

Jernbanenyheder fra BL
Sendt onsdag 18. juni 2014 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 indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 24**

mandag 9. juni 2014 – søndag 15. juni 2014.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Arriva-regionaltog forud for forsinket DSB-lyntog

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

MY »stationeret« i Str
Kun 4 vogne i Cheminova-godstoget
Cheminova-godstog i Ho
MY stadig »stationeret« i Str

KØREPLANER

8 **TRÆKKRAFT**

Siesta for flere lok i Fa

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

8 **VETERANMATERIEL OSV.**

Jernbanesabotage
Damptog Od-Tp
Kørsel med K-maskine Str-Hw-Str

SPECIALKØRETØJER

11 **SKROTBUKLEN**

Alle udrangere Y-tog er skottet i Vem

12 **FASTE ANLÆG**

Sporarbejde nord for Hellerup Station
Sporarbejder ved Klampeborg Station
Ovk 377 i spor 2 i Hm er færdigombygget
Signalgivning i Hm aflyst


UDLAND

13 DIVERSE

S-togsrevisor opdager påsat brand
Præcis nu kører togene sådan
Havarikommissionen: IC4 bremseevne skal sikres
De nye standarder hjælper både kunder og kolleger

16 Nordjyske Stiftstidende: Region Nordjylland skal selv styre togtrafikken

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 11.0.07.

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.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på

Banesiden under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

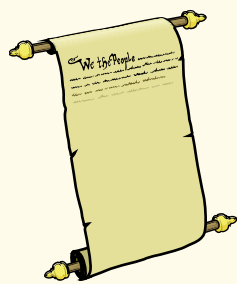
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, **torsdag 1. april 1976**, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 9/6 2014

Arriva-regionaltog forud for forsinket DSB-lyntog

Hjemrejse Od-Str

Efter dagens særdeles gode besøg på DSB Jernbanemuseet i **Od** lukker det kl. 16.00. Det passer med afrejse kl. 16.07 med tog L 51 (Cph-Fh) og L 751 (Fa-Str) med ankomst **Str** 18.47. Fra **Od** er der fire togsæt litra MF. Det kommer nu til at gå anderledes.

Tog 751 består af med DSB MFB 5238++5038.

Standsnings i **Gw** (Give) kl. 17.29½-36½ (2½/23½) grundet x.

Standsnings i **Hr** kl. 18.04-09 (23/26) grundet x med en MR.

Standsnings i **Ts** spor 1 kl. 18.32½-40 (26/214) grundet x-forlægning fra **Ho** med tog L 760.
Tgf spørger efter rejsende til Thybanen.

Standsnings i **Ho** spor 1 kl. 18.48-? (215/2?) grundet x og overhaling.

Ho

Denne **2. pinsedag** er spor 1 i **Hm** spærret fra **lørdag 7. juni 2014** kl. 7.05 til **tirsdag 10. juni 2014** kl. 4.05, så der kan **IKKE** krydses i **Hm**. Da Deres udsendte kender til toggangens afvikling, også når forsinkelser optræder, handles derefter. På dette tidspunkt er situationen:

Tog RA 5274 (Str-Sj) afgår fra **Str** kl. 18.48 og standser i **Ho** 19.01-02.

Tog RA 5275 (Sj-Str) standser i **Ho** 19.02-03 og ankommer til **Str** 19.17.

Derfor vil det være klogt at skifte fra tog 751 til tog 5275, idet forsinkede tog er nederst i prioriteringslisten med hensyn til at få lov at køre. Kl. 19 står der i monitoren ved spor 1 »Forsinket ca. 35 minutter«. På monitoren i spor 2 står »Forsinket ca. 3 minutter«. Tilsyneladende kender ingen andre passagerer denne fidus.

Tog 5275 standser kl. 19.03-04 (21/21) spor 2 med AR AR 1004.

Str

Tog 5275 ankommer kl. 19.16 (+1) spor 5, skal afgå som tog 5472 (Str-Ar) kl. 19.21.

Tog 3764 (Str-Fa) kl. 19.18 spor 4 får ikke lov at afgå rettidigt.

Tog 751 ankommer ca. kl. 19.22 (235) i spor 1.

Tog 5472 (Str-Ar) afgår kl. 19.25½ (24½) grundet afventende passagerer fra tog 751.

Tog L 768 (Str-Fa) afgår kl. 20.18 (±0) fra spor 1 med stammen fra tog 751: MFA 5038++38.

Atter rettidig toggang

Endelig har følgerne af krydsningsforlægningen mellem tog L 760 (Str-Fa) og tog 751 fra **Ho** til **Ts** lagt sig. Det viser, hvor svært det er at køre rettidigt, når køretiderne mellem **Hr** og **Ho** er lige lovlig stramme, der p.t. ikke kan krydses i **Hm**, og der mangler et dobbeltspor på de 15,5 km/t. på en af det mest trafikerede enkeltsporede strækninger i **Danmark**.

Efter der bliver lavet dobbeltspor **Hv-Pe** (Hvalsø-Vipperød) og **Vm-Oj**, bør den næste strækningen være **Ho-Str**.

