

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 25. maj 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 10/5 2011

Fra stor til lille

Stort er tog G 6715 (Fa-Hr) fra **Fa** med 28 gsv. til **Vj**, trukket af DBSR MZ 1457, men ved udkørslen kl. 18.14 (-57) er antallet af godsvogne svundet til en DB-Rilns.

(Jen via BL)

On 11/5 2011

Atter et siestalok i Fa

Sporarbejdet ved nordenden af perron 3 i **Fa** fortsætter. Her holder en par gule MH 5, og derfor kigges der efter om en MZ atter holder med stoppet motor i spor 8. Nej, i dag er der en anden version af litraet: DBSR EG 3106.

Litra MG i Oj

Der kigges til venstre, for det kunne holde noget spændende på de rustne skinner på pladsen. Ja, minsandten et MG-tog. Nummeret kunne ikke læses i forbifarten. Til gengæld kan der let læses DSB "MZ 1425", der holder ved fremmednet på læssevejen. En mand går forbi. *Lkf?*

(BL)

Fr 20/5 2011

Flere siestalok i Fa

– Hvilket lok er "stationeret" i spor 8 i dag?

DBSR MZ 1459, DBSR EG 3106 og DBSR EG 3111. Hele tre lok er "stationerede" i forbindelse med sporarbejde ved nordenden af perronerne.

(Jen BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 11/5 2011

I dag fik RØ 2238 problemer med maskinen i eller ved **Tn** (Tingsted), og stammen fra RØ 2242 blev sat bagpå; toget fortsatte til **Kh** som M 82242. Da jeg mødte på arbejde ved 16.30-tiden, kom ABs 7922 + Bk 7822 + B 7754 + B 7726 + ME 1525 (død) + ABs 7917 + Bk 7817 + B 7744 + B 7720 + ME 1526 kørende gennem **Næ**, og man var ikke i tvivl om, at ME 1526 havde fået noget at bestille!

Senere samme dag så jeg MG sæt 18 køre skolekørsel i **Næ** for en ikke helt ukendt københavnerfører.

(JSL via BL)

Fr 13/5 2011

Lidt fra ugen med rapsservice

I **Hz** (Haslev) er man ved at anlægge en vej parallelt med jernbanen der, hvor det dobbelte banehus blev revet ned for et par uger siden.

I **Ro** er BUM 594, troljerne 160, 139? og 156 nu mærket "skrot".

I **Næ** er sporet på havnebanen er fjernet fra krydset ved Irma til Phønix-krydset samt i kurven forbi **Vesterport** (efter Phønix-krydset).

I morges blev der observeret en gravemaskine på "Fodsporet", hvor det krydser hovedvej 22 mellem **Lat** (Ladby Sjælland) og **Fy** (Fodby).

Og lidt **rapsservice**: Ved **Tyt** (Tyvelse) mellem **Rg** og **Gz** er der rapsmarker syd for broen. Ved **Sofiendal** nordøst for **Hz** er der raps på alle fire sider af banen/broen.

Torsdag 12. maj 2011 var jeg til møde i **Nf**, men bemærkede ingen **rapsmarker** mellem **Næ** og **Nf** op af banen.

(JSL via BL)

Ma 16/5 2011

Her lidt af hvad jeg så på dagens arbejdsdag

Jeg mødte 06.59 og skulle køre RØ 84208 fra **Næ** til **Kk** (Østerport). Toget bestod af tre MF-sæt, og efter ankomst i spor 12 på **Kk** skulle jeg koble det bagerste togsæt af, og køre det som M 60034 til **Cph**. Her

var der i min pause mulighed for at få lidt fotos af mit togsæt, mens flyvemaskinerne lagde an til landing ovenover.

Der var også omkring en håndfuld Øresundstog i **Cph**; så mange har jeg ikke set der før.

Fra **Cph** skulle jeg så køre pass. til **Kh** i IC 137, og efter et kort ophold gik turen så til **Hk** med RØ 5925/5928 (et MF-sæt). Efter at have afleveret RØ 5928 til en køremand på **Kk** skulle jeg tage S-toget tilbage til **Kh**, og hjemturen skulle ske med RØ 1237, der bestod af ME 1505 og 4 DD.

På turen ind med RØ 84208 mødte jeg RØ 2209, der bestod af ME 1513 + ME 1537 (der sikkert var "syg") + B 7701 + B 7746 + Bk 7818 + ABs 7918. Jeg mødte denne stamme to gange mere, på vej til **Hk** stod den i **Htå** med RØ 2222, og da jeg var ankommet til **Næ** med fyraftenstoget, holdt den i spor 4 med RØ 2242. Desværre nåede jeg ingen af gangene at få billeder af toget.

I **Ro** stod Speno målemotorvogn SM 775, og i **Tå** (Tåstrup) stod Spenos skinneslibetog med Contec Rail MX 1008.

I **GI** stod Contec Rail MY 1153 med cirka fem ex SJ Rs med **gule** tippelad. Der er lavet en del pladearbejde på MY 1153. På FDB-siden stod omkring fem af de mere eller mindre nye blå CFL Rbnps læsset med spunsjern. Ved SMC stod omkring otte skydevægsvogne, herunder en Hbbills³¹¹.

Da jeg forlod **Cph**, holdt to sammenkoblede IC4-togsæt foran vaskehallen, og klokken 13:52 så jeg to sammenkoblede IC4-togsæt på **Kh** (måske de samme).

På vej mod **Hk** mødte jeg en MZ^{IV} på vej mod **Kh** ved **Ig** (Vigerslev).

I **Hk** stod MX 103 og MY 105 foran værkstedet, og der, hvor Y-togene tidligere stod, stod nu de Rt tjenestevogne, der skal skrottes. I **Hk** stod også Banekonsortiets store Robel-trolje 59004. Den bruges måske ved de grøftarbejder, der foregår mellem **Lj** (Lejre) og **Hv** (Hvalsø).

Contec Rail Köf 258 stod ved VognEx.

På vej hjem med RØ 1237 så jeg EG 3111 (rød) og ME 3103 (blå) med østgående godstog i spor 0 i **GI**, og lige før Vy (Viby Sjælland) kom MZ 1459 med Øltoget.

