

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt lørdag 21. marts 2015 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Avisartikler offentliggøres ikke 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 34**

**mandag 18. august 2014 – søndag 24. august 2014.**

### Side Emne

**DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

**DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

### 6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 8719 i Ho  
Tog 8728 i Ho  
CFL-godstog i Gw  
Tog 8719 kører med 7 gsv.  
Tog 8728 kører med 6 gsv  
Tog 8615 passerer forsinket Gw

### 7 **KØREPLANER**

Nyt – Aarhus-Skjern! Toget standser kun når du trykker STOP  
Behovsstandsning ved stationer  
Kørsel med MY-veterantog Sq-Ng-Rd-Ng-Sq  
Viborg-Skive banens 150-års-jubilæum  
Kørsel med Veterantog Rd-Vg-Rd

**TRÆKKRAFT**

**GODSVOGNE**

**PERSONVOGNE**

**TOGSÆT**

**S-TOG**

**METRO**

**FÆRGER**

**VETERANMATERIEL OSV.**

**SPECIALKØRETØJER**

**SKROTBUNKEN**

### 10 **FASTE ANLÆG**

Beskadigelse af sporet i ovk 251 Bs-Sj  
Drænarbejde mellem Vejle og Hedensted  
Grenaabanen, Ar Letbane og ovk 01-03 i Ar  
Strækningen Viborg Skive

### 11 **UDLAND**

Verdens sidste store dampfærge


## 12 DIVERSE

- Transportministeren indviede nyt dobbeltspor  
Grindstedbanens Venner  
Solidt resultat i 1. halvår  
Mere end 800.000 rejsekort udstedt  
Fortsatte udfordringer med IC4/2  
I Jernbane Tidende nr. 4/2014 kan man desuden læse om:  
S-tog tester nye signaler
- 15 Nu begynder IC4's afsluttende eksamen

### Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.  
Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.  
Brødtekst sat med Arial 10 pkt.  
Figurtekster sat med Arial 9 pkt.  
Fodnoter sat med Arial 9 pkt.  
Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI  
Må citeres med tydelig kildeangivelse

### 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 11.0.10.

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.

## Togekspeditionssteder

**Togekspeditionssted** Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.

**Station** Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølge station, eller den kan være lukket eller ubetjent.

**Holdsted** Fællesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbræt – på den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Et trinbræt kan ligge helt eller delvist på en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

### Stationsgrænsen og rangergrænsen

Grænsen mellem den fri bane og en station benævnes stationsgrænsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dækker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

## 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  
**Æk** Skærbæk    **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** Harboør    **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

## Stednavnefor- kortelser 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

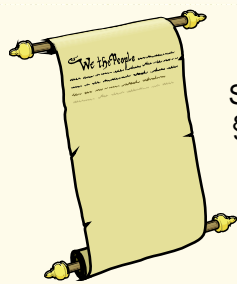
## Fortegnelse over forkortelser

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)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

### PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 18/8 2014

#### Tog 8719 i Ho

Den tredje Cheminova-kørsel efter sommerferien 2014 skal ses og høres i **Ho**. Da tog RA 5260 (Str-Sj) ankommer i spor 2 kl. 16.22½ (21), er MjbaD MY 28 afkoblet stammen, og da AT AR 1014 sætter i gang et minut efter, letter MY 28 også – i nordgående retning. Da cyklens hjul krydser skinneerne i ovk 360, standser MY 28 for at skifte kørselsretning. Efter omløbet gennem spor 2 og tilkoblingen til stammen er oprangeringen:

1	+ 33 85	457 5 206-9	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss**	
2	+ 33 85	457 5 180-5	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss**	
3	+ 33 85	457 5 528-6	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss** med 1 container	
4	+ 33 85	457 5 721-7	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss** med 2 containere	
5	+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB	Sgnss <sup>691</sup> med 3 containere	rutevogn
6	+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>681</sup> med 3 containere	rutevogn
7	+ 31 RIV 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>691</sup> med 3 containere	rutevogn
8	+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>691</sup> med 3 containere	rutevogn
9	+ 33 RIV 87 <u>D</u> -VTGF	793 2 004-7		Zacens VTG France SAS, Paris	rutevogn

Der er tydeligt, nu er der ved at være gang i produktionen på Cheminova med de 15 containere. Kl. 16.40½ (+19½) – usædvanligt tidligt – afgang tog G 8719 (Vem-Hr) fra spor 3.

Hjemrejse sker med tog RA 5261 (Sj-Str), der ankommer til **Str** 17.07 (+1). Dagens Cheminova-godstogsudflugt varede kun 58½ minut.

(BL)

#### Tog 8728 i Ho

Tog G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.26 (+39) og afgik 18.36 (+79). Toget bestod af MjbaD MY 28 + 7 bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

To 21/8 2014

#### CFL-godstog i Gw

CFL MX1029 med vogne sydgående passerer **Gw** (Give) kl. 11.45.

(HTh via BL)

#### Tog 8719 kører med 7 gsv.

Tog RA 5249 (Sj-Str) an kl. 16.08 ankommer til Str 16.11 (23), så tilbringertoget RA 5260 (Str-Sj) bliver desværre også forsinket: 23½.