Historien gentager sig til dels

I MO-tiden var tog P 606 (Str-Ho) ankommet kl. 8.13 til **Ho** og skulle returnere som tog P 613 (Ho-Str) kl. 8.43. Når MR-toget P 3707 (Fa-Str) med standsnings i **Ho** 8.34-36 var forsinket, fik tog 613 lov til at afgå i planen for tog 3707 (Fa-Str) kl. 8.36. MR-toget kørte så i tog 613's plan eller senere.

I dag kan det ikke lade sig gøre at lade passagerne fra tog 5275 skifte til tog 751 og lade det standse i **Hm**. Det er to operatører, hvor der er MO-tiden kun eksisterede én, DSB. En anden årsag er, at tog 5275 skal afgå fra **Str** kl. 19.21 som tog 5472 (Str-Ar)!

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

MY »stationeret« i Str

MY 1154 + 10 Fccs, fyldte med skærver, har i flere dage holdt i spor 12. I spor 11 holder 5 læsede Fccs. Den manglende aktivitet skyldes flere aflyste skærvetog.

(BL)

Kun 4 vogne i Cheminova-godstoget

Vem, perron 1

I går, mandag 9. juni 2014, var det 2. pinsedag, og derfor kørte Cheminova-godstoget ikke. Det gør det til gengæld i dag, hvilket kunne tyde på et behov.

I dag er det en rigtig sommerdag med buldrende varme, en tilpas vind til at friske, men meget store partier med skyer. Det vil være varmt at cykle til **Amstrup**, og med sådanne store skyer, kan 50 minutters cykeltur blive ødelagt i form af skygge på tog 970 (Røn-Vem). Derfor vælges der at rejse til **Vem** – efterhånden traditionen tro – med tog RA 5254 (Str-Sj) for at se MjbaD MY 28, og om skrotningen af MjbaD Ys 45+Ym 31 er tilendebragt.

AR AR 1013 ankommer til **Vem** spor 1 kl. 15.41½. Løbe ud ad læssevejen i håb om at nå ud til ovk 01 S i km 0,5, men den sikres ret hurtigt, og tog 970 (Røb-Vem) ankommer allerede kl. 15.46½ (21½). Ankomsttiden plejer ellers at være kl. 15.48 (23). Kun 4 Sgns-vogne, et bette tog.

1½ minut efter (24) afgår tog 319 (Vem-Thb).

2 minutter efter kører MY 28 over ovk 332 i østenden ad stationen, den slukkes og sikres igen.

Tog 88719

Som skrevet foran i et afsnit køres der grundet en helligdag i går. Tognummeret er G 88719 (Vem-Hr).

Ved afgang fra Vem kl. 16.56 (+4) er der tilkoblet 4 rutevognen. Oprangering efter MY 28 ved afgang:

1	+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ med 3 containere	rutevogn
2	+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ med 3 containere	rutevogn
3	+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹ tom	rutevogn
4	+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹ tom	rutevogn

Eksisterer MjbaD Ys 45+Ym 31 stadig?

Få det at vide ved at læse **SKROTBUKEN**.

Hjemrejse sker for sidste gang med tog RA 5261 (Sj-Str), for nu er der ikke flere Y-tog at se blive skrottet.

(BL)

Cheminova-godstog i Ho

Tog 8719

Det ankommer kl. 16.16 (+4). Efter MjbaD MY 28 har foretaget et omløb, er oprangeringen:

1	+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹ tom	rutevogn
2	+ 31 RIV 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ tom	rutevogn
3	+ 33 85	4511 020-1	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sdgnss med EUROTRAINER	
4	+ 33 85	457 6 180-5	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgns*** CASSE MOBIL	
5	+ 83 85	<u>CH</u> -HUPAC	4752 021-6	Sdkmms	
6	+ 33 85	457 5 348-9	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgns** tom	
7	+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ med containere	rutevogn
8	+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ med containere	rutevogn
9	+ 33 TEN-RIV 84	<u>NL</u> -VTGD	7846 591-1	Zacns tankvogn	
10	+ 37 RIV 80	<u>D</u> -GATXD	7843 938-7	Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germane GmbH	
11	+ 33 RIV 80	<u>D</u> -VTG D7809 200-8	Zagns		rutevogn
12	+ 33 RIV 80	<u>D</u> -VTG D7809 236-2	Zagns.		

Det **gule Cheminova**-skilt – i hvert fald på den ene side – er fjernet på 7809 200-8.

(BL)

G 8719 (Vem-Hr) var lidt sent på den i dag og afgik først fra Ho 17.03½ (23½). Normalt lykkes det toget at komme af sted allerede omkring 16.42 (+18).

Toget bestod ved afgang fra **Ho** af MjbaD MY 28 + 2 tomme bogiecontainerbærevogne + 3 bogiecontainerbærevogne med tankcontainere + 1 tom bogiecontainerbærevogn + 2 bogiecontainerbærevogne med lukkede containere + 4 bogietankvogne; altså i alt 12 4-akslede vogne.

