

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 8. januar 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 27/12 2011

Tog 381 forsinket

Denne fugtige formiddag liver **Vj** Vindmølle op med lys på de fire vinger, mens tog IE 381 (Ar-Hmb Hbf) gør ophold 8.42-43½ (- 1½/- 2) i spor 4 i Vj. Der er DB 605 503-1+ +605 003-3.

(Jen BL)

Tragisk Juleferie

Gul RSC MK 612 holder i sporet, hvor den plejer. Den til rangerpersonalet toetagers bygning mellem træerne er revet ned.

– Hvilket personale kommer og kører med MK 612?

Tog 380 forsinket

DB 605 517-1 ankommer i spor 6 i **Vj** kl. 18.00 (-29). Tog IE 380 (Hmb Hbf-Ar) må have været endnu mere forsinket sydfra, for standsningstiden i **Fa** er 17.00-13.

(BL)

On 4/1 2012

Tre GM-lok til på én gang i Ar

DSB MZ 1425 holder i spor 01 foran remisen på **mdt Ar**.

RSC MZ 1453 holder i spor 502.

DSB ME 153(3) + (4) toetagesvogne på P-risten omkring kl. 14. Afgår 14.29 med ME'en bagerst.

Kan det have været tog L 44 (Fh-Cph), hvor pass. har måttet skifte i Ar?

(BL)

Fr 6/1 2012

Havarikommissionen har endnu ikke klarlagt, hvorfor et IC4-tog ikke kunne bremse godt nok i november på Fyn.

IC4-tog var 374 meter fra katastrofe

Et IC4-tog brugte 800 meter længere på at bremse ned, end det burde, da det den 7. november var nær ved at gå galt ved Marslev på Fyn.

Lyntoget, som var fyldt med passagerer, buldrede på grund af svigtende bremses frem for rødt lys og standsede blot 374 meter før, det bragede ind i et holdende godstog. Og det er ikke langt, når man taler om hastigheder op mod 180 kilometer i timen.

Oplysningerne kommer i en foreløbig redegørelse omkring hændelsen, som Havarikommissionen offentliggør fredag.

Tog i garage

Hændelsen den 7. november fik efterfølgende DSB til at køre alle IC4-tog i garage, mens bremseproblemerne bliver undersøgt til bunds. For efter episoden kom det nemlig frem, at en anden lokofører havde oplevet et lignende bremsesvigt tre dage forinden.

Havarikommissionens undersøgelser viser, at IC4-toget Lyntog 47 brugte 2.800 meter på at bremse ned fra en hastighed på 180 kilometer i timen, før det holdt helt stille. Sådan en nedbremsning bør normalt kunne klares på mindre end 2.000 meter.

Kommissionen har efterfølgende undersøgt både tog og skinner og konstateret, at hverken fedtet føre i form af blade eller forurening på banelegemet kan forklare den alt for lange bremselængde.

Flere test

Klokken 15:17:25 passerede toget et stopsignal. Først klokken 15:18:00 holdt toget stille. Lyntog 47 buldrede altså af sted i 35 sekunder efter at være køre over for rødt.

Nøjagtig 1 minut og 22 sekunder, inden toget holdt stille, havde man målt dets hastighed til 177 kilometer i timen.

Havarikommissionen har siden hændelsen foretaget flere test i håbet om at finde en forklaring på den alt for lange nedbremsning.

Kun i enkelte tilfælde er det lykkedes at genskabe en situation, som kunne minde om situationen den 7. november. Men det har krævet, at man har fedtet skinnerne ind i olie, hvilket ikke var tilfældet den dag på Fyn, som var så tæt på at blive skæbnesvanger.

Havarikommissionen fortsætter undersøgelserne af hændelsen og har blandt andet planlagt en række yderligere test. /ritzau/

Kilde: <http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2012/01/06/123600.htm>, fredag 6. januar 2012 12.36 Indland

Garage kontra remise

Der er vist en bilist, der skriver denne artikel, er nærmere betegnet ikke jernbane-kyndig. Jeg har aldrig set et togsæt i en garage. Det ville dog kunne lade sig gøre i busgarage, for et togsæt er fra 42 meter og til 86 meter langt. Der må ingen skinner være, for så er det en remise¹⁾.

Ved at gå en tur over **Ringgade Broen** i **Ar** vil enhver kunne se, at de ifølge fortællinger 43 MG-togsæt ikke ville kunne være i en eller flere remiser.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Fr 30/12 2011

PTN har her lige ved 12-tiden set et vestgående Hector-godstog på **Øresundsbroen** med to lokomotiver.