Ved ankomst 24 til **Ho** har MjbaD MY 28 i tog G 8719 (Vem-Hr) i spor 3 heldigvis ikke foretaget omløb, så da ovk 360 krydses på to hjul, holder maskinen en maskinlængde fra **Struervej**.

Kl. 16.30 kører maskinen til stammen, der består af:

1	+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>681</sup> uden containere	rutevogn
2	+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>681</sup> med 3 containere	rutevogn
3	+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>691</sup> med 3 containere	rutevogn
4	+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss <sup>691</sup> med 3 <b>CMA CGM</b>	rutevogn
5	+ 33 85	457 6 180-5	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss*** uden containere	
6	+ 33 85	<u>CH</u> -HUPAC	475 4 827-4	Sdkmms** uden containere	
7	+ 33 85	457 6 078-1	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgnss*** med 1 <b>EUROTRAINER</b> .	



Kl. 16.40½ (+19½) er der afgang for tog 8719, og det sker, mens der cykles langs toget på **Hjalmar Sørensens Vej**. Da der efter passage af **Ved banen** cykles ud på **Struervej**, kan MY 28 ses passere mellem de fire bomme på den sikrede ovk 360.

==)))==)))==

==)))==)))==

I fire minutter kan den dejlige musik høres, til toget er kørt gennem **Søp** (Sønderport).

Da tog 5249 forsinkede tog 5260 ved krydsningen i **Str**, forsinkede tog 5260 tog RA 5261 (Sj-Str) ved krydsningen i **Vem**, så ankomst til **Str** bliver først 17.08½ (2½). Det er den hidtil hurtigste udflugt på fra **Str** til **Ho** og tilbage: **57 minutter** om 31,0 km.



Det kunne køres endnu hurtigere ved at rejse med tog L 754 (Str-Fa), der krydser tog L 745 (Fa-Str) i **Ho**: 29 minutter, men på de fire minutters skiftetid i **Ho** ville der ikke være tid til at se alle godsvogne og høre den liflige snakken fra MY'en (med sjællandsk accent<sup>1)</sup>) under udkørsel syv minutter senere.  
(BL)

Tog G 8719 (Vem-Hr) ankom til **Ho** 16.23 (23) og bestod ved ankomsten af MjbaD MY 28 + 7 bogiecontainerbærevogne. Jeg hørte toget afgå mod **Hr** til ca. "normal tid", det vil sig omkring 16.42.  
... og så den anden vej:

#### **Tog 8728 kører med 6 gsv.**

Tog G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 19.04 (+1) og afgik 20.00 (25). Toget bestod ved afgang **Ho** af MjbaD MY 28 + 4 tomme bogiecontainerbærevogne + 2 bogietankvogne.  
(LuJ via BL)

#### **Tog 8615 passerer forsinket Gw**

DBSRS (DB Schenker Rail Danmark Services A/S) MZ1452 passerer **Gw** med tog G 8615 (Fa-Hr) kl. 16.49 (248½), mellemstort tog efter min vurdering. Der har været mange små tog i foråret og forsommeren **2014**.  
(HTh via BL)

Forsinkelsen på tog 8728 skyldes antagelig en større forsinkelse på tog 8615, jævnfør foranstående melding.  
(BL)

## **KØREPLANER**

Ma 18/8 2014

[> Forside](#) > [Nyheder](#) > [Nyhedsarkiv](#) > [Nyt – Aarhus-Skjern! Toget standser kun når du trykker STOP](#)

## **Nyt – Aarhus-Skjern! Toget standser kun når du trykker STOP**

### **Behovsstandsning**

Per 1. september 2014 indfører Arriva behovsstandsning på strækningen Aarhus-Skjern.

Hvis du skal af eller på toget på en af nedenstående stationer på strækningen, skal du være opmærksom på, at toget kun standser hvis der står passagerer synligt fremme på perronen, eller der bliver trykket på STOP knappen i toget, før ankomst til stationen.

På følgende stationer standser toget kun, hvis der er passagerer der skal af eller på:

Viby J

Alken

Birk Centerpark

Herning Messecenter

Studsgård

Troldhede

Der opsættes informationsplakater på alle strækningens stationer.

Plakat:

[> Klik her](#)

Pressemeddelelse:

[> Klik her](#)

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/503-Nyt-Aarhus-Skjern-Toget-standser-kun-nar-du-trykker-STOP>

Pressemeddelelsen er dateret **mandag 18. august 2014**.

---

<sup>1)</sup> Det er tidligere DSB MY 1152.



## Behovsstandsning ved stationer

Bemærk, Arriva Tog har valgt at betegne »trinbrætter« som »stationer«. Derfor trykker en passagerer af og til på STOP, lige efter et højttalerudkald i et Arriva-tog har proklameret:

»Næste station Aarhus H. Toget kører ikke videre«,

for sæt nu det ikke standsede i **Ar, Danmarks næststørste** by, fordi ingen andre skulle stige af, men først i **Gr**. Vedkommende ved helt sikkert ikke, at Arriva Tog ikke kører og har aldrig kørt på **Grenaabanen**.

– Måske virker den indre gps ikke? Eller mangelfuld geografiundervisning i folkeskolen?