I tilfælde af afgang til "normal" tid omkring kl. 16.42 skal toget ind til krydsning i **Ts**, som har et meget kort vigespor. Måske det er for kort til et tog med 12 bogievogne, og måske toget derfor har måttet holdes tilbage i **Ho** og tage krydsningen dér i stedet for i **Ts**.

(LuJ via BL)

Toget kører over **Storå Ho-Ts** kl. 17.06 med flotte kumulusskyer som baggrund.

(BL)

Tog 8728

Tog G 8728 (Hr-Vem) afgik fra Ho 19.53½ (+1½) og bestod af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 4 bogiecontainerbærevogne + 1 bogietankvogn.

(LuJ via BL)

Sø 15/6 2014

MY stadig »stationeret« i Str

MY 1154 + 15 Fccs fyldte med skærver holder klar til at rykke ud i spor 12.

(BL)

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

Ma 9/6 2014

Siesta for flere lok i Fa

Mod en sporstopper Køf 278 (g).

Spor 33: RSC MZ 1452, RSC MZ 1453, RSC MZ 1459.

Spor 32: 3 **gule** MK.

Desuden 3 185-elektrikere.

(BL)

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

Ma 9/6 2014

Jernbanesabotage

Jernbanemuseet i **Od** afholder i **pinsen** flere spændende arrangementer. Derfor vælges det at ankomme kl. 10.05 til **Od** med tog L 18 (Ar-Cph).

Jernbanesabotage
7.-9. juni 2014

Den første vellykkede danske jernbanesabotage fandt sted natten mellem den 6. og 7. november i 1942 på jernbanestrækningen Espergærde-Snekkersten. Modstandsfolkene havde løsnet et stykke skinne, og herved blev et lokomotiv med tyske godsvogne afsporet.



Togtur med razzia

I pinsen den 7.-9. juni 2014 kan du køre med det selvsamme lokomotiv hos os. Turen går til Tommerup – men pas på! Tyske soldater gennemfører en razzia og undersøger, om der er illegale rejsende med toget. Når alle forhåbentlig er tilbage på museet, vil det være muligt at opleve en jernbanesabotage. Modstandsfolk vil forsøge at ødelægge nogle skinner, men tyskerne har fået færten af dem. Når de mon at forsinke leverancen af forsyninger, eller bliver de taget til fange?

Dagsprogram

- 10.45: Fortælling om S-maskinen – det første danske lokomotiv, der blev saboteret.
11.30-13.15: Kør med S-maskinen til Tommerup.
Advarsel!: der er risiko for, at tyske soldater gennemfører en razzia. Billet kan købes i museets butik til 25 kr. eller forudbestilles ...
13.45-14.15: Demonstration af en jernbanesabotage og fortælling ved Steffen Dresler.
14.30-15.15: Foredrag om besættelsestiden i vores foredragssal ved spor 10.
Kilde:

<http://www.jernbanemuseum.dk/da/planlaeg-dit-besog/aktiviteter/begivenhedsdetalje/5/-/jernbanesabotage>

MR i Od spor 2

Da den første begivenhed først sker kl. 10.45, er der tid til et – vil nogle mene – svinkeærinde.

Forklaring: Lidt efter lidt indskrænkes kørslen med litra MR på forskellige strækninger, lige som det skete i de sidste år af MO'ernes levetid, og derfor må dette litra også fotograferes på samme måde som det skete for MO for over tredive år siden.

Denne begyndende varme **2. pinsedag** holder der et sådant »objekt« i spor 2. Fra den åbne plads S for er der ingen forhindrende hegn, så det rette opstillingspunkt kan findes. Objekt: DSB MRD 4208+08.

10.45: Fortælling om S-maskinen – det første danske lokomotiv, der blev saboteret

Allerede inden da holder DSB S 736 foran drejeskiven ved rundremisen på **mdt Od**. Kameraet må løftes både over og under de smalle lodrette rør i hegnet derom for at kunne fotografere derinde. Steffen Dresler fortæller over et højttaleranlæg med en tilpas styrke, hvorledes et damplokomotiv virker. Han fortæller om styringen, hvor ændringer bliver demonstreret, så ikke kyndige kan forstå dets virkning. Maskinen bliver til sidst drejet. (Det er ikke nødvendigt med litra S, der må køre lige stærke i begge retninger).

Derefter køres der hen til en af de to vandkraner for tage vand. Portene ud til »virkeligheden« åbnes, så der kan rangeres hen til DSB **Bu 3702** + **Ax 393** + **Cd 1210** + **Ac 42**; en belastning på 157 tons.

Pæne rangermaskiner: DSB MH 322 (r/s) og DSB Køf 288 (g).

Damptog Od-Tp

Præcis 11.30 rg der over til et perronspor, hvorfra der er afgang kl. 11.50. Toget hedder VP 228301 (Od-Tp), og S 736 damper godt til op ad **Elmelundbakken**. De 15,2 km køres på 15 minutter = 60 km/t. (70 km/t. er tilladt, idet der ikke køres med ATC).