Klokken 9.52 så jeg DSB ME 1535 + B 2000 + S 001 + WRm 603 (bemærk nummeret ikke er 003) mod vest passere **Fj** (Fjenneslev) som M 8135 (Kh-Ar).

(JSL via BL)

To 5/1 2012

"Kingo" i Kj

I dag lagde jeg mærke til en stor entreprenørmaskine fra "Kingo" i **Kj**.

– *Har man mon været i gang med at rive noget ned? Måske ved olietankene ved siden af remisen?*
(JSL via BL)

Fr 6/1 2012

En ualmindelig fredag

I dag mødte jeg 05:49 og kørte først RØ 4901 (DSB ME 1522 + 4 DD) til **Vo** og derefter til Kh med RØ 84210.

Efter **Ro** mødte jeg to DB-godstog, det ene en solo EG, det andet en EG med kun to bogietankvogne.

I **GI** var der meget tomt, så tilsyneladende er coil-vognene allerede sendt tilbage til Tyskland!

Efter pause på **Kh** skete hjemturen med RØ 4921 (DSB ME 1531 + 4 DD). På grund af forsinkelser ville RØ 2512 vende til RØ 4921 på **Kh** og ikke på **Kk**. Jeg gik ned på perronen i god tid, og ifølge skærmene skulle toget køre fra spor 7, men der holdt kun en tom stamme på vej til **Blv** (Belvedere).

Til sidst fandt jeg "mit" tog i spor 2, men uden togfører samt passagerer, og toget var skiltet ankomst, medtager ikke passagerer. Derfor ringede jeg til **kmp**, der sagde, at jeg ikke skulle forvente at komme af sted foreløbig! Der var faldet en køreledning ned på **Blv** – vistnok ved spor 57, og fra spor 2 skal man "via pladsen" – men stadig på signal – hvis man skal ad højre spor. Tgf havde ikke hørt dette, men sagde der ikke var kørestrøm på **Kk**, så det var en rigtig fredag på **Kh** ...

Mens jeg holdt der, ankom et langt DD-tog i spor 1: ABs 7925 + Bk 7825 + B 7760 + B 7712 + DSB ME 1511 (der var "i live", da den elbremsede) + ABs 7913 + Bk 7810 + B 7734 + B 7755 + DSB ME 1515 (der lød lidt tavs, da jeg kørte forbi). De ankom som tog RØ 82516 (Tø-Kh), så et eller andet må være sket med ME 1515 omkring **Tø**.

Omkring 30 minutter efter planmæssig afgang ringede jeg igen til **kmp** for at kunne meddele de rejsende, hvornår de kunne forvente at komme af sted; der var nemlig meget tavst i højtalerne, og tgf havde ikke kunnet komme igennem til "driften".

Jo – nu skulle jeg lige se – og lidt ventetid i telefonen – om fem, nej nok syv minutter, ville jeg få udkørsel ad venstre spor. Der gik nok lidt længere tid, men endelig kom jeg af sted. Når man får udkørsel ad venstre spor fra **Kh** mod **Vestbanen**, kan man først komme på højre spor ved **Hif** (Hvidovre Fjern), så der holdt først to MF/ER-tog ved hvert deres signal, og derefter to DD-tog også ved hvert deres signal, ja, det sidste holdt ved I-signalet til **GI**!

¹⁾ **remise** (fransk): opbevaringshal for lokomotiver, jernbane- og sporvogne.

Kilde: Lademanns Leksikon M-R, side 763, Redaktionen afsluttet fredag 4. juli 2003.

På "FDB-siden" i **GI** stod tre tomme CFL Rbn..., herunder en ret ny, blå vogn, der stod så flot i den lave vintersol – ærgerligt man var på hurtig gennemrejse i **GI**.

I **Rg** var der tre MK'er, hvoraf **623** rangerede, mens **609** og **622** stod side om side.

Det så – i farten – ikke ud til, man var nået så meget længere med nedrivningen af pakhuset.

I **Næ** var det så meningen, jeg skulle have kørt en omgang på **Lille Syd** med RØ 3434 og 2431, men allerede mens jeg holdt på **Kh**, havde jeg briefet "driften" om, at det nok kom til at knibe lidt, og i **Ro** ringede jeg og sagde, at de gerne måtte sætte rådigheden til at køre turen.

Nu var der to grønne hele vejen, også ved **Rg**, så jeg var i Næstved 11:37, og kunne godt have nået turen på **Lille Syd**, men nu var der vist indtil flere rådigheder, og så brugte jeg tiden på at lave arbejdsmiljøarbejde i stedet ...