### Rettelser til TKV

Rettelser til TKV vil blive fremsendt, når behovsstandsningerne er indarbejdet heri.

Behovsstandsning vil ikke blive indført på **Langåbanen**, da der på denne bane ingen trinbrætter findes, kun stationer. Dog hvis **Sp** (Sparkær) og **Lb** (Laurbjerg) genåbner for persontrafik, kunne det opstå.

(BL)

Lø 23/8 2014

### Kørsel med MY-veterantog Sq-Ng-Rd-Ng-Sq

**Operatør:** MY Veterantog  
**Årsag:** Kørsel med Veterantog  
**Oprangering:** MY 1126 + 4 personvogne.

Tog VM 8409 (Sq-Ng), MY 160, 120 km/t.,  
Sq 6.05, Kh 40-42, Rg 7.(18)-28, Kø (56)-8.16, Ng 8.34.

Bemærkninger Sq Fra Hi

Tog VM 8419 (Ng-Rd), MY 160, 120 km/t.

Ng 8.35, Od 53-55, Ap 9.(10)-22, Md 37-38, Fa 47-48, Vj 10.05-06, Hs 26-27, Sd 45-46, Ar 11.01-23, Ha 46-47, Lg 57-58, Rd 12.08.

Bemærkninger Ar Omløbe Rd Til Havnebanen

Tog VM 8478 (Rd-Ng), MY 160, 120 km/t.

Rd 15.54, Lg 16.05-06, Ha 16-17, Ar 40-17.04, Sd 19-20, Hs 38-39, Vj 58-59, Fa 16-17, Md 26-27, Tp 51-19.05, Od 17-19, Ng 19.38.

Bemærkninger Ar Omløbe Tp Afsætning af passagerer

Tog VM 8488 (Ng-Sq), 120 km/t. MY 160

Ng 19.54, Kh 21.(13)-18, Sq 22.00.

Bemærkninger Sq Til Hi

Kilde: Toganmeldelse nr. 13185, **fredag 18. juli 2014**

(BL)

### Viborg-Skive banens 150-års-jubilæum

**Årsag:** Kørsel med Veterantog  
**Oprangering:** Tog 8212/8235: MX + K 563 + 4 personvogne  
**Oprangering:** Øvrige tog: K 563 + 4 personvogne

Tog VM 8212 (Rd-Vg), MX + K 563 + 4 personvogne

Rd 8.35, Lg 48, Bj 9.02, Rk (11)-17, Vg 29.

Tog VP 8213 (Vg-Str), K 563 + 4 personvogne

Vg 10.08, Sm 21, Sk 32-44, Str 11.10.

Bemærkninger Str Omløb og vandtagning

Tog VP 8220 (Str-Vg), K 563 + 4 personvogne

Str 12.42, Røb 13.06½, Sk 14-24, Ra 47-49, Vg 13.57.

Bemærkninger Vg Omløb

Tog VP 8221 (Vg-Str), K 563 + 4 personvogne

Vg 14.08, Sm 21, Sk 32-44, Str 15.10.

**MY** veterantog

Intercitytog til Randers  
Nyborg-Fredericia-Aarhus-Randers  
**Lørdag 23. august 2014**

Se den gamle vogn-  
fabrik Scandia  
Eller besøg regnskoven

Læs mere og book på  
[www.myveterantog.dk](http://www.myveterantog.dk)



Bemærkninger    Str    Omløb

Tog VP 8230 (Str-Vg), K 563 + 4 personvogne  
Str 15.50, Røb 16-20, Sk 28-50, Hø 57-17.02, Vg 17.28.

Tog VM 8235 (Vg-Rd), MX + K 563 + 4 personvogne  
Vg 17.50, Rk 18.01½, Up 19, Lg 27, Rd 18.40.

Kilde: Toganmeldelse nr. 14431, **torsdag 14. august 2014**

Det er kun strækningen **Vg-Sk**, der kan fejre 150-års-jubilæum. Strækningen **Sk-Str** fejrer først 150-års-jubilæum **tirsdag 17. november 2015**. Læs mere herom i kapitlet [FASTE ANLÆG](#).  
(BL)

### **Kørsel med Veterantog Rd-Vg-Rd**

**Operatør:** DSB Museumstog  
**Årsag:** Kørsel med Veterantog

#### **Aflyses:**

VM 8212 (Rd-Vg)

VP 8213 (Vg-Str)

VP 8220 (Str-Vg)

VP 8221 (Vg-Str)

VP 8230 (Str-Vg)

M 8235 (Vg-Rd)

Tillyst på TA 14431 23.08.2014

#### **Tillyses:**

Tog VM 226118 (Vg-Rd), oprangering K 563 + 4 personvogne, 70 km/t.

Rd 8.35, Lg 51-52, Up 9.00-32 X 5428, Bj 40-42, Rk 51-52, Rn 10.00-12 X 628, Vg 10.19.

Bemærkninger    Vg    omløb og til vendespor

Tog VM 226119 (Vg-Rd), 60 km/t.,

Vg 11.20, Rn 29-39 X 621, Rk 46-47, Bj 58-12.00, Up 10-.20 X 5435, Lg 29-30, Ste 37, Rd 12.43.