Tgf gør os passagerer opmærksom på, at i **Tp** skal alle ud af toget, for der er »Kontrolle von Ausweis«. Med i toget var der også mange tyske soldater, der allerede inden ankomst forlanger at se Ausweis. Heldigvis havde vi ved indgangen til jbm fået udleveret et »Legimitationskort for **danske Statsborgere**«, Ausweis, så alle ville forhåbentlig have en legitimation.

Omløb i Tp

Ud stiger alle på perron 1, og tyskerne kontrollerer, hvem der er med i toget. Det lykkes vist dem at fange nogle modstandsfolk. Selv om Deres udsendte legitimation er i orden, er det uhyggeligt fortid.

Der kommer heldigvis et påskud for at stikke af for at fotografere damplokomotivet: omløb. Det var forbudt under besættelsen og farligt at fotografere jernbaner.

Efter ankomst i spor 1 skal der foretages omløb, og for at undgå al for mange køreledninger er der kun muligt at komme ud til sporskiftet mellem spor 2 og 1. Der er bygget en støjmur, der er så lang, at løbeturen derud måske blive forgæves. Puha, det nås lige.

Signal 16.1.2. »Stop« ● står for enden af indkørselssporet fra **Ac**. I TIB-S står der faktisk stadig »Fra Assens«! En spærrebom, hvor der ikke må parkeres foran, forhindrer faktisk også en udkørsel.



Skinncykler på Assensbanen

Bag den står 12 **gule** skinncykler. Det er nok en forkert betegnelse, for der er faktisk en tandem – ikke på ét stel, men med et stel over hver skinne; indbyrdes forbundne som en katamaran. Bagerst er der en bænk til passagererne. Et af de fire cykelhjul er låst fast med en kæde og hængelås. For at man ikke skal cykle uden at have betalt, er samtlige sadler afmonterede.

Læs om <http://lilleskov.dk/>. Der står dog ikke i vejledningen, hvorledes krydsninger på fri bane afvikles!

Smalsporsbane ikke i drift i Tp i år

1¼ km SV for **Tp** køres der normalt fra **Lilleskov Teglværk** få dage om året på cirka 0,4 km spor, men det sker desværre ikke i året **2014**. Læs årsagen under <http://lilleskov.dk/>, **Lerbanen**.

Damptog Tp-Od

Kl. 12.40 er der afgang, og det sker +12 sekunder. Lige efter **Hp** (Holmstrup) holdes fotomaskinen skudklar, for et ikke almindeligt materiel vil nok mødes snart. Der har været prøvekørsel med 4 MG-togsæt mellem **Nf** og **Vø** (Væggerløse), og dette materiel skal slæbes af en ME til **Fa**. Passagetiden for tog M 8252 (Ro-Fa) i **Od** er 13.40, men ifølge *LuJ* kører toget +60.

Det er det gode ved gamle personvogne, hvor vinduerne kan åbnes, så man ordentligt kan følge med i toggangen. Fra tog VP 226302 (Tp-Od) kigges der ud efter tog 8252. Pludselig kommer toget mellem **Od** og **Hp** – lige på **Elmelundbakken**. Trækraft er DSB ME 1531 (læst på billedet).

14.30-15.15: Foredrag om besættelsestiden i vores foredragssal ved spor 10

I de følgende 25 år stod det uantastet, at den danske modstandsbevægelse gennem omfattende jernbanesabotage i krigens sidste måneder ydede et værdifuldt militært bidrag til den vestallierede krigsførelse i direkte samarbejde med SHAEF, overkommandoen for de vestallierede styrker på Kontinentet – lige indtil historikeren Aage Trommer i sin kontroversielle disputats fra **1971** underkastede den danske jernbanesabotage en grundig analyse. Trommers arbejde er uomgængeligt, og enhver, der vil beskæftige sig seriøst med jernbanesabotagen, må forholde sig til hans resultater.

Han undersøger kun, om transporterne kom frem efter en sabotage, ikke den politiske og psykologiske virkning på befolkning. Mange modstandsfolk gjorde et stort oprør mod denne afhandling. Siden denne doktordisputats har opfattelsen af sabotager ændret sig.

Ved **Odense Lufthavn** ved **Beldringe** findes Besættelsesmuseum Fyn, se <http://besaettelsesmuseumfyn.dk/>
(BL)

Lø 14/6 2014

Kørsel med K-maskine Str-Hw-Str

DSB K 563 fra **mdt Rd** skulle være slæbt af en MX fra **Rd** og være ankommet til **Str** kl. 9.20, men en sådan transport er ikke det bedste at fotografere. Da der cykles ad **Sortesti** langs banen for at se, om toget er udkørsel til **Str**, damper det allerede inde på **mdt Str**. Der holder DSB K 563 + G 40 033 + Hd 78 364 + CLE 1678 + CLL 1476 + DB 5101 + MX 1001, alle brune (undtagen K-maskinen). Der er tid til at cykle hjem og smøre en madpakke, for resten af dagen går med at se på og fotografere de tre kørsler til **Hw** på **Thyholm**.