(JSL via BL)

Lø 21/5 2011

Kort nattog

Nattoget her til morgen bestod kun af fire vogne, og skulle således også kun bestå af fire vogne (og naturlig et lokomotiv), når det i dag igen kører sydpå en time før normalt – efter sigende pga. sporarbejde på **Rendsburger Hochbrücke**.

Måske har nattoget kørt med ændret tognummer? Det korte nattog skyldes en større afsporing <http://www.badische-zeitung.de/muellheim/gueterzug-mit-gefahrgut-bei-muellheim-entgleist-45536763.html>, så togdelen fra **Basel** blev aflyst. De fire vogne i toget var dem fra **Amsterdam**.

(JSL via BL)

Ma 23/5 2011

GM i og ved Kj

Da jeg kørte RØ 22242/2439, var der godt fyldt op med snude-GM'er i **Kj**. Hele syv maskiner kunne jeg se.

På anden runde krydsede jeg med RØ 2458 (Nf-Kj-Ro) MY 1158 i **Hz** (Haslev). Den var på vej til **Næ** for at blive tanket og fortsatte derefter til **Fa**. Da jeg afgik fra **Kj**, holdt MY 1154 klar til at følge efter mig til **Ro**.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ti 10/5 2011

Tirsdagen, som skulle være sidste dag i denne omgang med sol, fristede til en eftermiddagstur til **Østbanen**. Der blev kørt med fem **røde** og en **gul** Lint, men først nu opdager jeg, at den ene er en "Holbæk-Lint" med Alstom-logo og nummeret helt nederst på frontskørtet. Det er Lint 2030, der tilsyneladende vikarierer på Østsjælland.

(JSL via BL)

On 11/5 2011

Mange GM-lok i Pa

N for den vestre remise fotograferes fra et tog under indkørsel grå HYBRID T43 H 215 og MY 1146 (h).

S for er der også meget stille:

Vestligst og øverst MX 1030 (b) må det være efter farvehukommelsen.

Dernæst Contec Rail MX 1041 (h).

CFL MX 1029 (b) skiltes med at være et GM-lok.

I spor 24 eksisterer et forspand bestående af CFL MX 1023 (b) med GM-symbol + 92 80 1226 032 2 D-CBBL.

I spor 19 eller 20 holder blå 185 518-8 og venter på næste godstog at fremføre.

(BL)

Fr 20/5 2011

Blå MX i Tå

På denne helligdag, storebededag, holder blå Contec Rail MX 1008 på pladsen.

Grå MY i GI

Contec Rail MY 1153 er ikke under istandsættelse på denne helligdag.

(BL)

KØREPLANER

To 19/5 2011 – sø 22/5 2011

AARHUS > SKJERN

Sporarbejde

Banedanmark foretager reparationsarbejder syd for Århus. Arrivas tog mellem Århus og Skanderborg er aflyst. Passagerer skal i stedet benytte DSB mellem Århus og Skanderborg

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/272-sporarbejde-mellem-aarhus-skanderborg-fra-den-19-maj-til-og-med-22-maj-2011>

(BL)

Fr 20/5 2011

Befordring af passagerer

MY 120, 100 km/t.

Tog VP 6407 (Kh-Lj), Kh 12:33, Lj 13:16

Tog VP 6409 (Lj-Hv), Lj 13:24, Hv 13:52

Hv Omløbe. Tog 6409 fremføres som arbejdstog med arbejdsstrækning Lj-Hv

Tog VP 6410 (Hv-Ro), Hv 14.01. Ro 14.16. Ro Omløbe

Tog VP 6419 (Ro-Kj), Ro 14.26, Kj 14.59

Tog VP 6423 (Kj-Hz), Kj 15.01, Hz 16.02, x 2450. Bemærkninger Hz Omløbe

Tog 6423 fremføres som arbejdstog med arbejdsstrækning Kj-Hz

Tog VP 6426 (Hz-Th), Hz 16.12, Th 16.36

Bemærkninger Tog 6426 fremføres som arbejdstog med arbejdsstrækning Hz-Th

Tog VP 6434 (Th-Kh), Th 16.42, Kh 17.41. Kh: Til Maskindepot

Kilde. Toganmeldelse nr. 11110

Tog 6407 bestod af DSBM MY 1101 + Ax 393 + Ac 42 + Bu 3703 (alle brune).

(BL)

Fr 20/5 2011 – sø 22/5 2011

Ændringer i trafikken

Ændrede minuttal for InterCityLyn og InterCity mellem Fredericia og Aalborg/Lindholm

Fredag den 20. maj (storebededag) samt lørdag/søndag den 21. og 22. maj kører InterCityLyn og InterCity efter ændrede minuttal mellem Fredericia og Aalborg/Lindholm.

- Rejseplanen er opdateret med de ændrede tider.

Hvad betyder ændringerne for dig, der kører i St. Bededagsferien?

- InterCityLyn kører ca. 10 minutter senere end normalt fra Skanderborg til Aalborg. Togene stopper ekstra i Hørning og Viby Jylland.
- InterCityLyn kører nogle få minutter senere end normalt fra Skanderborg til Fredericia.

- InterCity kører efter som normalt fra Skanderborg, men ankommer 13 minutter senere til Aarhus. Fra Aarhus til Lindholm kører togene 7-12 minutter senere end normalt. Om aftenen stopper 4 InterCity ekstra i Hørning og Viby Jylland.
- InterCity kører som normalt fra Aarhus mod København, men stopper ekstra i Viby Jylland. Fra Skanderborg til Fredericia kører togene nogle få minutter senere end normalt.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=23872>

(BL)

Fr 27/5 2011 – sø 29/5 2011

Sporspærring 27.-29. maj 2011 Sne-Ti

Der skal være sporspærring på **Thybanen** mellem **Sne** (Snedsted) og **Ti**, og til lokopersonalet og buschaufførerne er der trykt arbejdsopgaver.

Sporspærringen er ikke nævnt på de tre hjemmesider for Arriva Tog, DSB og Banedanmark.

Der står **intet** på Arrivas hjemmeside **mandag 23. maj 2011** kl. 9.34. Sporspærringen **Ar-Hx** (Hørning) fra afvigte weekend står stadig på <http://www.mitarriva.dk/trafikinformation/sporarbejde>.