Kilde: Toganmeldelse nr. 17041, **fredag 22. august 2014 22.44**

Det er **meget sent**, knap ti timer før afgang fra **Rd**, at aflyse K-maskinekørsel **Vg-Str-Vg-Str-Vg**.

– Har 150-års-jubilæet ikke været annonceret? I stedet køres et VM-tog **Rd-Vg-Rd**.

– Hvorfor skal et VM-tog standse på alle stationer undervejs?

– Hvorfor er det et VM-tog i begge retninger?

(BL)

**TRÆKKRAFT**

**GODSVOGNE**

**PERSONVOGNE**

**TOGSÆT**

**S-TOG**

**METRO**

**FÆRGER**

**VETERANMATERIEL OSV.**

**SPECIALKØRETØJER**

**SKROTBUNKEN**

## Beskadigelse af sporet i ovk 251 Bs-Sj

**Tirsdag 12. august 2014** morgen ringer en lastbilchauffør til Arriva Tog fortæller, at vedkommendes lastbil har ødelagt sporet i usikret ovk 251 i km 104,4. Heldigvis er der ikke afsendt noget tog ud på banestykket. Det er usikret ovk ved grusvejen til en stor ejendom, der ligger cirka 2,7 km VSV for **Bs** (Borris) i km 101,7.

Senere samme dag modtages to billeder fra det ødelagte spor i den pågældende ovk. Der ligger en svulle på hver yderside af sporet og fem sveller mellem skinnerne: % \$\$ %. Skinnernes buer mod SØS viser, at lastbiler er kommet fra denne gård på vej til **Ånumvej**. Et eller andet har raget så langt ned på lastbilen, at det har flået i svellerne og skubbet skinnerne.

Arriva Tog udsender i løbet denne **tirsdag 12. august 2014** 17 sms'er om, at toggangen er indstillet, og der køres med togbusser i stedet. Først ti timer senere genoptages togdriften.

## Besigtigelse af ovk 251

I dagens regnvej besigtiges ovk 251 for at se, hvad der er sket for otte dage siden, og hvad der er lavet for at kunne befare strækningen igen.

De to svingbomme ==)))==)))==)))==)))== på ovk 251 er normalt **ALDRIG** lukkede, selv brugerne af en usikret ovk er forpligtiget hertil. På lang afstand kan det ses, at der er noget »galt«, for de to **ALTID** åbne svingbomme ==)))==)))==)))==)))== er lukkede! Det skyldes, at de beskadigede sveller ligger på grusvejen på hver side af ovk 251, så vejfarende kan ikke krydse banen. Skærver er blevet fjernet for at kunne rette det s-sving, skinnerne havde fået efter påkørslen af lastbilen. Der er ingen La i ovk 251.

En lkf kunne senere på dagen fortælle, at lodsejeren af denne ejendom – og flere andre – var blevet slået ihjel af et Lint-tog kommende fra **Hr**, da han på en mejetærsker kørte ud foran det i ovk 233 i km 100,6 mellem **Td** (Trolhede) lige Ø for **Bs**.

Indbyggerne havde i ti år krævet at få halvbomme på anlægget i ovk 233, og det først efterfølgende monteret. Omkring **onsdag 17. august 2011** (kilde [TV/Midt-Vest](#) denne dato) blev ovk 233 åbnet igen for vejtrafik.

## Luk **ALTID** led efter passage



Den nuværende ejer af ejendommen ignorerer også påbuddet om at lukke bommene efter brug angivet på en undertavle på »Krydsmærke for enkeltsporet jernbane«.

(BL)

Luk **ALTID** led efter passage

On 20/8 2014

**Forside > Baneprojekter > Jylland > Naboinformation Jylland > Drænarbejde mellem Vejle og Hedensted**

**Drænarbejde mellem Vejle og Hedensted**

*Udsendt til naboer 500 m fra sporene ved Daugård*

Banedanmark skal etablere nye dræn langs vestsiden af skinnerne på ca. 540 m af jernbanestrækningen mellem Vejle og Hedensted ved Daugård – fra Søkærvej til den nordlige ende af Nordre Stationsvej. Vi går i gang natten til torsdag den 28. august, og vi regner med at være færdige natten til onsdag den 17. september.

## Hvorfor nye dræn?

Drænene skiftes ud, fordi afvandingen ikke fungerer godt nok. Det betyder, at der til tider står vand i sporene, så togene må sætte hastigheden ned for at kunne passere. Med nye dræn og drænrør skaber vi igen et stabilt underlag for skinnerne.

## Sådan gør vi

Af hensyn til togtrafikken er vi nødt til at arbejde om natten, så vi generer togdriften mindst muligt, og vi arbejder syv nætter om ugen. Før vi går i gang med arbejdet, vil vi opstille nogle pumper med tilhørende generator på baneterrænet. Pumperne vil køre i nogle nætter, indtil de gamle drænrør er tømt.

I forbindelse med drænarbejdet etablerer vi en oplagsplads på marken ved banen for enden af Søkærvej. Transport af materialer m.m. vil foregå pr. lastbil ad Søkærvej.

