er de tekniske og kvalitetsmæssige problemer af en sådan karakter, at SNCB har valgt ikke at modtage flere tog, og selskabet har samtidig stillet krav om dagsbøder fra Siemens.

Siemens har allerede betalt 25 millioner euro i erstatning for forsinkelserne.

Holland

Driften af AB's Fyra tog giver underskud på 130 mio. euro i 2011

High Speed Alliance (hollandske NS, KLM og belgiske SNCB), der kører AnsaldoBreda-toget Fyra mellem Bruxelles og Amsterdam, fik et nettotab på 130 millioner euro på driften i 2011.

Tyskland

Deutsche Bahn klar til konkurrence med Thalys (SNCF) i 2016

Ifølge L'Écho har Deutsche Bahn indledt samarbejde med infrastrukturselskaberne i Frankrig, Belgien, Holland (og Tyskland) for at starte en højhastighedskonkurrent til Thalys forbindelsen mellem Bruxelles, Paris, Amsterdam og Köln fra 2016.

Thalys, der er ejet af SNCF (62 %), SNCB (28 %) og Deutsche Bahn (10 %), kører i dag med et komfortabelt overskud på strækningen mellem Paris og Bruxelles.

I 2011 transporterede de røde Thalys tog mere end 6,5 millioner passagerer, og omsætningen lød på 470 millioner euro. Tallene for 2012 forventes offentliggjort om et par uger.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 13. februar 2013**
(JSL via BL)

DIVERSE

/1 2013



NYHEDSBREV

Præcisionsgruppe Esbjerg

Sporskifte 158 a/b på Esbjerg station

Som de fleste nok ved, er sporskifte 158 a/b (indgangssporskiftet fra øst siden) aflåst. Det bevirker, at tog, der skal ankomme i spor 3 fra øst, skal indrangeres. Togene taber tid i ankomsten, hvilket så også kan påvirke togs afgang fra Esbjerg, idet de skal afvente, at der kan laves en togvej (et signal for dem). Fra præcisionsgruppens side presser vi på for at få repareret/renoveret sporskiftet hurtigst muligt'

God skiltning til spor 0

Mange passagerer har svært ved at finde spor 0. I nærmeste fremtid kommer der nye skilte op, således at passagererne bliver guide fra spor 2 og 3, via spor 1, til spor 0 ved hjælp af bedre skiltning.

Spor 1 perroninddeles

Der arbejdes på at få perroninddelt spor 1 på samme måde, som vi har i spor 2 og 3, så der kan opnås en bedre fordeling af passagererne ved flere togsæt.

Mål for PG Esbjerg

I PG Esbjerg bliver vi målt på rettidig togafgang inden for 1:59 min.

Vores mål er 96 % rettidige tog inden for 1:59 min. I sidste kvartal lå vi lige under 95 %. Vi har derfor besluttet, at hvis vi kan nå 95 % i de første to kvartaler i 2013, så giver gruppen morgenbrød til alle i Esbjerg.

Ved fælles hjælp, er vi sikre på at, vi når målet for **SAMMEN ER VI BEDST!**

Kilde: NYHEDSBREV, nr. 1, januar 2013
(BL)

Ti 12/2 2013

Påtænkte opsigelser i administration og ledelse

I fredags blev det meldt ud, at DSB som følge af den økonomiske situation skal reducere antallet af medarbejdere. På et ekstraordinært HSU-møde i dag blev behandlingen af tidsplan, kriterier og vilkår for de påtænkte opsigelser i administration og ledelse afsluttet.

Samtaler med ledere og medarbejdere, som vil blive berørt af opsigelserne, vil blive gennemført henholdsvis mandag den 18. februar og tirsdag den 19. februar 2013. Nærmeste leder vil orientere sine medarbejdere mere præcist om, hvilken procedure der vil være på dagen. Medarbejdere og ledere, der berøres af opsigelserne og som ikke har mulighed for at være på arbejde henholdsvis mandag eller tirsdag, vil blive kontaktet ad anden vej.