Kl. 11.14 (±0) afgang, og der bliver kørt til, og **UI** passeres 10 minutter før tid. En billet t/r koster 100 kroner, og toget på to brune personvogne er nogenlunde besat. Ankomst til **Hw** sker allerede kl. 11.35½ (+9½). 21½ minuts kørsel om 21,9 km = 61,1 km/t. i snit; pæn kørsel. Desværre er der ingen standsninger undervejs. Det ville ellers have lydt godt, hvis K-maskinen skulle sætte i gang fra **UI** op ad A2-stigningen mod **Hw**.

Der har kun stået noget i **Ugeavisen Struer dinby**, onsdag 11. juni 2014, side 17:

Damplokomotivet K 563 fra Struer kører 14. og 15. juni 2014 på strækningen mellem Struer og Hvidbjerg for første gang i mange år. Og du kan tage med på turen. Pressebillede.

Tag en tur med veteran

Ellers ikke megen reklame. Arriva har tilbudt billige billetter hertil.

Efter en krydsning i **Hw** køres der med tenderen forrest til **Str**.

På Thybanen

Min racercykel var medbragt på turen til **Hw**, så når **Str** igen blev nået, kan jeg »rykke ud« med hensyn til fotografering. Det bliver med tog L 727 (Fa-Ti), der krydses i **Str**.

Det bliver til flere billeder ved passage af **Nobro** (Oddesundbroen) og ilandkørsel på **Thyholm**. På tilbageturen dækker en af de hastige drivende kumulusskyer for solen, så passagen ved **Sy** (Oddesund Syd). Til gengæld er der solskin kl. 15.27, da den igen passerer retvendt den for måske 50 år siden nedlagte hovedvejsoverkørsel 3 med udsigt over **Høl**. Det skulle være her, der var hentet sand til bygning af **Nobro**. Fotodagen på den fri bane afsluttes med billede fra **Lemvigvej** med **Humlum Kirke** ragende flot op baggrunden.

På mdt Str

Personalet har valgt at dreje maskinen i dag på **mdt Str**, så de i morgen kan komme hurtigere af sted mod **Rd**. Den elektriske motor eller elinstallationen på drejeskiven har ikke virket i årevis, og det **K 563** blev drejet **søndag 11. september 2011**, blev der brugt trykluft til at dreje drejeskiven med. Pumpen virker ikke mere, så det foregår det med et håndsving. Det tager sin tid, og flere gange er der hjulslip på drivhjulet. K-maskinen må køre lidt frem for at give med akseltryk, og to mænd hjælper med at skubbe. Det tager et kvarter.

Godsvogn G 40 033, der har kørt op til maskinen på turene til **Hw**, har en stor vandtank gemt i sig. Efter drejningen af K-maskinen hentes den i spor 100, hvor stammen står, og køres hen til parkeringspladsen. **Falck** er tilkaldt for at komme med vand, og en vandslange rulles over til den brune godsvogn. 8½ m² vand har de med, og de skal komme med en portion mere vand.

Her sidst på dagen skal de rangere over i spor 103 bagpå remisen. **MX 1001** + Db 5101 holder i spor 101 bagpå. Da der ikke sker ret meget mere, cykles der til **Hm**, hvor spor 2 fra **lørdag 14. juni 2014** til **mandag 16. juni 2014** meget tidligt skulle være spærret, idet ovk 377 skal bygges om, som det skete med ovk i spor 1 i afvigte weekend.

(BL)

Sø 15/6 2014

Kørsel med K-maskine Str-Hw-Str

Atter i dag gentager scenerne fra i går sig med kørsel med DSB **K 563** tre gange mellem **Str** og **Hw**. Da det blev en god køretur i går, er dagen afsat til at lave seks strækningsfotos i K-maskinetoget.

Det bliver til billeder fra golfbanen i **Um** og ponyer i forgrunden og **Odbym Kirke** baggrunden **No-UI**. Med en kraftig tele ser det sjovt ud, at K-maskinen kører retvendt fra **Hw** ned mod **UI** og op igen.

Kl. 16.42 (+1) afgår fra **Str** DSBM **MX 1001** + Db 5101 + DSB **K 563** + G 40 033 + CLL 1476 + CLE 1678 + Hd 78 364 med tognummer VM 8472 (Str-Rd). Vi er flere, der står ude i den gamle nu forsvundne kulgård, da toget accelerer. Det er K-maskinen, der med gode dampslag siger farvel til **Str**, men lidt efter kan der i det snart fjerne høres, at kørekontrolleren bliver bevæget væk fra **IDLE**. Et godt arrangement er slut, men den kan genopleves seks gange **lørdag 28. juni 2014 – søndag 29. juni 2014** mellem **SI** og **Ry**.

(BL)

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

Ma 10/6 2014

Alle udrangere Y-tog er skottet i Vem

YBM 17 YBM D16

Placeringen mandag 2. juni 2014

MjbaD Ys 45+Ym 31

1

9

9



I alt tilbage 1 Ym og 1 Ys.