## Undskyld vi forstyrrer

Vi kan desværre ikke helt undgå at støje, når vi graver og lægger nye drænrør, men vi forsøger vi at minimere generne mest muligt. Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve, og håber på din tålmodighed.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21005>, onsdag 20. august 2014

(BL)

## Grenaabanen, Ar Letbane og ovk 01-03 i Ar

**Østre Plads** er under ombygning, og spor 1 mod spor 2 er afbrudt. Spor 2 har fået nye skærver, og en gravemaskine holder på spor 2. Planum udjævnes til **Ar Letbane**. En gravemaskine læsser en lastbil. Sporet ind til posthuset er afbrudt. I hovedsporet holder ENT **950 1 277-8 + 284-4 + 266-1 Xtg**.

Der ligger sveller næsten hen ned til ovk 01-03 ved **Mindet**. En ny, dobbeltsporet bro over **Ar Å** er under bygning.

(BL)

Ma 17/10 1864 – fr 17/10 2014

---

Det er kun strækningen **Vg-Sk**, der kan fejre 150-års-jubilæum. Strækningen **Sk-Str** fejrer først 150-års-jubilæum **tirsdag 17. november 2015**.

---

## Danmarks jernbanenet

---

### Strækningen Viborg Skive

Denne strækning skulle ifølge koncessionen være færdig inden 1. juli 1864, men krigsudbruddet betød, at samtlige baner blev stillet til hærens rådighed, og dermed at de manglende vigtige strækninger hurtigst mulig blev færdiggjort.

Forbindelsen mellem Viborg og Skive blev fremskyndet så meget, at det første tog kunne sendes af sted allerede den 12. marts. Toget medførte bl.a. telegrafapparater til stationerne og mandskab, der skulle forberede hærens ankomst.

Det sidste militærtransporttog afgik fra Langå den 16. marts og ankom til Skive sent på natten. Efter endt aflæsning blev vognene kørt ud på Struer banen, hvor maskinerne blev demonterede, løftet af skinnerne og placeret i gruset uden for skinnelegemet.

Sent på året, den 17. oktober 1864, åbnedes Viborg-Skive banen for publikum. Der fandt ingen festligheder sted, bl.a. fordi banen allerede havde været i brug længe. På strækningen indsat to tog daglig i retning.

### Strækningen Skive-Struer

Som allerede omtalt i det forestående afsnit betød krigsudbruddet i 1864, at jernbanestrækningen Skive-Struer blev fuldført længe før den aftalte dato: 1. juli 1864.

Uden festligheder af nogen art og kun annonceret i aviserne gennem en køreplan åbnedes strækningen for regelmæssig trafik den 17. november 1865 med to tog daglig i hver retning.

Kilde: **JERNBANENS HVEM HVAD HVOR**, Politikens Forlag, Håndbog nr. 182, **København 1959**, side 204-205

(BL)

## UDLAND

Lø 23/8 2014

---

### Verdens sidste store dampfærge

I vores sommerferie var vi i USA, nærmere bestemt i den sydlige og østlige omegn af Lake Michigan.

Kilde: <http://shipsforum.dk/viewtopic.php?f=2&t=775>, **lørdag 23. august 2014**

### Stor kulfyret dampfærge i USA!

Tænk, at en sådan findes endnu:

(LuJ via BL)

## Transportministeren indviede nyt dobbeltspor

Efter tre somre med byggearbejder og togbusser er det nye dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød endeligt færdigt.

Det fejrede Banedanmark lørdag med pendlere, naboer, entreprenører og samarbejdspartnere i Tølløse og Vipperød.

Transportminister Magnus Heunicke (S) var inviteret som hovedtaler, og han lagde ud med at ønske de mange fremmødte et stort tillykke med det nye dobbeltspor.

Ministeren, der selv er pendler, ved, med egne ord, hvor træls det er, når ens tog er erstattet af en bus, og han håbede, pendlerne vil opleve dobbeltsporet som en kæmpe forbedring.

"Det er sjældent, at der er noget, vi politikere beslutter, der resulterer i så mange minutters kortere rejsetid. Det her kommer pendlerne til gavn med op til tre timer om ugen," sagde han og glædede sig over, at dobbeltsporet var færdigt til tiden og til en endelig pris, der lå under de bevilligede 1,3 milliarder kroner.

"Det synes jeg fortjener en klapsalve," sagde han og erklærede dobbeltsporet for åbent.

## Markant kortere rejsetid til og fra Holbæk og Kalundborg

Det nye dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød er 20 kilometer langt, og det forbinder to allerede eksisterende dobbeltsporede delstrækninger mellem Roskilde og Lejre og mellem Vipperød og Holbæk. På det nye dobbeltspor er hastigheden hævet fra 120 km/t. til 160 km/t.

Det skærer på sigt cirka 18 minutter af rejsetiden Holbæk og København H og cirka 25 minutter af rejsetiden mellem Kalundborg og København H.

Rejsetidsgevinsterne er et resultat af, at togene ikke længere skal standse og afvente hinanden på stationerne, og af at de gennemgående hurtigtog kan holde en hastighed på 160 km/t. mellem Roskilde og Holbæk.

Det er kunderne fra stationerne, som DSB betjener med hurtigtogene, der får de markante rejsetidsgevinster. For stationerne mellem Roskilde og Holbæk er gevinsterne beskedne. Deres rejsetid reducerer med 1-3 minutter, og de opnår en mere robust køreplan, hvor togene ikke længere skal standse og afvente hinanden.