På Banedanmarks hjemmeside står intet om sporspærringen. Det er **banedanmark**, der skal udføre arbejdet(erne) i sporspærringen.

Søges der eksempelvis på **Rejseplanen** efter en rejse **lørdag 28. maj 2011** fra **Str** kl. 11.13 til **Ti**, svarer Rejseplanen underligt. Tag tog 5527 mod Snedsted til Hurup Thy, vent 101 minut og rejs 3 kvarter med bus 320 til Thisted.

– *Hvorfor står der ikke, at Arriva Tog indsætter togbusser mellem **Sne** og **Ti**?*

– *Er LYN 1641, Str af 15.08, aflyst Str-Sne, for toget figurer ikke under "Senere afgang"?*

(BL)

TRÆKKRAFT

Ti 17/5 2011

MZ alene

DBSR MZ 1457 holder alene i spor 16 i **Fa** kl. 12.57.

(BL)

Fr 20/5 2011

Besøg på mdt Gb

Efter have kørt tog VP 6434 (Th-Kh) trykker toget, DSBM MY 1101 +BU 3703 + Ac 42+ Ax 393 på **mdt Gb**. Adgang til sker ad en nyt spor, der ligger som venstre spor af den nye bane **Kh-Kj-Rg**. Når VognEx på Kalvebod Brygge 40 er passeret, drejer sporet hen over det gamle rangerterræn og kommer hen til mdt ved drejeskiven.

I østenden holder der en sværm af blå ME, bl.a. DSB ME 1515, 1511, 1525 og 1509. Efter passage af skydebroen er Køf 272 (g) "opfyret"; i hvert fald i lys i lanterne. Den holder N for bygning Gb 505 A.

I MZ^{III}-udrangeringsspor holder DSB MZ 1430, ME 1508, en mere blå ME samt en blå EA.

Sæertoget fortsætter videre hen over **Otte Busses Vej** til **Cvk Kh**.

(Jen BL)

Lø 21/5 2011

5 sæt i lørdagens MR-udveksling Næ-Fa

Lørdagens MR-udveksling fra **Næ** til **Fa** vil bestå af 5 MR-sæt. Da kun de to p.t. er koblet, kommer den næppe af sted meget før tid ...

Modløbet må også forventes at bestå af fem sæt.

(JSL via BL)

GODSVOGNE

Ti 10/5 2011

Godsvogne på Kj Havn

I dag stod der fire DB Habins³⁴⁷ (ex. DSB Habins-y) på havnen i **Kj**.

(JSL via BL)

Fr 20/5 2011

Besøg på Cvk Kh

Kl. 18.30 flytter den dobbelte skydebro AX 393 sidelæns. Køf 256 (r) skubber den ind i bygning Obv 005 Museumstog.

N for Obv 005 holder der tre vogne:

Nærmest den dobbelte skydebro holder rustne 42 DSB 86 910 6 022-5 Vejle Dampmølle **MEL**.

Se denne Ucs på <http://www.jernbanen.dk/gvognsolo.php?Aar=1965&VognID=15627>

I midten grøn 21 DSB 86 ZE 508047 SALTSYRE tankvogn.

Se vognen på http://www.jernbanen.dk/dsb_zvognsolo.php?Aar=1893&VognID=1510

Gul Hjælpevogn nr. 5. Hjemsted Ng.

Se vogne på <http://www.jernbanen.dk/pvognsolo.php?Aar=1941&VognID=2956>

S for Obv 005 holder der mange vogne i dårlig tilstand, bl.a.:

Inderst Gbs 150 0 107-4

Data kan ses på <http://www.jernbanen.dk/gvognsolo.php?Aar=1965&VognID=2709>

Yderst Gbs 150 0 102

(Jen BL)

TOGSÆT

To 19/5 2011

Fra "rygters byro" m.m.

I dag mødte jeg en korrespondent fra "Rygters Bureau" og kan kunne berette følgende interessante ting:

– det forlyder der er mellem 1.500 og 2.000 fejl på en IC4 inden DSB's kvalitetskontrollører gennemgår togene på fabrikkerne i Italien. Det, DSB har bedt et advokatfirma undersøge, er konsekvenserne, hvis man nægter at modtage flere togsæt end dem, der allerede er i landet.

– det skulle være MG sæt 23, der som det første er under "genopbygning" i de lejede lokaler hos Bombardier i Randers. Toget splittes totalt ad, og ledningsnet og øvrigt el-udrustning udskiftes. Der gås vist frem efter en 7-punkts plan. Bl.a. forbedres også isoleringen i togets front, den var oprindeligt slet ikke isoleret, og er en del af årsagen til kolde førerrum.

– udbuddet af Svendborg-banen og Vestfyn skal være stillet i bero.

– der tales om at sætte flere MR-tog i stand. Bl.a. med henblik på at køre IC-tog mellem Aarhus og Aalborg samt mellem Esbjerg og Fredericia.

Og så til sidst til fakta:

Årets Døllefælde-tog køres med to MF-sæt, i dag skal det være MF sæt 10 + 40, der har tjansen.

Den 25.05.2011, 27.05.2011, 01.06.2011, 04.06.2011 og 05.06.2011 skal togene RØ 24029 (Nf-Rf) og RØ 24046 (Rf-Nf) igen køres med MR. Denne gang kommer MR-toget fra Næstved som M 6327 (Næ 13:06 – Nf 13:48) og kører retur som M 8248 (Nf 15:18 – Næ 15:58).

Fra på **mandag 23. maj 2011** ændres ODI (operatørens drifts instruktioner) for MR, så toget skal afbremses med førerbremseventilen samt med stopknappen under stationsophold. Dørene lukkes så fra igangsætningspanelet, og når lokomotivføreren har kontrolleret, at dørene er lukkede, sætter man sig i førerstolen, og først da (og med øjnene i køreretningen) sættes toget i gang. Ændringen skyldes sikkert en uheldig episode for nogle uger siden, hvor et MR-tog blev sat i gang uden signal og kørte ud i fjendtlig togvej.