Salget af rejsekort boomer

Den 3. januar åbnede DSB og de andre trafikelskaber for salg af rejsekort personligt for 0 kroner. Det skete som følge af sidste års trafikforlig. Kunderne tog tilbuddet til sig i en grad, der overgik alle forventninger og gav sved på panden i Kundecentret.

Succesen taler for sig selv: I årets første måned har mere end 45.000 kunder bestilt et rejsekort personligt med Hovedstaden som topscorer med 26.000 bestillinger. Men også Nordjylland, er godt med med 9.000 bestillinger i år. Stigningen i salget i Nordjylland kan også tilskrives, at man stopper salget af klippekort pr. 15. februar. I Hovedstaden er det især de 18-29-årige samt de 50-64-årige, der har været hurtige til at bestille kortet og det betyder, at i alt har mere end 75.000 hovedstadsborgere nu et rejsekort – og af dem, har to ud af tre tilmeldt sig en tank-op-aftale.

Den betydelige succes har kunnet mærkes i kundecentret, hvor man måneden igennem har håndteret 5-700 daglige henvendelser og kortbestillinger. DSB varetager nemlig langt størstedelen af alle kortbestillinger for alle trafikelskaber, kun NT har også bemanning på. Det har givet sved på panden, men alle medarbejdere har gjort en stor indsats for at kunne imødekomme kundernes forventninger.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 12. februar 2013**
(JSL via BL)

On 13/2 2013

Nyt værksted i tidligere vaskehal

I Frederikshavn er håndværkerne, der vedligeholder MR-togene, rykket ind i den tidligere vaskehal. Indtil flytningen for et par uger siden foretog de vedligeholdelsen ude i det fri på Frederikshavn Stations forblæste baneterræn. Det kan gå an resten af året, men om vinteren, hvor jorden er bundfrossen og dækket af et tykt tæppe af is og sne, er det knap så rart.

Hvad værre er, at det gør det svært at komme til bunds i de tekniske problemer på togene. Under kørslen, flyger sneen og klæber til undervognen. Kulden forvandler sneen til is, der vanskeliggør arbejdet med at efterse toget. Inde i hallen, kan håndværkerne langsomt tø toget op og tørre eller udskifte fugtramte komponenter.

Forhindringerne blev ryddet af sporet

Det er gruppeleder i Togdrift Lotte Sandlykke, der har hjulpet med at løse de praktiske problemer omkring brug af hallen, og hun er glad for al den hjælp, hun har fået.

"Det er fantastisk at se, hvordan de forskellige afdelinger har løbet stærkt for at nå et hurtigt resultat," siger hun.

En rulleport i hallens ene ende var brast sammen, ligesom der var bevoksning i sporet, der skulle ryddes og bortskaffes. Infrastruktur hjalp med at afmontere rulleporten, ryddede bevoksningen i sporet og etablerede også strømforsyning i hallen, og således var de første forhindringer ryddet af vejen.

For at kunne give DSB tilladelse til at befare sporet til og fra vaskehallen, spor 51, skulle Banedanmark først opmåle sporet og sikre sporvidden var intakt. Det klarede en ansat ved Banedanmark, der var gift med en lokal lokomotivfører sent fredag eftermiddag.

Der skulle dog vise sig at være adskillige andre forhindringer i sporet. Hallen, der er taget ud af drift for snart 20 år siden, har i de senere år huset en stamme personvogne tilhørende Museumstog. Dem fik Lotte Sandlykke lokomotivfører Martin Søhus, Depot Aalborg, der er aktiv i Museumstog, og en kollega fra Aarhus til at bortrangere og parkere i nabosporet, spor 50, med et af DSB's MR-tog som trækraft.

Efterfølgende har Arbejdsmiljøgruppen besigtiget og godkendt løsningen.

Sammenholdet virker

"Og hvordan kan det så være, at jeg har kastet mig over den her opgave? Jo, jeg synes, det er vigtigt at se tingene i en helhed og for at lokomotivførerne kan køre, skal de have nogle gode tog, og derfor skal håndværkerne have nogle ordentlige forhold at arbejde under," siger Lotte Sandlykke.