Rejsetidsgevinsterne opnås med den nye køreplan, K15, der træder i kraft den 14. december 2014.

## Der er flyttet 1 million tons jord

Under sporarbejdet har Banedanmark samtidig ombygget de fire stationer: Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød.

Der er langt særlig vægt på færdselssikkerheden og tilgængeligheden for dårligt gående og handicappede.

Stierne mellem perronerne er erstattet af gangbroer og -tunneler suppleret af elevatorer. Samtidig er perronerne hævet og udstyret med ramper, så der opnås niveaufri indstigning i tog med lavgulv.

Der er langs banen nedlagt fire overkørsler, bygget 11 nye dobbeltsporede broer og flyttet mere end en million tons jord.

Også elarbejdet har antaget et betydeligt omfang, det har været fordelt på 16.000 ledninger og 250 kilometer kabeltræk langs banen.

Arbejdet har overholdt tidsplanen, og Banedanmark har holdt sig inden for de budgetterede 1,3 milliarder kroner.

Tilbage står oprydning på byggepladserne og tilslutning af ekstra Rejsekort-standere på perronerne i Tølløse og Vipperød.

*I sin tale fortalte transportminister Magnus Heunicke (S), at han havde et helt særligt forhold til dobbeltsporet. I 2009 var han netop blevet far for 2. gang, og han havde planlagt at tage fædreorlov netop, som forhandlingerne et nyt trafikforlig skulle til at starte op. Ministeren, der dengang var Socialdemokraternes trafikordfører, udsatte sin orlov og var med til at forhandle bevillingen til det nye dobbeltspor på plads. For ham var det derfor en personlig tilfredsstillelse at kunne være med til at indvie dobbeltsporet, der var færdigt til tiden og til en pris under det aftalte. Foto: Martin Sun Larsen*

*I sin tale konstaterede administrerende direktør Jesper Hansen, Banedanmark, at Holbæk får reduceret rejsetiden til Københavns Hovedbanegård med cirka 18 minutter. Han forudså, at opgraderingen af Nordvestbanen vil få flere til at tage toget, og han udtrykte sin forhåbning om, at dobbeltsporet vil være med til at sikre den fortsatte udvikling af lokalsamfundene langs banen. Foto: Martin Sun Larsen*

Kilde: DSB Intranet, mandag 18. august 2014

**Underskriftindsamling "Bevar Grindstedbanen"**

Fra d.d. har Grindstedbanens Venner og Rådet for Bæredygtig Trafik startet en underskriftindsamling med det formål at redde den p.t. lukkede jernbanestrækning Bramming-Grindsted fra at blive slettet fra jordens overflade. Indsamlingen vil i første omgang være elektronisk på: [skrivunder.net/bevar\\_grindstedbanen](mailto:skrivunder.net/bevar_grindstedbanen) men vi vil snarest fremstille lister til fremlæggelse hos handlende m.fl. i banens opland til "almindelig" underskrift. Fra 1. september 2014 kan transportminister Magnus Heunicke ved et pennestrøg give Banedanmark lov til at fjerne de 40 km spor, men forhåbentlig på de sædvanlige betingelser om, at selve traceen skal forblive urørt med henblik på en senere genoptagelse af togtrafikken.

Banen har som bekendt alene været trafikeret med godstog siden 1971, hvorfor den løbende vedligeholdelse har været minimal. Både skinner og sveller skal derfor i givet fald udskiftes, og det vil være mest rationelt at udføre dette arbejde maskinelt ved hjælp af et skinnegående sporudskiftningstog, der klarer det hele på én gang. Derfor bør sporet foreløbig blive liggende "i mølpose".

På lidt længere sigt satser vi på at få genoprettet persontrafikken med en naturlig forlængelse fra Grindsted til den nu vedtagne nye bane til Billund, ligesom Grindstedbanen med fordel kunne blive en del af den påtænkte Esbjerg Nærbane. Derved kan Grindstedbanen ses som en vigtig del af en sammenhængende banebetjening af hele det midt- og sydvestjyske område (Vejle-Jelling-Billund-Grindsted-Bramming-Esbjerg). Dette vil betyde et enormt løft af hele egnen, som banen gennemløber – ikke mindst for turismen. Det er nok ukendt for de fleste, at der i Nordvesttyskland (Schleswig-Holstein og Hamburg) er et marked på ikke mindre end 2,7 mio. mennesker med bopæl i nærheden af en station – og de har ikke bil alle sammen!

En effektiv jernbane vil bidrage til at mindske afvandringen fra land til by, idet byer med jernbanestation er mere attraktive at bo i. Rejsetiden mellem Billund og Esbjerg bliver kun ca. 35 minutter.

En fuldstændig reovering af banen mellem Bramming og Grindsted vil efter vores skøn koste ca. 480 mio. kr. Måske mange penge, men så holder sporet også de næste 40 år. Beløbet bør efter vores opfattelse for størstedelens vedkommende afholdes af staten (Banedanmark), som sammen med DSB har forsømt strækningen. De berørte kommuners indsats bør kunne indskrænkes til at omfatte tilkørselsveje og p-pladser samt udstyr af stationer (trinbrætter).