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

On 4/12 2011

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Rk og Vg, afg. Rk kl. 06:35, pga. væltet træ. Der henvises til næste afgang fra Rk kl. 07:15. Mvh. Arriva Tog

Kilde: [70Arriva \(06:41\)](#)

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Vg og Rk, afg. Rk kl. 06:50, pga. væltet træ. Der henvises til næste afgang fra Vg kl. 07:26. Mvh. Arriva Tog

Kilde: [70Arriva \(06:47\)](#)

Væltet træ fjernet

Det væltede træ og dets rester var fjernet så godt ved middagstid, at der ingen trærester var at se.

Derimod har et oversavet træ i flere måneder ligget vandret ud mod profilet i km 49,4 lige før 1. afstandsmærke til **Ra** i kørselsretning **Sm → Ra** (Stoholm → Ravnstrup). I kurven ser det ud til at rage ud i profilet, men det husker de lkf, der fast kører på **Langåbanen**, at det gør stammen ikke. Det forstyrrende element er sidste år blevet meldt til **FC Vg**, men baneafdelingen har ikke fjernet forskrækkeren.

(BL)

KØREPLANER

12 2011

Flere aftentog til Aarhus

KØREPLAN Det er blevet lettere at komme sent hjem fra arrangementer i Boxen og Messecentret i Herning, efter at Arriva Danmark har ændret køreplanen for sine sene aftentog fra Skjern mod Aarhus. Siden 12. december kører de et kvarter senere – og nu helt til Aarhus.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 5

(BL)

FASTE ANLÆG

Ti 27/12 2011

Gamle stationsskilte dukker op i Kn

På **Kn** (Nørreport) station er de støjdæmpende plader fjernet på S-togsperronen, og den gamle klinkevæg er kommet frem.

Der er bevaret 4 gamle stationskilte i mere eller mindre god stand. Det sydligste er i den bedste stand. Der mangler kun en lille smule af N og det sidste R. Det nordligste, som er næsten hvor perron starter, er i noget dårligere stand, mens de to midterste er i meget dårlig stand. Der er kun stregen tilbage i de to nordligste.

(TL via BL)

På skinner: Hundested – Hillerød

Fra fiskersamfundet ved indsejlingen til Isefjord går turen via industribyen Frederiksværk til slotsbyen Hillerød. Mange kender turen, fordi den giver adgang til sommerlandet på Halsnæs og i Odsherred.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111227\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111227))

DR HD, tirsdag 27. december 2011 11:00-11:50. Vises i 16:9. Vises i hd. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse på Kystbanen og fra Kh til Hbg

Se et kort med togekspeditionssteder og sporplaner for **Kystbanen** på <http://dk.trackmap.net/b> og til **Phm** på <http://dk.trackmap.net/a>. Kørslen må foregå med et ØP 20XX-tog.

Hg	9:10:57	Afgang fra spor 3. Højtalerudkald til Sq høres.
Sq	9:14:10-14:50	Standstning.
Gæ, Hum		Standstning.
Ni		En trolje ses køre ud ad spor 1. Ankomst i spor 3.
Ok		Standstning.
Ru		Gennemkørsel, hvor museumsmateriel og remise ses t.v.
Vb, Så, Kl		Gennemkørsel.
HI		Standstning.
Hgl		Gennemkørsel.
Kk, Kn		Standstning.
Kh	10:00:48-10:03:05	SI til Kh viser Stop ●, og en lyd høres fra MSR-1 strækningsradioen, da lkf sender "Mangler signal". FC Kh svarer med "Kvittering" (kun lyden høres). Spor 5. Der er vist lkf-skitte. Spor 26 ses t.v. På Blv ses en MK tilkoblet vogne kommet fra Tyskland . Anlæg af den nye bane mod Kh-Rg ses t.v. Endelig høres der liv i dødmanden.
Klv		Gennemkørende.
Øre, Tåt, Cph		Standstning.
Phm		Gennemkørende, hvor der er signalskitte fra danske til svenske signaler. – <i>Bemærkede du de svenske AM-signaler, der har et hvidt blinkende lys under det grønne lys? Der svarer to "To grønne" på en dansk AM.</i>
Lnk		Lernacken km 281,997. Gennemkørende. Der drejes til venstre for at køre ad den nye strækning til M (Malmö C). Der står 150 på en tavle = 150 km/t.
Hyllie		Standstning. Bemærk den spejlvendte PU.
Triangeln		Standstning. Sveriges tredjemeste benyttede station.
M	10:39:08-40:43	Malmö C. Ved remisen blev der desværre ikke filmet med en vidvinkel, så elektrikerne kunne ses. Til gengæld holdt en rød 185 med godsvogne på Mgb (Malmö gbg).
Burlöv, Årkar, Hjärup		Gennemkørende.
Lund C		Standstning i spor 4, hvor der standses langt ude ad perronen.
Gunnesho, Kävlinge		Gennemkørende. Kävlinge er en stor station.
Dösjebro, Hjälp		Gennemkørende. Kedeligt, flad landskab men uden ukrudt, gyvel og grene, der rager ind profilet, som det gør (og gjorde) i Danmark .
Landskrona		Standstning, hvor lkf roder med papir.
Glumslöv, Rydebäck		Gennemkørsel. (<i>Skånsk efterligning af Glumsø?</i>)
Ramlösa		Gennemkørsel. (<i>Blev nogen tørstig?</i>)
Hbg	an 11:17:25.	Lkf pakker sammen.
(BL)		