(JSL via BL)

FÆRGER

On 8/6 2011

Hjejlen fylder 150 år

I anledning af Hjejlen 150-års jubilæum udgives et frimærke, som er designet og graveret af Martin Mörck. Frimærket fremstilles i kombination af stålstik og offset.

Lige siden 1861 har hjuldampere Hjejlen sejlet rundt på Silkeborgsøerne og bragt turister rundt i den smukke egn omkring Himmelbjerget. Der findes ældre hjuldampere end Hjejlen, men enten er de ikke i stand til at sejle, eller også er de ombygget til ukendelighed. Derfor kan Hjejlen med rette betragtes som verdens ældste originale hjuldampere i drift.

Hjejlen 150-års jubilæum bliver fejret i 2011. Post Danmark markerer jubilæet ved at udgive et frimærke med motiv af den gamle hjuldampere. Frimærkets endelige udseende vil blive præsenteret ved foyeren i Jysk Musik & Teaterhus i Silkeborg den 8. juni 2011. ...

Du kan læse mere om Hjejlen, Hjejleselskabet og jubilæet på adresserne www.hjejlen.com og www.hjejlen150.dk

Kilde: **Journalen 4•2011**

“Derfor kan Hjejlen med rette betragtes som verdens ældste originale hjuldampere i drift.”

– Er det rigtigt?

Læs om en endnu ældre hjuldampere i drift:

Skibladner – Historie

2. august 1856 ble Skibladner satt i fart. Siden da har skippet hele tiden gått i rute mellom Eidsvoll og Lillehammer. Se <http://www.skibladner.no/>

På Skibladner findes en postkasse, og frimærkers stempel beviser en forsendelse er sket fra skibet.
(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Fr 20/5 2011

En Dag Med Thomas og Vennerne

Alle børn kender fra TV og video det lille blå lokomotiv Thomas Tog, og i bededagsferien kommer det rigtige engelske Thomas-lokomotiv på besøg på Danmarks Jernbanemuseum – ingen andre steder i Danmark eller i hele Skandinavien kan du opleve dette!!!

En Dag med Thomas & Vennerne-Day Out With Thomas

Storebededagsferien (19.-22. maj kl. 9-16)

Efter kæmpe succeser i 2008, 2009 og 2010 gennemfører vi igen et stort Thomas Tog arrangement. Arrangementet finder sted efter aftale med HIT Entertainment. Til arrangementet hentes det blå Thomas-lokomotiv i Wales hos Llangollen Railway se mere om Llangollen Railway på <http://www.llangollen-railway.co.uk/page.php?id=1>

Blåt damplokomotiv kører i Od under blå himmel

Det blå damplokomotiv 1, “Thomas the Tankengine”, + OMB C 16 + ? er under indkørsel i **Od** samtidig med, at vi forsøger at fotografere det fra det indkørende tog IC 6416 (Ar-Cph?) kl. 9.42½.

(Jen BL)

FASTE ANLÆG

Ti 10/5 2011

Jernbaneoverkørsler kigget efter i sømmene

Den landsdækkende gennemgang af de sikrede jernbaneoverkørsler, som en Banedanmark har udført sammen med kommuner og lokalt politi, er nu færdig.

Formålet med gennemgangen var at finde de sikrede overkørsler, hvor yderligere sikkerhedsmæssige tiltag kan overvejes.

Gennemgangen har vist, at sikkerhedsniveauet i overkørslerne generelt er høj, og der er ikke fundet overkørsler, der på væsentlige punkter skiller sig ud fra det generelle sikkerhedsniveau i sikrede overkørsler.

– Vi fortsætter nu dialogen med kommunerne om det videre samarbejde og har sideløbende møder med bl.a. operatører og lokoførere, hvor vi får deres indspil, fortæller områdechef i Banedanmark Jørgen Thomsen.

I alt 426 jernbaneoverkørsler i 35 forskellige kommuner er blevet gennemgået.

Kilde: www.dr.dk/p4sj, **tirsdag 10. maj 2011** 06.38, Region Sjælland

(JSL via BL)

Næ havnebane – sporklipning indledt i dag

I dag har man klippet skinnerne på det meste af sporet mellem **Ringstedgade**-krydset og krydset ved Irma. I formiddags, da jeg var forbi, var der intet at se, men først på aftenen var sporet klippet det meste af vejen, og der stod en minigraver ved Irma-krydset. Der bruges sikkert til at grave fri omkring skinnerne, så man kan komme til at klippe.

Allerede før weekenden havde man lagt køreplader ud ca. 20 m fra Irma-krydset og mod **Maglemølle**, men da kørepladerne er lagt helt op til skinnestrengen, skal pladerne nok flyttes, hvis sporet skal op.

Også ved sygehuset graves der, sikkert også for at gøre plads til den fjernvarmeledning, der skal forsyne sygehuset med CO₂-neutral varme, som det så smukt hedder på et stort skilt – bare en skam det samtidig forhindrer CO₂-neutral eller i det mindste CO₂-reduceret transport af papirmassen.

Men havnen er så forhippet på at få monstertrucks til området, at de er uimodtagelige for almindelig fornuft. Jeg kunne dog godt forestille mig et par læserbreve i avisen vil gøre opmærksom på det uhensigtsmæssige i at lede disse monstertrucks forbi børneinstitutioner m.m. ...

(JSL via BL)

On 11/5 2011

Massakren på Næstved havnebane

I dag ved 11-tiden var sporet på Næstved havnebane klippet hele vejen mellem Ringstedgade-krydset og indkørslen til Maglemølle. Steder med rillespor og tvangsskinne (som der er i kurverne) kan ikke klippes; her graves ned under skinnen og skinnen skæres over med en skærebrænder.

Klippemaskinen fra Aarsleff stod på sine gummihjul inde på Maglemølle, så tilsyneladende venter man med at fjerne sporene inde på Maglemølle. Her ligger noget af sporet med 60 kg/m skinner på betonsveller

GSM-R master

I **Rm** (Herlufmagle) ligger der en GSM-R mast over for stationen, og i **Hd** (Havdrup) er der støbt fundament Ø for stationen, sikker også til en GSM-R mast.