Nærmere oplysninger vil kunne fås hos undertegnede ...  
(oi via BL)

On 20/8 2014

---

**Solidt resultat i 1. halvår**

DSB's regnskab for det første halve år af 2014 viser et resultat før skat på 466 mio. kroner, hvilket er en forbedring på 226 mio. kroner i forhold til første halvår i 2013. Samtidig fortæller rapporten om en historisk høj rettidighed – som ligger over kontraktmålene, en fortsat kundevækst og stigende kundetilfredshed.

"Vi fortsætter med fokus på også i de kommende år at levere løbende forbedringer. Dermed kommer fundamentet på plads til også et bedre omdømme, der til trods for, at det er forbedret de seneste kvartaler, fortsat er for lavt," skriver adm. direktør Jesper Lok og bestyrelsesformand Peter Schütze i deres forord til rapporten.

I forordet lyder også en tak til alle medarbejdere:

"De seneste par års nedskæringer har været hårde. Men sammen har vi vist, at DSB kan omstille sig. Og derved har vi gjort DSB klar til næste fase. Et godt udgangspunkt for at spille en central rolle i det kommende årtis udvikling af den danske jernbane."

Læs hele forordet her:

**Solidt resultat i 1. halvår**

Resultat før af- og nedskrivninger på 1.688 mio. kr. – (forbedring på 272 mio. kr.) og 1.565 mio. kr. efter korrektion for poster af engangskaraktér (1.516 mio. kr. året før),

Resultat før skat på 466 mio. kr. – (forbedring på 226 mio. kr.) og 363 mio. kr. efter korrektionen for poster af engangskarakter (340 mio. kr. året før),

God rettidighed over kontraktmålene – på historisk højt niveau,  
Rentebærende gæld, netto udgør 10.117 mio. kr. mod 11.069 mio. kr. pr. 30. juni 2013. Rentebærende gæld, netto udgjorde 11.977 mio. kr. ultimo 2011.

*"Fokus på kerneproduktet har banet vejen for genopretningen af DSB".*

Peter Schütze, bestyrelsesformand

...

### **Mere end 800.000 rejsekort udstedt**

I juni måned rundede Rejsekort 800.000 udstedte kort – ved udgangen af 2011 var tallet knap 90.000.

Samtidig med, at vi arbejder med en mere holdbar ejerstruktur, arbejder Rejsekort A/S på en række opgraderinger/simplificeringer, og det er glædeligt at se, at kunderne har taget kortet til sig.

### **Fortsatte udfordringer med IC4/2**

IC4/2 er der imidlertid ikke meget glædeligt at berette om.

Ved udgangen af juni var 78 af de i alt 105 togsæt godkendt til passagerkørsel. Driftsstabiliteten er stadig ikke god nok og faldt i 2. kvartal efter en ellers positiv udvikling de forudgående kvartaler. Senest har revner i aksellejekasser og manifold føjet sig til listen af udfordringer.

I tæt samarbejde med Havarikommissionen og Trafikstyrelsen har vi iværksat procedurer, der tager højde for de sikkerhedsrelaterede aspekter. Derudover har vi igangsat en ny ekspertundersøgelse af, om det er økonomisk ansvarligt at gå videre med IC4/2-projektet set i lyset af Togfondens ændrede tidsperspektiv og de seneste driftserfaringer.

Det står klart, at alternativerne til IC4/2 på den korte og mellemlange bane er få og bekostelige, men det kan desværre ikke afvises, at det kan blive nødvendigt. Ekspertundersøgelsen forventes færdig inden udgangen af året og vil danne grundlag også for arbejdet med en eventuel plan B.

Til de mange kollegaer, der gør en stor indsats for at få IC4/2-togene ud at køre, skal imidlertid lyde en stor tak. I har en både vanskelig og utaknemlig opgave.

### **Til alle øvrige kolleger i DSB skal også lyde en stor tak**

De seneste par års nedskæringer har været hårde. Men sammen har vi vist, at DSB kan omstille sig. Og derved har vi gjort DSB klar til næste fase.

Et godt udgangspunkt for at spille en central rolle i det kommende årtis udvikling af den danske jernbane

Taastrup, den 20. august 2014

Læs hele rapporten ved at klikke her.

<http://www.dsb.dk/Global/PDF/%c3%85rsrapport/2014/DSB%20Halv%c3%a5rsrapport%202014.pdf>

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 20. august 2014**

(JSL via BL)

### **I Jernbane Tidende nr. 4/2014 kan man desuden læse om:**

- **S-tog klar til signal-tests:** Den første del af signalsystemet på S-banen er ved at være på plads mellem Hillerød og Jægersborg, og det kan ses ude i sporet. Jernbane Tidende har kigget nærmere på signalsystemet, der lige nu testes.
- **Cykelsucces giver farligt problem:** Siden DSB i 2010 gjorde det gratis at medbringe cyklen i S-togene, har flere og flere passagerer valgt at tage cyklen med på rejsen. Men succesen har også en bagside. Et stigende antal passagerer springer på cyklen på perronen. Problemet er størst på S-banen, hvor de ansatte føler sig magtesløse over for problemet.
- **Miraklet fra Nørre Nebel:** Den skulle have været lukket. Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel var i overhængende livsfare for lidt over tre år siden. I dag priser alle sig imidlertid lykkelige over, at det lykkedes at redde den 111 år gamle og 37,6 km lange jernbanestrækning på målstregen.