Atter en bygning er revet ned

Denne gang er det sket i **Vj**, hvor rangerpersonalet i årtier har brugt den **gule** bygning mellem træerne. Den toetagers bygning efterlader et hul mellem træerne ned mod pakhuset.

Gul RSC **MK 612** ser alene og forladt til.

(BL)

On 28/12 2011

På skinner: Hillerød – Helsingør

Kom med på tur gennem Sjællands største skov, Gribskov i Nordsjælland, langs skovsøer, gennem tæt bevoksning og så er man pludselig i Gilleleje, og resten af turen foregår langs Sjællands nordkyst med kik helt til Sverige og solen glimtende i Øresund.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111228\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111228))

DR HD, onsdag 28. december 2011 10:20-11:35. Viser i hd. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse på GDS & HHGB

Se et kort med togekspeditionssteder og sporplaner på <http://dk.trackmap.net/b>

Hi	Afgang kl. 10:38:50	Nye skinner i sporet.
Slotspavillonen	Gennemkørsel. Ny skinner i sporet og sveller ved siden af	
Kildeport	Lukket.	
Grisø T	Lukket, lang sandperron t.v.	
Kagerup,	X, trolje med gummihjul spor 3.	
Storkevad	T t.h. lukket, jordperron ligger der endnu.	
Mårup	Standsning.	
Saltrup	Standsning.	
Græsted Syd	Standsning.	
Græsted	X og udkørsel på samme nedrulning af bomme i ovk. Flere usikrede ovk uden nogen form for vejskilte eller nogen som helst indicering af jernbane. Ingen numre på ovk – hver usikrede eller sikrede.	
Pårup	Standsning.	
Fjellenstrup	Standsning.	
Gilleleje	Standsning kl. 10:54:19-10:55:00. Eftermiddagssol.	
Gilleleje Øst	Standsning.	
Stæremosen	Standsning.	
Søborg	Gennemkørende.	
Firhøj	Gennemkørende, X, spor 3 eksisterer.	
Dronningmølle	Standsning.	
Kildekrog	Gennemkørende.	
Horneby Sand	Gennemkørende.	
Hornbæk	Standsning.	
Karinebæk	Standsning. 1-tal som standsningsmærke.	
Saunte	Standsning. Samtidig indkørsel ved krydsningen.	
Skibstrup	Standsning.	
Ålsgårde	Standsning.	
Hellebæk	Standsning.	
Højstrup	Standsning.	
Sommariva	Lukket.	
Marienlyst	Standsning.	
Grønnehave	Intet materiel at se ved remiserne), ATC/Fast hastighedsnedsættelse 15 .	
Hg	Ankomst kl. 11:35:24 spor 4. Køretid 1:13:50 (oplyst).	

Kilometertavler for hver halve km.

Synd, at filmoptagelserne er lavet en-to timer for sent på dagen, så skyggerne er alt for lange, og solen er gået ned på det sidste stykke af køreturen ind til **Hg**.

(BL)

To 29/12 2011

DSB's billetautomater lukkes omkring nytår

Sidste år fik DSB smadret ti billetautomater i dagene op til og på selve nytårsaften. Adskillige af automaterne var totalskadede. Nye automater koster 250.000 kr. stykket.

For at undgå ødelæggelserne har DSB besluttet sig for at lukke automaterne ned i dagene omkring nytårsaften i år. Da der allerede er smadret to automater på Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg, er automaterne på strækningen allerede lukket ned.

I resten af landet begynder nedlukningen fredag den 30. december og samtlige automater vil være lukkede, når vi når til selve nytårsaften. Så snart nytårsfestlighederne er overstået vil DSB åbne automaterne igen hen over den 1. og 2. januar.