(JSL via BL)

Kd stationsbygning ombygges

Tirsdag 26. april 2011 var to arbejdere i gang med tryklufthamre i ventesalen. På forpladsen stod et lad, hvorpå løshamret byggemateriale kunne læsses i. Der var dog gennemgang igennem de to vestlige døre og indgang til 7-Eleven. De to karnapper på perron 1 er fjernede.

I dag ser der lige så rodet som for 15 dage siden.

(BL)

To 12/5 2011

Havnebanen i Næ

I eftermiddags var jeg nede for at se, hvor langt man er nået med at pille havnebanen op. Man var da nået cirka halvvejs mellem krydset ved Irma og Phønix-krydset. En stor gravemaskine piller sporrammerne op, ryster gruset af, hvorefter skinnerne skrues af svellerne.

Jeg vil tro man fjerner sporet mellem **Ringstedgade** og Irma-krydset når man kan spærre et par kørebaner på vejen, enten om aftenen eller i weekenden.

PKL fortæller, at man i dag har rettet skærverne af på Fodsporet mellem **Herlufsholm** og **Fy** (Fodby). Det er NCC, der skal udføre arbejdet med at asfaltere stien.

(JSL via BL)

Fr 13/5 2011

Udbygning og modernisering Vamdrup-Vojens

Banedanmark har ansvaret for planlægningen af anlæg af et ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens.

Projektet har til formål at udvide kapaciteten og opgradere hastigheden til 160 km/t på strækningen mellem Vamdrup og Vojens. I den forbindelse skal der etableres et 2. spor ved siden af det eksisterende jernbanespor.

Der blev vedtaget en anlægslov gældende for hele strækningen mellem Vamdrup og Padborg i 1993, men kun strækningen Vojens-Tinglev blev realiseret og færdigbygget i 1996. Der skal nu udarbejdes beslutningsgrundlag for delstrækningen Vamdrup-Vojens med henblik på en politisk beslutning i slutningen af 2011.

Der vil være offentlig høring om projektet fra fredag d. 13. maj til d. 24. juni 2011.

Al information om projektet vil i perioden være at finde her på hjemmesiden og i trykt udgave på Vamdrup, Haderslev og Vojens biblioteker.

Fakta

Formål:

Udbygge og modernisere strækningen Vamdrup-Vojens så hastigheden for passagertog kan hæves til 160 km/t. Desuden øges kapaciteten og regulariteten.

Hvordan:

Der bygges et nyt elektrificeret spor på ca. 20 km.

Budget:

Projektet forventes at koste 700 mio. kr.

Forventet arbejdsperiode:

Medio 2013 til medio 2015.

Status på projektet:

Projektet er på et forberedende undersøgelsesniveau og forventes endeligt besluttet af Folketinget i slutningen af 2011.

(BL)

Ti 17/5 2011

Spunsvægge rejst i TI

I km 8,0 er der på begge sider af banen banket en måske 5-7 meter høj spunsvæg til den kommende bro i stedet for ovk 19 A, der lå i km 8,1 og blev nedlagt **søndag 1. oktober 2000**.

(BL)

Sø 22/5 2011

Fundamenter til radiomaster

Der arbejdes stadig nogle få steder, men de fleste steder er de tre betonfundamenter støbt på deres plads, og de tre metalholdere til de kommende GSM-R master ligger klar til at bære den kommende mast.

På Thybanen

Ved ovk 38 i km 21,651 i **Hw** (Hvidbjerg),
ved usikret ovk 76 i km 31,743 **Ln-Yd** (Lyngs-Ydby),
ved sikret ovk 121 i km 41,995 **Ur-Bn** (Hurup Thy-Bedsted Thy),
ved usikret ovk 160 i km 52,219 **Bn-Hæ** (Hørdum) ligger der nogle galvaniserede metalrør og beslag, der kunne være til en kommende mast.

Den indbyrdes afstand ligger på omkring 10 jernbanekilometer.

På Vestkystbanen

Ved usikret ovk 152 i km 78,1 **Vno-Is** (Varde Nord – Sig),
ved sikret ovk 257 km 131,8 **Lm-Rj** (Lem-Ringkøbing),
ved sikret ovk 1 i **Vem** på **Lemvigbanen**.

Banen dårlige tilstand på Vestkystbanen

Mens der i resten af landet er ved at være tyndet ud i de "evige" La'er, står det sløjt til på **Vestkystbanen**. Således var der kun tre La for en måned siden, Nu er der kommet næsten tre gange så mange La, eller de derværende er blevet længere.

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
31. Esbjerg-Struer						
Varde	73,2	72,7-73,6	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Tistrup	87,3	86,9-87,7	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Ølgod	98,0	97,6-98,4	20	00.00	24.00	Banens tilstand
Skjern	115,6	115,1-116,2	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Skjern	115,6	Udkørsel Spor 3	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Lem	127,0	135,6-139,3	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Ringkøbing	139,2					
Vemb	168,2	174,9-175,0	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Holstebro	186,6					
Holstebro	186,6	189,0-191,8	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Hjerm	195,1					

Va Udkørselsenden i nordenden er nu så dårlig, at der er etableret La **40**.

Tr Hastigheden er sat ned fra 100 km/t. ned til en La **40**.

Øg Spor 1 har længe haft en Fast hastighedsnedsættelse **20** gældende for spor 1, der stadig har sandballast, og hastighedstavlerne på I-signalerne viste **20**. Nu omfatter det også spor 2, og er der stillet en indkørsel i spor 2, viser I-signalet Gult over grønt, og så skal der nu køres med hastigheden 20 km/t. over 0,8 km = næsten 3 minutters tidsforbrug. Stationslængden er 1,2 km. Togene taber tid, der er meget svær at indhente. Når et tog fra **Es** ankommer forsinket i spor 3 i **Sj**, kommer det krydsende, andet tog fra **Str** til at holde for stop ved det nordlige I-signal. De to tog har kun 2 hhv. 3 minutters standsning og afgår derfor begge forsinkede. Det er en uholdbar situation.

Lm-Rj Den i årevis lange La **80** fra **Sj** til 3,6 km før **Rj** er for nogle tidligere måneder siden blevet forlænget med 3,7 km til 0,1 km efter **Rj**. Der er således Fast hastighedsnedsættelse **80** og La **80** over 12,2 km mellem begge stationer.