**Læs desuden om:** Trods trussel om afsked: Glad togfører tilbage i jobbet, Sundere mænd i Banedanmark, Fra papbillet til digital rejsehjemmel

Kilde:

<http://www.djf.dk/nyhed/jernbane-tidende-revser-den-servicefri-jernbane-%E2%80%93-nyt-nummer-ude-nu>. Efter opslaget på det angivne link: klik på den **blå del** af overskriften for at slå op i tidsskriftet.



## Sidste tømning af postkasser på Sjælland

Mens det stadig flere steder foregår i Jylland, er det nu på Sjælland slut med at lade togpersonale tømme postkasser på stationerne. Den 13. juni var turen kommet til Hundested Station på

Lokalbanen, hvor den sidste røde postkasse blev tømt allersidste gang. Her fik lokomotivfører ...

Set et billede af tømningen og læse den komplette artikel i [Jernbane Tidende nr. 4/2014](#), side 19 (BL)

To 21/8 2014

### S-tog tester nye signaler

Der er pludselig så underligt dødt på Hillerød Station. Aftenskumringen er sat ind og det eneste tog, der er liv i, er prøvetoget på vej ud på Nordbanen mellem Hillerød og Gentofte for at teste det nye signalsystem CBTC (Communication Based Train Control).

Denne tirsdag aften den 19. august fra klokken 20 må kunderne i bus på strækningen, for DSB, Siemens og Banedanmark har bedt om sporspærring og arbejdsro til at teste. Mange aftener, nætter og weekender i efteråret vil blive brugt på tests, så systemet efter planen kan være i fuld effekt på strækningen fra årsskiftet 2014-15.

I toget er der til gengæld masser af bevægelse. Mænd i orange tøj arbejder på tysk, dansk, engelsk og computer for at få det elektroniske system til at makke ret. Og i aften er direktør i Operation Anders Egehus, Banedanmarks Programdirektør Morten Søndergaard og Siemens direktør Steen Nørby Nielsen også med.

S-togslokomotivfører Torben Jensen fører i front. Han kan sidde med hænderne i skødet og foden på dødemandsknappen. Det nye system har overtaget styringen af toget. Under testen skal han dog holde øje med de traditionelle lyse, grønne og røde signaler langs banen. Og være klar til at reagere, hvis systemet og toget ikke opfører sig, som det skal.

"Det er interessant og spændende at være med til at prøve det nye system og få det til at virke," siger han. Han er lidt spændt på, hvordan det bliver at køre med i det daglige, når teknikken overtager mange af hans nuværende arbejdsopgaver, men han er fortrøstningsfuld:

"Vi skal nok blive glade for det," siger han.

Aftenens primære tests handler om acceleration og de-acceleration: hvad sker der, når toget automatisk bremses ned og sætter i gang, når det for eksempel skal til og fra perron. Det er blandt andet arbejdsmiljørepræsentant hos lokomotivførerne Claus Henrik Larsen, der har bedt om at få det testet efter nogle usikre tests på et kort testspor ved Høje Taastrup.

"Efter prøverne på testsporet var vi lidt urolige for, at accelerationerne var voldsommere, end dem vi har i dag og som blev aftalt, da vi fik toget. Men i aftenens test virker det umiddelbart som om, accelerationerne svarer meget godt til dem, vi oplever normalt i S-tog i drift. Nu skal vi hjem og nærlæse data fra i aften," siger Claus Henrik Larsen.

For voldsomme ændringer kan påvirke lokomotivførerens bevægeapparat, når lokomotivføreren skal bevæge sig fra førerrumsvinduet (hvor han har overvåget afgangspceduren) og tilbage til førerrumsstolen mens toget er i acceleration.

Aftenens fremprovokerede nødopbremsninger, og op- og nedbremsninger undervejs kan godt mærkes i kroppen. Det er svært at stå stille i toget, når toget pludselig stopper midt under 70 km i timen.

Uden for toget falder mørket på, og det er ikke længere nemt at se de nye installationer langs sporet: baliser, der ligner gule paddehatte mellem skinnerne, wifi-antennor og akseltællere. De holder til gengæld øje med toget. Testen går, som den skal.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 21. august 2014**

(JSL via BL)

Fr 22/8 2014

### Nu begynder IC4's afsluttende eksamen

Inden sommerferien blev det meldt ud, at DSB havde besluttet at igangsætte ny undersøgelse af IC4/2-togene for at få belyst, om det er realistisk og økonomisk forsvarligt at få togene ud at køre med en tilstrækkelig høj driftsstabilitet, og om hvor vidt de kan indsættes i landsdelstrafikken som oprindeligt planlagt.

DSB har nu bedt ingeniørfirmaet Prose og de schweiziske statsbaner om at foretage ekspertundersøgelsen, der skal afgøre IC4-togenes fremtid.

Arbejdet starter i næste uge og forventes færdigt i slutning af året.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 22. august 2014**



*(JSL via BL)*