Effekten af holdindsatsen er da heller ikke til at overse. I den seneste uge, uge 6, er rettidigheden for afgående tog ud af Frederikshavn 98,1 procent. Til sammenligning var landsresultatet for Fjern- & Regionaltog 94,4 procent.

DSB kunst sælges til langt over vurderingen

"Det er ret imponerende," siger Helle Kamvig, Key account manager hos Lauritz.com, om auktionerne på DSB kunsten. Hun følger auktionerne tæt og kan efter de første 71 auktioner, som sluttede sidste fredag, konkludere, at hammerslagsprisen er langt højere, end vurderingsprisen.



Auktionerne er over de kunstværker, der tidligere hang på væggene i DSB, men som nu er taget ned og erstattet af billeder fra Den Store Sammenhæng. Og vurderingsprisen på de 71 kunstværker lå samlet på 197.700 kroner, men hammerslagsprisen kom op på 297.625 kroner. "Så det går forrygende," meddeler Helle Kamvig.

61 nye auktioner blev sat i gang, da de første sluttede sidste fredag. Og Helle Kamvig følger dem tæt: "Vi kan allerede se nu, at adskillige værker er over vurderingen," siger hun.

Priserne kan nå nye højder

Et værk af kunstneren Christian Lemmerz er eksempelvis vurderet til 4.500 kroner, men det er allerede steget til 6.400 kroner over weekenden. Og Helle Kamvig regner med, at de 61 auktioner kommer til at gå mindst lige så godt, som de 71 auktioner, der sluttede i fredags.

"60 procent af budene ligger i den sidste time, så der kan nå at ske meget," fortæller hun. I fredags blev auktionerne forlænget i op til 15 minutter, fordi der kom bud inden for de sidste 2 minutter før auktionerne lukkede. I de tilfælde skal Lauritz.com forlænge auktionen.

DSB er, hvem DSB er

Lauritz.com vurderer kunstværker ud fra, hvad der tidligere er blevet budt på lignende værker, men kunsten fra DSB bliver solgt for langt over vurderingsprisen, så den vurderingsmetode virker ikke her.

"Et værk af kunstneren Cathrine Raben Davidsen bliver normalt vurderet til 10.000 kroner, men her er det blevet solgt til 15.000 kroner," fortæller Helle Kamvig.

De høje bud skyldes, ifølge Helle Kamvig, at kunsten kommer fra DSB, og det skaber nye kunder: "DSB er, hvem DSB er, og DSB's historie gør, at folk gerne vil vide, hvad de har haft hængende. Derfor går folk ind og kigger og bliver fristede," siger hun.

Men den store mediebevågenhed har også været med til at skabe positive historier omkring auktionerne samtidig med, at kunstsamlingen er så stor og ligger i alle prisklasser, så der er noget til enhver pengepung, vurderer Helle Kamvig.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 13. februar 2013**

(JSL via BL)

Ma 18/2 2013

DSB's udsendte Odder-mand

Der er Tollundmanden, Grauballemanden og nu også Oddermanden.

Humoren på kontorgangen i DSB Trafik i Bernstorffsgade er af den kollegiale slags, og det er trafikinspektør Dennis A. Jørgensen, der er genstand for det seneste påfund.

I de kommende uger kommer han til at tilbringe nogle dage på Odderbanen, hvor han sammen med en særlig følgegruppe overvåger og korrigerer driftsfejl.

Sløj start i december

I december 2012, hvor DSB overtog driften af Odderbanen, opstod der visse indkørvanskeligheder. DSB indsatte nye Desiro-tog på strækningen, og vejret sig samtidig fra sin værste side og sendte Syddjurs i dybfryseren. Det resulterede i tekniske fejl, forsinkelser og aflysninger.

Oveni kom gratiskørslen lørdag-søndage i december, der havde til formål til at tiltrække nye kunder. Det gjorde den også. I overvældende antal.

"Vi kørte med alt disponibelt materiel, og havde ingenting i reserve når noget gik galt. Vi havde en del dørfejl, og selvom vi kunne sige os selv, mange af fejlene skyldtes blokerede døre, var vi hver gang nødsaget til at tage togsættet ud af drift og foretage en sikkerhedsmæssig undersøgelse. Det øgede presset på de tilbageværende sæt," forklarer Dennis A. Jørgensen.