Mandag 2. juni 2014 holdt der uventet et Y-tog mere på skrotsporet langs den grå remise. **Torsdag 5. juli 2014** skulle tog G 8719 (Vem-Hr) ikke køre ifølge TA 1318, men der skete – dog som tog G 88719 (Vem-Hr), se **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**. Derfor finder det efterfølgende besøg i **Vem** for sted i dag.

Der holder de to **gule** arbejdsmaskiner og en lastbil med en container læsset med skrot.



I alt tilbage 0 Ym, 0 Yp og 0 Ys. Alle Y-tog er skrottede.
(BL)

FASTE ANLÆG

/6 2014

Forside > Baneprojekter > Kommende baneprojekter > Niveaufri udfletning Vigerslev

Niveaufri udfletning Vigerslev

Ny Jernbanebro ved Vigerslev Allé Station

Den nye bane mellem København og Ringsted vil grene af fra Vigerslev-området, der ligger mellem Ny Ellebjerg Station i det sydlige Valby og Vigerslev Allé Station. Vigerslev-området vil blive et krydsningspunkt, hvor *Den nye bane København-Ringsted* skærer den bestående Øresundsbane mellem Kastrup og Hvidovre. Øresundsbanen benyttes i dag til godstog til og fra Sverige, men skal i fremtiden formentlig også benyttes til direkte tog til lufthavnen.

En udfletning der inkluderer en jernbanebro ved Vigerslev, vil have betydelig trafikal værdi ved at reducere konflikter mellem tog på Øresundsbanen og tog fra *Den nye bane København-Ringsted*. Udfletningen vil også være et element i etableringen af Ny Ellebjerg som et nyt knudepunkt i fjern- og regionaltrafikken.

Den nye bane København-Ringsted (lilla linje) grener af mod Ringsted umiddelbart inden Vigerslev Allé Station. For at optimere trafikken bliver der etableret en jernbanebro over sporene. På denne jernbanebro kommer banen fra Kastrup (orange linje) til at køre. Jernbanebroen vil sikre, at de to baner ikke vil komme i konflikt med hinanden i forbindelse med udfletningen.

...
Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=20356>
(BL)

Ti 10/6 2014

Forside > Baneprojekter > København > Naboinformation København > Sporarbejde nord for Hellerup Station

Sporarbejde nord for Hellerup Station

Udsendt til naboer 150 meter fra Hellerup Station og til naboer 150 meter fra sporet 400 meter nord for stationen.

Banedanmark tager om kort tid fat på et sporarbejde ca. 400 meter nord for Hellerup Station. Vi skal ombygge ca. 300 meter af Kystbanens spor og udskifte fem sporskifter. Begge dele er slidt og skal fornyes. Desuden rejser vi tre nye master til kørestrømsledningerne.

Vi går i gang med sporarbejdet fredag den 20. juni, og vi forventer at være færdige i slutningen af juli. Forinden etablerer vi byggeplads på pladsen ved det tidligere posthus ved Hellerup Station.

Sådan gør vi

Vi fjerner de gamle skinner og sporskifter med sveller og skærver og etablerer de nye fundamenter til kørestrømsmasterne. Herefter monterer vi de nye sporskifter, lægger nye sveller, skærver og skinner og rejser de nye master.

Arbejde i døgndrift

Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi arbejder, lige som arbejdet kan medføre støvgener.

Kystbanen indstillet mellem Østerport og Klampenborg 20.6.2014-21.7.2014

Togtrafikken på Kystbanen er indstillet mellem Østerport og Klampenborg i perioden 20.6.-21.7. på grund af et større sporarbejde ved Svanemøllen. Vi benytter lejligheden til at forny spor og sporskifter og rejse

de nye master, mens vi generer togtrafikken mindst muligt. Du kan læse mere om ændringerne i togtrafikken på www.rejseplanen.dk og www.dsb.dk.

Banedanmark beklager ulejligheden for dig som nabo og håber på din tålmodighed.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20508>

Forside > Baneprojekter > København > Naboinformation København > Sporarbejder ved Klampenborg Station

Sporarbejder ved Klampenborg Station

Udsendt til naboer 200 meter fra stationen samt til beboere på Slotsalleen i 2930 Klampenborg

Banedanmark tager om kort tid fat på et sporarbejde på Klampenborg Station. Vi skal ombygge ca. 300 meter af spor 1 og udskifte tre sporskifter i den sydlige ende af stationen. Spor og sporskifter er slidt og skal derfor fornyes. Desuden skal perrontunnelen under spor 2, 3 og 4 have ny fugtisolerung.

Vi går i gang med arbejdet fredag den 20. juni, og vi forventer at være færdige i slutningen af juli. Forinden etablerer vi byggeplads og skurby på p-pladsen ved Bellevuevej samt en oplagsplads på banearealet med indkørsel fra Slotsalleen.

Sådan gør vi

Vi fjerner skinner, skærver, sveller og de gamle sporskifter. Ved perrontunnelen bryder vi betonen ned. Herefter monterer vi de nye sporskifter og lægger en ny isolerende "regnfrakke" på tunneldækket, inden vi lægger sveller, skærver og skinner på plads igen.