Bu-Ho La **40** omkring ovk 345 i km 175,0.

Ho-Hm Den "faste" La **80** km 190,9-191,0 er nu blevet udvidet i begge retninger til km 189,0-191,8. Arrivas tog skal afgå fra **Hm** og ankomme til **Ho** 6 minutter senere = 85 km/t. i gennemsnit.

(BL)

Ma 23/5 2011

Den tidligere havnebane i Næ

Der arbejdes i **Næ** med at ligge fjernvarmerør ned mellem sygehuset og Føniskrydset, men det ser ikke ud til at der fjernes spor mellem Føniskrydset og **Maglemølle**, før man skal grave fjernvarmerørene ned dér.

(JSL via BL)

UDLAND

On 11/5 2011

Broarbejde på Rendsburger Hochbrücke

Broarbejdet på den 2.489 meter lange og 42 meter i frirumsprofil høje jernbanebro over **Nord-Ostsee-Kanal** mellem **Orf. Brücke** i km 106,5 og **Rendsburg Brücke** i km 109,8 er fortsat i gang. Fra opkørslen ses de sydlige brofag ud til at være grå; det kan også være plast omkring broen. Der er La **40** på det østre spor, mens det vestre er meget rustent. Arbejdet ender omkring km 107,4. Ifølge hukommelsen har der kun været et spor farbart i årtier. Der stræbes dog at få begge spor farbare en gang ude i fremtiden

...

(BL)

Ti 17/5 2011

Hector-godstog passerer Hmb Hbf

Under ventetiden på 91 minutter fra ankomsten kl. 7.59 (-4) af CNL 1286 fra **München Ost** til næste tog, tog EC 386 med DSB MFA 5077+77, afgår kl. 9.30 mod **Danmark**, er kameraet skudklart i nordenden af stationen. Det kunne jo være, at det dukkede noget spændende op ...

Kl. 8.26 passerer grå Hector 241.003 "Organa" med et nordkørende godstog. Imens holder rød DB 120105-2 for ● ved det nordlige I-signal mellem **Hmb Dammtor** og **Hmb Hbf**. Det varer et helt minut, for den sidste godsvogn er kørt forbi.

(BL)

DIVERSE

Fr 22/4 2011

Indbrudsforsøg i kiosken

STRUER: Politiet oplyser, at der klokken 04.15 i fredags blev begået et indbrudsforsøg ved kiosken på DSB-Stationen i Struer. Ifølge politiets oplysninger lykkedes det at af liste det yderste lag glas, og da gerningsmanden forsøgte at knuse det inderste, skar han sig og blødte, så politiet fik sikret et dna-spor til den videre efterforskning.

Kilde: **Struer Dagbladet**, tirsdag 26. april 2011, side 2

(BL)

/5 2011

TOGENTUSIAST Troels har været i en uges praktik hos Arriva i Varde. Og det er en dedikeret, ung mand. Siden han var lille har tog og togrejser været hans store passion, og nok få kender Arrivas køreplaner bedre end Troels, som følger med i selv de mindste ændringer. **Privatfoto**

En rummelig arbejdsplads

16-årige Troels elsker tog og har været i praktik hos Arriva Tog i Varde, selv om han har specielle behov.

PRAKTIK • VARDE

Arriva har meget at være stolt af. Det er ikke kun en arbejdsplads med mange nationaliteter, men

også en arbejdsplads, hvor man gerne vil skabe muligheder og give plads til alle.

Det har Arrivas HR-afdeling modtaget en rørende tak for af en taknemmelig mor, som har haft

sin søn i praktik på værkstedet og hos viceværterne hos Arriva Tog i Varde.

16-årige Troels har specielle behov, og han har en drøm om at blive lokofører.

»Det 'bløde' arbejdsliv er svært i Danmark. Man leder med lys og lygte, men jeg prøver at lære Troels, at man skal kæmpe for det, man vil. Og selvom Troels aldrig når sin store drøm om at blive lokofører, prøver jeg også at lære ham, at det ikke skal lade ham slukke for de drømme, han har for sin fremtid,« siger hans mor, Marianne Sørensen fra Møgeltønder i Sønderjylland.

Drømmen om tog

Passionen for tog har fulgt ham, siden han var lille. Da han var fire år gammel, pakkede han en dag en taske og meddelte familien, at han ville rejse. Han ville til Tønder med tog. Først ville han bowle i Skærbæk, dernæst ville

han tage toget videre, hvor det nu kørte hen.

Da han blev lidt ældre, blev hans familie stillet i udsigt, at man nok skulle forvente, at han en dag ville skulle på førtidspension.

Men det agter Troels ikke. Derfor kæmper hans mor for at skabe muligheder for skåne- eller flexjob til ham. Og derfor var ugen hos Arriva af helt særlig betydning.

»Personligt er jeg glad for, at der findes mennesker, der er åbne for at give min søn en chance til at prøve sine drømme af. Det er jo noget, man tænker over hele børnenes opvækst, om man kan finde et ståsted til dem – til trods for de begrænsninger, nogle unge mennesker med specielle behov har. Det er svært at leve med begrænsninger, når viljen er der,« fortæller Marianne Sørensen.

Og Troels har vist, at viljen er der. Hver morgen stod han op

kvart i fem, cyklede otte kilometer til Tønder og tog toget to timer videre til Varde for at møde ind hos Arriva, men grinede alligevel trods træthed, når han var hjemme i Møgeltønder klokken seks om aftenen.