Regionsrådsformand Bent Hansen (S) var ikke sen til at reagere og krævede en redegørelse, men DSB havde på daværende tidspunkt allerede nedsat en følgegruppe med Dennis A. Jørgensen i spidsen, der skulle gå driften efter.

Forretningsudviklingschef Claus Klitholm, der har været med til at udarbejde DSB's tilbud på Odderbanen, forklarer formålet med opfølgingsgruppen:

"Vi kan kun få rettidigheden op, hvis alle er med. Og vi er samtidig fuldstændig afhængige af den dialog, de idéer og den lydhørhed, vi møder hos Banedanmark og Midtjyske Jernbaner," siger han.

Kender årsager – arbejder på løsninger

Fra 1. januar til dags dato, 14. februar, ligger Odderbanen på 97,8 procent rettidighed, og det lyder højt, men Odderbanen har potentiale til mere, mener Dennis A. Jørgensen.

"97,8 procent er ikke tilfredsstillende nok. Vores kontrakt siger, vi skal levere 98 procent operatørrettidighed inden for 2:59 minutter, ellers skal vi betale bod. Vi ved som regel, hvad der er galt, når noget går galt, og vi er i gang med at se på, hvordan vi kan optimere. Vi har kig på køreplanen i morgenmyldretids-trafikken fra Odder til Aarhus H, hvor der er lagt tid ind til behovsstandsninger undervejs, men da vi standser stort set samtlige steder, er køreplanen lidt stram," siger han.

Et andet sted, Dennis A. Jørgensen vurderer, det er muligt at vinde nogle dyrebare sekunder, er kundernes adfærd.

"Jeg vil foreslå pendlerrepræsentanten, vi gennemfører en adfærdskampagne, hvor vi opfordrer kunderne, der venter på perronerne, til at give plads til dem, der stiger ud. Kan vi vinde 30 sekunder i hver retning på det, er det fint," siger han.

Akseltæller uvenner med magnetskinnebremsen

Følgegruppen ser også nærmere på glatføre omkring overkørslerne, der typisk er placeret i forbindelse med stationerne.

"Ved glatføre vælger lokomotivførerne nogle gange at bruge magnetskinnebremsen, og det er overkørselsanlæggenes akseltæller tilsyneladende ikke så glad for. Akseltælleren registrerer, hvor mange aksler, der kører ind i overkørslen og ud igen, så den er sikker på, toget er væk, inden bommene får lov til at gå op igen. Vi mistænker tælleren for at tage fejl af hjulene og magnetskinnebremsen, og når den ikke kan få antallet til at stemme, nægter den at lade bommene gå op, og det skal vi have set nærmere på," siger Dennis A. Jørgensen.

Han opfordrer kollegaer, der er beskæftiget med Odderbanen til at kontakte ham eller anden fra følgegruppen, hvis de har forslag til forbedringer af driften.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 18. februar 2013**
(JSL via BL)

Om DSB-afskedigelser og samråd om dobbeltdækkere i Transportudvalget

Her et par links om afskedigelserne i DSB:

<http://ing.dk/artikel/136386-avis-dsb-goer-klar-til-at-fyre-300-medarbejdere>

<http://www.business.dk/oekonomi/dsb-vil-fyre-300>

Og på **torsdag 21. februar 2013** skulle der så være ny åben høring af dobbeltdækkere og indkøb af tog til DSB i Transportudvalget – det nåede man jo ikke sidst.

(JSL via BL)

Ti 19/2 2013

Farvel til 109 ledere og administrativt ansatte i DSB

Ledere, akademikere og kontorphonale fra alle direktørområder er omfattet af de seneste to dages opsigelser.

Samlet set er der i løbet af dagen i går og i dag varslet opsigelser af 96 medarbejdere og 13 ledere:

"Det er desværre nødvendigt at opsiges en række ledere og medarbejdere, i processen med at skabe et sundt og bæredygtigt DSB. Det er nogle hårde dage at komme igennem, især for de kolleger, der er blevet opsagt, men også for dem, der bliver tilbage", siger personaledirektør Steen Schougaard Christensen.