Arbejde i døgndrift

Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi fjerner skinner, hugger beton ned og lossrer skærver. Arbejdet kan også medføre støvgener. Der vil desuden forekomme øget trafik ad Slotsalleen.

Kystbanen indstillet mellem Østerport og Klampenborg 20.6.2014-21.7.2014

Kystbanen er indstillet mellem Østerport og Klampenborg i perioden 20.6.-21.7. på grund af et større sporarbejde ved Svanemøllen. Vi benytter lejligheden til at forny spor og sporskifter og renovere perrontunnelen, mens vi generer togtrafikken mindst muligt. Du kan læse mere om ændringerne i togtrafikken på www.rejseplanen.dk og www.dsb.dk. Banedanmark beklager ulejligheden for dig som nabo og håber på din tålmodighed.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20509>

(BL)

Lø 14/6 2014

Ovk 377 i spor 2 i Hm er færdigombygget

Ovk 377 er åben for de vejfarende kl. 18.15, og arbejdet ser ud til at være tilendebragt. Der er foretaget termitsvejsninger, på begge side af ovk 377, så kørebanen og det gamle spor må have været fjernet og et nyt lagt. På læssevejen holder alle de mange **gule** maskiner, gamle sporrammer fra spor 1 ligger i stabler med 50 år gamle træsveller. Ikke en sjæl er at se, så der burde kunne køres i spor 2.

Det bliver bevidst et øjeblik efter, for da kører tog L 760 (Str-Fa) ind igennem spor 2 med 60 km/t. Det er DSB MFB 5252+52 kl. 18.24½ (±0). Grundet signalgivningen må der næsten standses foran PU'en og ovk 377.

Så er der ikke mere at kigge på, og der cykles ned til **Str**. En god dampdag på en sommerdag med masser af solskin slutter efter 48 km's cykelture.

(BL)

Sø 15/6 2014

Signalgivning i Hm aflyst

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Hjerm	195,1		Signalgivning aflyst	00.46	06.19	Ibrugtagning

Kilde: La, søndag 16. juni 2014

(BL)

S-togsrevisor opdager påsat brand

Tryk rejse, som er samarbejdet mellem DSB og Nordsjællands politi er beregnet til at sætte en stopper for tyverier og vold i nattelivet. I weekenden stod det dog klart, at også andre former for kriminalitet kan blive bekæmpet med initiativet. S-togsrevisoren Mogens Grøndahl opdagede nemlig ved et tilfælde en ildspåsættelse på Lyngby station.

Omkring klokken 23:30 lørdag nat var Mogens Grøndahl med sine kolleger og politiet ved Lyngby station. De ventede på det næste tog, de skulle kontrollere. Mogens gik oppe på perronens nordside, da han opdagede nogle flammer i en mellemgang ud til stationen.

"Jeg går ned i gangen og ser en brand i en container, der står op af muren omgivet af omkring ni andre containere," fortæller Mogens Grøndahl.

Mogens Grøndahl forsøgte at flytte containeren selv, men det brændte for kraftigt, så han tilkaldte hjælp over radioen.

"Der var ved at blive bygget om, så der stod trykflasker og andet byggemateriel. Containerne var fyldt med pap og andre ting, der brænder godt. Havde vi ikke fået flyttet den ene container ud, så havde ilden helt sikkert spredt sig," fortæller han.

Brandvæsenet kom og slukkede branden, men deres arbejde var langt fra færdigt denne nat. Mens branden blev slukket, blev der sat ild til endnu en container på den anden side af stationen, og indenfor en halv time blev der også sat ild til en bil i området ved Hellerup.

"Det første, vi gjorde, var at tjekke videoovervågningen for at kunne lave en profil på manden, men overvågningsudstyret var pillet ned på grund af reoveringen," fortæller Mogens Grøndahl.

Politiet mener, det er den samme person, der står bag alle ildspåsættelserne.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 10. juni 2014**

(JSL via BL)

On 11/6 2014

Præcis nu kører togene sådan

Nu kan både kunder og kolleger se præcist, hvor togene er i hele landet. I går blev Landets Puls præsenteret med et overblik over alle togs placering her og nu, og det viser både Fjern- & Regionaltog, S-tog og Øresundstog. Data kommer fra Rejseplanen, så man kan se, om ens tog er forsinket eller på vej i det rigtige tempo.

Følg med i Landets Puls her

Indtil videre er der adgang til siden via internettet.

Det velkendte Byens Puls med oversigt over S-togene kommer samtidig i et nyt design. Begge pulsslæg bliver vist i Google Maps.

Havarikommissionen: IC4 bremseevne skal sikres

Havarikommissionen har i dag onsdag offentliggjort deres redegørelse om IC4's bremseevne på baggrund af en kollision mellem to IC4-tog ved Esbjerg station i december 2013. Helt overordnet tager DSB redegørelsen til efterretning.

DSB er enige med Havarikommissionen i, at der i forbindelse med fuld opbremsning ved lav hastighed på glatte skinner er nogle problemstillinger, der skal håndteres. Men DSB mener ikke, at hændelsen i Esbjerg kan kædes sammen med en generel hypotese om, at IC4 togene mangler bremseevne.