Tak og ros til Arriva

»Han har haft en super uge i Arriva, og det har givet ham et indblik i nogle opgaver, han ikke vidste om togverdenen. Jeg er superglad for, at der findes virksomheder, som ikke bare tænker i kroner og øre, men får alle med og også tilbyder muligheder for mennesker med specielle behov. Arriva har givet min søn mulighed for at prøve sine drømme af, og det er både Troels og jeg meget taknemmelige for,« siger Marianne Sørensen og sender samtidig en stor hilsen og særlig tak til Arriva i Varde.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 32, **maj 2011**, side 2. Af Lene Mathiesen

TOGDRIFT 51 procent af danskerne mener, at konkurrence til DSB fra andre togoperatører kan give en mere stabil togdrift i Danmark. Det viser en meningsmåling, som Greens Analyseinstitut har foretaget for Børsen.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 32, **maj 2011**, side 3

OVERKØRSLER Banedanmark har gennemført en landsdækkende screening af 426 sikrede overkørsler i 35 kommuner, og områdechef Jørgen Thomsen vurderer, at overkørslerne »generelt har en god sikkerhed«.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 32, **maj 2011**, side 4
(BL)

Sø 8/5 2011

Analyse: DSB's mareridt: IC4 aldrig klar til sammenkobling

Ansaldobreda var aldrig i nærheden af at få det til at lykkes. DSB har efter to års arbejde heller ikke haft heldet med sig: At få IC4-sættene til at køre driftssikkert i sammenkoblet konfiguration er fortsat selve det eksistentielle problem for IC4-toget. Det er vigtigt at holde godt fast i denne pointe efter en uge, hvor offentligheden er blevet præsenteret for hele den palet af fejl, som fortsat plager IC4-togene.

...

Kilde: <http://ing.dk/artikel/118874-analyse-dsbs-mareridt-ic4-aldrig-klar-til-samme>

Ingeniøren **søndag 8. maj 2011**

(JSL via BL)

Ti 10/5 2011

Nye ansigter i DSBFirst

Vedligeholdelseschef Jan Rosenfeldt og økonomidirektør Lars Peder Madsen har i dag sidste arbejdsdag i DSBFirst.

Claus Rehfeld Moshøj, projektleder for "DSB in a box", overtager Jan Rosenfeldts ansvarsområde. Michael Juhl-Sørensen, økonomichef i DSB, er udnævnt til fungerende økonomidirektør i DSBFirst.

Ifølge bestyrelsesformand i DSB Sverige, Gert Frost, er der brug for et nyt hold til at håndtere udfordringerne i DSBFirst og DSB Sverige, og han takker Jan Rosenfeldt og Lars Peter Madsen for deres indsats under den travle svenske ekspansion.

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 10. maj 2011**

Million-besparelse på rengøring af tog

Klargøring har indgået en ny kontrakt med ISS om rengøring af DSB's tog. Aftalen betyder renere tog, og DSB sparer samtidig et tocifret millionbeløb over de næste tre år

Ud over tog til tiden så betyder rene tog rigtig meget for DSB's kunder – særligt rene toiletter – og DSB udvikler nu med en ny aftale sit samarbejde med ISS om rengøring af tog.

Chef for Klargøring, Claus Holm, understreger, at DSB med den nye aftale ikke blot får en endnu bedre kvalitet end tidligere – DSB sparer også et tocifret millionbeløb.

»Vi har indbygget en mere fleksibel opgaveløsning i kontrakten. I stedet for at gøre rent ud fra meget faste procedurer, så bliver det i højere grad op til den enkelte medarbejder at kunne fravige fra arbejdsplanen og vurdere, hvad der reelt kræver mest rengøring, når et tog kommer ind til Klargøring,« siger Claus Holm.

Løbende kvalitetsmøder

Den nye aftale med ISS indeholder flere nye

tiltag, der skal sikre, at rengøringen bliver endnu bedre.

Et af tiltagene er løbende kvalitetsmøder. Hver måned vil DSB og ISS se hinanden i øjnene og afstemme forventninger og se på forbedringsforslag i samarbejdet for at løfte kvaliteten.

»Vi har nogle klare kvalitetskrav, som vi gerne vil have, at ISS lever op til. Ved at mødes hver måned og se på, hvordan det går, kan vi tilpasse og forbedre indsatsen i fællesskab,« fortæller Claus Holm og fortsætter:

»Det er et kvalitetsmøde, hvor jeg forventer, at Onboard Service også deltager, så vi kan få deres input med, da det er dem, der har kundekontakten.«

ISS er også glad for den løbende dialog:

»På den måde sikrer vi, at vi leverer et resultat, som DSB er tilfreds med. Vi har i ISS stor erfaring med rengøring i transportbranchen, og det kræver hele tiden evnen til at kunne være fleksibel og omstillingsparat. Det er vores medarbejdere rigtig gode til, og i en tæt dialog med DSB

kan vi sikre, at arbejdet hele tiden forbedres til glæde for DSB's kunder,« siger regionschef for ISS, Bente Pedersen.

Graffiti og togvask

Og det gode samarbejde giver værdi for begge parter – også ud over aftalen om rengøring.

»DSB er en af vores største og vigtigste kunder, og det betyder rigtig meget, at vi har samarbejdet i så mange år, når vi skal løse rengøringsopgaven, men vi får også flere sidegevinster forærende,« siger Bente Pedersen.

En af de sidegevinster er et særligt middel, som S-tog har udviklet til at fjerne graffiti med. Men også DSB har fået nogle gode tiltag indført gennem samarbejdet med ISS.

»ISS har sørget for et rengøringsmiddel og en metode til at vaske vores tog med, der betyder, at vi ikke skal gøre det manuelt. Her har ISS en viden om rensemidler og metoder, der kommer os til gavn. På den måde styrker vi hinanden i samarbejdet,« siger Claus Holm.

Claus Holm ser frem til det kommende samarbejde i den nye aftale, som vil styrke rengøringen af DSB's tog. En aftale, som han bestemte ikke vil

tage æren for selv. »Der har ligget mange timer i at forberede det oplæg, vi har lavet til ISS. Her har vi i Klargøring fået en uvurderlig hjælp fra flere funktioner i DSB. Det gode resultat kan vi alle være glade for i dag,« slutter Claus Holm.

Fakta: ISS rengøring i Klargøring

- Hvert døgn bliver flere hundrede tog gjort rent.
- Der foregår rengøring på alle depoter, men de fleste opgaver foregår i København, Kastrup, Belvedere, Fredericia og Århus, men også Nykøbing hører til ét af de steder, hvor der er en stor produktion.
- Klargøring arbejder med flere typer af rengøring:
 - Hovedrengøring.
 - Trafikrengøring.
 - Letrengøring.
 - Oprydning.
 - Midtvejsrengøring.
- DSB har samarbejdet med ISS siden 1964.
- Aftalen træder i kraft den 1. juni 2011 og løber tre år frem med option på forlængelse i et år.