Besparelserne på det administrative område er fundet bredt i organisationen, blandt andet ved lukning af Kursuscenter Østerport og nedlæggelse af DSB visuel.

Kundecenter

De ansatte i kundecentrene er ikke omfattet af dagens opsigelser. Der er til gengæld varslet en række omplaceringer på området, fordi kundecentret i Randers lukker, og opgaverne flyttes til Høje Taastrup. Kundecentret i Aalborg omdannes til et servicecenter og endelig flyttes også Grupper og Arrangementer fra Herning til Høje Taastrup. Medarbejderne i Kundecentrene blev informeret om disse ændringer i sidste uge.

Effektiviseringsaftale er godkendt

Der er mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund enighed om en effektiviseringsaftale for 2013 og 2014 for medarbejdere indenfor Dansk Jernbaneforbunds dækningsområde, der indgår i den daglige drift.

Aftalen omhandler blandt andet:

- øget enmandsbetjening
- tilpasning af servicekoncept
- nedlæggelse af sidebanegrupper



- individuel optjening af UA tid for lokomotivpersonale
- øget tjenestelængde weekend/skæve helligdage for lokomotivpersonale
- øget fleksibilitet mellem stations- og lokomotivpersonale
- eventuelle yderligere tiltag gældende for 2014 for stationspersonalet drøftes ultimo 2013
- Effektiviseringerne vil ske via naturlig afgang, omplaceringer og ansættelsesstop.

Der er nogle få undtagelser, hvor et fåtal af Dansk Jernbaneforbunds medlemmer, som sidder i administrationsvendte supportfunktioner, er blevet afskediget.

DSB vil informere relevante ledere mere detaljeret de kommende dage.

"Med de igangværende effektiviseringer er det vores mål at være på plads med genopretningsplanen "Sundt DSB" ved indgangen til 2014, og dermed stå med et DSB der i langt højere grad er i økonomisk balance og samtidig skabe en virksomhed, der på fair markedsvilkår – både kan og vil konkurrere", siger personaledirektør Steen Schougaard Christensen

Fakta:

Reduktionen i medarbejderstaben og omplaceringerne er et led i "Sundt DSB", der skal forbedre DSB's økonomi med en mia. kroner frem mod 2015. Planen, der blev lanceret i februar sidste år betyder, at DSB skal reducere med, hvad der svarer til 1200 fuldtidsansatte over en 3-årig periode. I 2012 reducerede vi antallet med omkring 650. Med en kombination af opsigelser, frivillige fratrædelser og naturlig afgang, forventer vi at være i mål med SUNDT DSB ved udgangen af 2013.

Antal ledere og administrativt ansatte opsagt fordelt på direktørområder:

Økonomi	31
Kommerciel	27
Personale	14
DSB Vedligehold	13
Fjern- & Regionaltog	11
Stabsfunktioner	7
Trafikteknik	5
S-tog	1

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 19. februar 2013**

(JSL via BL)

Lø 23/2 2012

FRI BANE

– 12 cykelture ad nedlagte danske jernbaner

Forfatter Arne Rudi Jensen,
176 sider,
udgivet **torsdag 14. februar 2012**

Kilde. http://www.saxo.com/dk/fri-bane_arne-rudi-jensen_paperback_9788792888686
(BL)

Info om billetsalg

Billetsalget hos DSB stopper pr.
1. marts 2013.

Fremover kan billetter købes hos
DSB/7-eleven på stationen

.....
Folk på farten fortjener lange åbningstider
.....



Hr

Opslagstavle set på gangbro i **Hr**
torsdag 21. februar 2013.

Sidste dag med billetsalg bliver **torsdag, 28. februar 2013** kl. 15.45.

Bb

Samme dag, **torsdag, 28. februar 2013**, kl. 14.00 lukker billetsalget i **Bb** også.

Kilde: <http://www.dsb.dk/kundeservice/under-rejsen/alt-om-stationerne/>
(BL)