"Som vi skriver i vores høringssvar til Havarikommissionen, bør der i redegørelsen sondres mere tydeligt mellem opbremsning i højhastighedsområdet og i lavhastighedsområdet," siger chef for Sikkerhed, Beredskab & Miljø Lars Nordahl og uddyber:

"Når det gælder højhastighedsområdet implementerede vi efter en lignende hændelse i Marslev i 2011 en række ændringer i IC4's bremsesystem – blandt andet blev en rørføringsfejl ændret. Efter disse ændringer har vi foretaget 42 forskellige bremsetests – hvor IC4-togene i alle tilfælde har bremset, som de skulle på glatte skinner, og vi har ikke under nogle af disse tests kunnet genskabe situationen fra Marslev."

På lavhastighedsområdet vil DSB efter hændelsen i Esbjerg indføre, at magnetbremsen automatisk er slået til ved nødopbremsning helt ned til 4 km/t. – og ikke som nu, hvor den slipper ved ca. 20 km/t., hvorefter den manuelt skal slås til igen. Indtil ændringerne af den automatiske magnetbremse er teknisk

på plads, er lokomotivførerne instrueret i at have fingeren på magnetskinneknappen, når de skal foretage fuldt stop ved lav hastighed.

"Der skal ikke herske tvivl om, at DSB tager sikkerhed meget alvorligt. Hvis Trafikstyrelsen på baggrund af rapporten mener, at IC4 togene skal tages ud af drift, vil vi ikke tøve med at gøre det," siger Lars Nordahl.

Læs rapporten fra Havarikommissionen her

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 11. juni 2014**
(JSL via BL)

To 12/6 2014

De nye standarder hjælper både kunder og kolleger

De nye standarder for trafikinformation er blevet fuldt udrullet d. 1. juni hos Fjern- og Regionaltog.

Et af hovedpunkterne i de nye standarder er, at lokomotivførerne selv skal foretage det første udkald i forbindelse med akutte driftsforstyrrelser. Det første udkald har tidligere været togførerens opgave, men da lokomotivføreren er den første, der får besked om driftsforstyrrelser, er det også ham eller hende, der kan give kunderne hurtigst besked.

Der er også regler for, hvornår lokomotivføreren skal give udkald i forbindelse med driftsforstyrrelser og hvor ofte.

De nye standarder er sat i verden for at sikre, at DSB's kunder får ensartet information uanset hvor i landet, de befinder sig.

En hjælpende hånd til kollegerne

Lokomotivfører Kenneth Carving Geier, der er tilknyttet Kalundborg Station, mener, at de nye standarder ikke alene giver kunderne hurtigere oplysninger, men også er en hjælp til kollegerne.

"Hvis jeg informerer over højttaleren, så informerer jeg både mit togpersonale, og passagererne samtidig, og så slipper togpersonalet for spørgsmål om forsinkelsen, for kunderne har jo fået informationen direkte fra lokomotivføreren, der sidder med det. Det gør det meget nemmere for os alle sammen, og det koster mig ikke noget," siger lokomotivfører Kenneth Carving Geier.

For togfører Annett Rose Valsted betyder de nye standarder, at togførerne kan fokusere mere på at servicere kunderne.

"Førhen skulle vi bruge meget tid på at oplyse kunderne om forsinkelser og sporarbejder, og der er gået unødvendigt lang tid, før de har fået besked. Hvis vi så også har været midt i en billetteringssituation, så går der endnu længere tid, før kunderne bliver opdateret," siger hun.

Selvom ansvaret for højttalerudkald ved driftsforstyrrelser nu ligger hos lokomotivføreren, betyder det ikke, at togføreren ikke må lave højttalerudkald. Hvis det skulle blive relevant, kan togføreren præcis som før kalde ud over højttaleren.

Nordjyske Stiftstidende: Region Nordjylland skal selv styre togtrafikken

Nordjyske Stiftstidende skriver i dag, at Folketinget i går vedtog en lov, der giver mulighed for at overdrage statens trafikføreransvar til Region Nordjylland. Ifølge Nordjyske Stiftstidende betyder det, at Region Nordjylland får lov til at styre den interne nordjyske togdrift fra Skørping og nordpå som et forsøg.

Det er imidlertid ikke det, der er besluttet af Folketinget.

"Det, Folketinget har vedtaget, er, at bemyndige transportministeren til, at han kan overdrage trafikken. Det er ikke det samme, som at det er sket eller vil ske. Spørgsmålet om, om muligheden rent faktisk udnyttes, vil formentlig blive afklaret i forbindelse med trafikkontraktforhandlingerne," siger Thomas Thellersen Børner, direktør i Sekretariat & Jura.

De strækninger, der er i spil, er Skørping-Hirtshals og Skørping-Skagen. I dag betjener Nordjyske Jernbaner strækningerne Hirtshals-Hjørring og Skagen-Frederikshavn.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 12. juni 2014**
(JSL via BL)