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 10. maj 2011**
(JSL via BL)

On 11/5 2011

DSB kræver, at IC4 leverandør strammer op

DSB har fået nok af IC4-tog i en alt for ringe samle kvalitet leveret af den italienske leverandør, og det kan få alvorlige konsekvenser for AnsaldoBreda.

DSB har iværksat nye initiativer for at sikre kvaliteten af IC4 og vil fastholde AnsaldoBreda på, at kvalitetskravene skal være opfyldt, før nye togsæt vil blive modtaget i Danmark. Det har DSB besluttet, kom det frem på et møde med transportministeren og Folketingets Trafikudvalg i går.

"Vi oplever dårligt håndværk og simple og skjulte fejl som mangelfuldt udført el- og montagearbejde, og det tager vi konsekvensen af nu," siger direktør for Fjern- & Regionaltog Frank Olesen.

Konsekvens

Frank Olesen slår samtidig fast, at DSB naturligvis stadig forventer af AnsaldoBreda, at det sidste af de 83 IC4-togsæt er leveret med udgangen af tredje kvartal 2012, som det hele tiden har været aftalt. Og det skal være togsæt i en ordentlig kvalitet.

"I kontrakten, vi har med AnsaldoBreda, er det gjort fuldstændig klart, at de IC4-togsæt, vi modtager, skal være i samme kvalitet som togsæt 22, der var det første 2. generationstogsæt, AnsaldoBreda leverede," siger Frank Olesen og tilføjer:

»Vi vil naturligvis også holde AnsaldoBreda op på kontraktens bodsbestemmelser i tilfælde af forsinkelser, så det kan blive en dyr affære for AnsaldoBreda, hvis de ikke leverer bedre kvalitet til tiden,« siger han.

Driftskvaliteten er ikke god nok

DSB fortalte også på mødet, at et IC4-tog blot kører 2.000 kilometer mellem hver hændelse. Det er markant dårligere end DSB's andre typer tog. Eksempelvis kører et Øresundstog aktuelt omkring 20.000 kilometer mellem hver hændelse.

Kilde: DSB i dag Online, **onsdag 11. maj 2011**
(JSL via BL)

Ny direktør for Aarhus Nærbane

DSB Fjern- & Regionaltog har ansat 51-årige Erik Hansen som ny direktør for den kommende DSB Aarhus Nærbane, der er en fusion af DSB-strækningen Grenaabanen og Midtjyske Jernbaners Odderbanen, som DSB begynder at trafikere fra 1. oktober 2011.

Erik Hansen kommer fra en tilsvarende stilling hos Midtjyske Jernbaner, der er driftsselskabet bag Odderbanen og Lemvigbanen, og har mere end 30 års erfaring med jernbanedrift. Han startede som stationsbetjent ved Vestbanen i 1979 og har valgt at blive boende i Varde cirka midtvejs mellem Midtjyske Jernbaners to banestrækninger.

"Hjemmefra har jeg cirka 100 kilometer til Lemvig og 130 kilometer til Odder, så det passer fint, det er sådan midt mellem," siger han beskedent.

Erik Hansen er gift, har to voksne børn, der er flyttet hjemmefra, og fire børnebørn. Når den nye organisation er på plads, planlægger konen og han at kigge på hus i Østjylland, så de kommer tættere på Erik Hansens arbejdsplads i Odder.

Læs mere om Erik Hansen og planerne for driften af DSB Aarhus Nærbane i DSB i dag på tirsdag den 17. maj.

Kilde: DSB i dag Online, **onsdag 11. maj 2011**
(JSL via BL)

To 12/5 2011

Handlingsplan vedrørende IC4

Eksternt Review af IC4 og IC2

<http://trm.dk/da/publikationer/2011/handlingsplan+vedrørende+ic4/~media/Files/Publication/2011/Eksternt%20Review%20af%20IC4%20og%20IC2.ashx>

Alternative materielstrategier som konsekvens af IC4

<http://trm.dk/da/publikationer/2011/handlingsplan+vedrørende+ic4/~media/Files/Publication/2011/Alternative%20materielstrategier%20som%20konsekvens%20af%20IC4.ashx>

Kilde: <http://trm.dk/da/publikationer/2011/handlingsplan+vedrørende+ic4/> **torsdag 12. maj 2011**
(JSL via BL)

På <http://trm.dk/da/nyheder/2011/handlingsplan+vedrørende+ic4+og+ic2/> kan man læse Transportministeriets pressemeddelelser, og på www.ing.dk er der også meget nyt om både IC4 og DD, hvor lejemålet heldigvis er forlænget. Nedenfor hvad der i dag står på DSB's intranet.

(JSL via BL)

Her lidt om **Skælskørbanen** i Sjællandske Slagelse. Det meste af det rullende materiel står dog stadig i **Ss**, først i næste uge ventes det sidste flyttet til **Øn**.

Den lille franske togførervogn – med den sjove historie-ender enten i **Nordsjælland** eller som havehus i **Ss**.

(JSL via BL)

Sø 15/5 2011

Tag ansvar for passagererne – Berlingske Mener www.b.dk

De seneste mange ugers afsløring af ubegribeligt uprofessionel ledelse af DSB og DSBs bestyrelse har resulteret i alvorlige anklager om forbudte statstilskud til DSBs datterselskab DSBFirst, i fyring af DSBs og datterselskabets ledelser, og en del mere, som pladsen ikke tillader at gengive.

...

Kilde: <http://www.b.dk/berlingske-mener/tag-ansvar-for-passagererne>, søndag 15. maj 2011 22:30
(JSL via BL)

Ma 16/5 2011

S og SF siger undskyld til passagerer for dieseltog

Det var en historisk fejltagelse, at SR-regering og venstrefløjen i 1995 stoppede elektrificeringen af jernbanen og endte med at købe IC4-tog. Det erkender S og SF. DSB håber, at de første eltog kan købes i 2015

...

Kilde: <http://www.b.dk/nationalt/s-og-sf-siger-undskyld-til-passagerer-for-dieseltog>
Af bm-heip og Hans Larsen
(JSL via BL)