Salgsdirektør i DSB Anne Lise Bach Sørensen beklager, at det er nødvendigt at lukke automaterne men understreger, at der under lukningen er mulighed for at købe billet i toget:

"Det er meget beklageligt, at vi på denne måde er nødt til at forringe servicen til vores kunder på de stationer, der ikke har kiosk eller billetsalg. Desværre ser vi ikke nogen anden udvej, da vi gennem en årrække har haft ganske betragtelige omkostninger i forbindelse med fejringen af nytårsaften. Jeg vil til gengæld gerne gøre vores kunder opmærksom på, at hvis de stiger på toget på de stationer, hvor der kun er mulighed for at købe billet i automater, og altså ikke er et betjent billetsalg, vil der være mulighed for at købe billet i toget uden gebyr. Vores togpersonale er informeret om, hvor og i hvilket omfang automaterne er lukkede."

DSB S-togs automater er i drift omkring nytår

DSB S-togs automater, der er af en anden type, end dem DSB Fjern- & Regionaltog benytter, er ikke lukket omkring nytår, fordi de er konstrueret på en anden måde, der gør dem sværere at sprænge i stykker.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 29. december 2011**
(JSL via BL)

På skinner: Slagelse – Holbæk

51 kilometer op over det vestlige Sjælland gennem det åbne landbrugsland til byen ved fjorden.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111229\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111229))

DR HD, **torsdag 29. december 2011** 10:20-11:45. Vises i 16:9. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse på HTJ & Tø-Hk

Se et kort med togekspeditionssteder og sporplaner for HTJ på <http://dk.trackmap.net/c>

Sg	Afgang fra spor. Ingen hensatte gsv. (alle må være skrottede). Allerede efter 80 sekunders kørsel kommer det et højttalerudkald "Næste station er Havrebjerg". Det er al for tidligt. Der mangler numre på usikrede ovk, og der passeres en ovk lige før 1. afstandsmærke til Havrebjerg. Den var jeg ved den lørdag 17. oktober 2010 , og der var intet nummerskilt at finde.
Heb	Standsning, da brandgult ● er tændt. 3 spor, hvor der i spor 2 holder en gul trolje + bivogn + Fccs læsset med skærver. Rart at se, at læssevejssporet er i brug, for det holder 3 Fccs, der skal læsses med skærver. Lukkede lørdag 10. december 2011 for persontrafik. Læs herom på http://www.holbaekpendler.dk/41084669 .
Le	T. Standsning, en stiger på. Nye, ikke ibrugtagne overkørselssignaler ses. Lukkede lørdag 10. december 2011 .
Øn 13½ minut	Selve om forgreningsstationen er et standsningssted med behovsstandsning, og det forkyndes i togets højttalere. 4 spor, hvor Vestsjællands Veterantog har en remise t.h. Drejeskiven N for stationsbygningen er fjernet får årtier siden. De to gamle Vestsjælland Veterantogs remiser ses t.h. og den gamle hovedstrækning til Væ og Kb ses t.v., hvor persontrafikken ophørte lørdag 22. maj 1971 . Nu er der kørsel de 5,0 km til Gv (Gørlev). Kilometertavler for hver halve km.
Kulby	Lukket. Stationsbygning ses t.v.
Ruds Vedby	Det fremskudte signal står ved tredje afstandsmærke. Spor 2 benyttes. 4 pass. stiger på. 3 spor.
Hestehaven	(Hht) T lukket.
Conradineslyst	T lukket.
Skellebjerg	Standsning i spor 1 som andet tog ved X. En nyanlagt vej N for banen og nedlagte ovk fortæller, hvad der er sket, da strækningshastigheden skulle sættes op fra 100 km/t. til 120 km/t.
Dianalund	Standsning i spor 1. 4 spor. Et drejet SR-signal 16.2.4 ▲ (ej i brug) ses lige efter ovk.
Vedde	Nu et T. Rød stationsbygning. Forgreningsstation, hvor banen SVJS til So blev godsbane i allerede 1933 og nedlagt Ved-By (Vedde – Sorø Bystation) i 1950. Se meget <u>flotte</u> billeder fra banen og nogle få sporplaner på http://evp.dk/index.php?page=soro---vedde-2
Stenlille	Standsning i spor 1. Pæn, vedligeholdet station uden meget ukrudt, men dog graffiti malet på pakhuset. Allerede ved passage af udkørselssignalet annonceres Nyrup .
Oustrup	(Ovt) T lukket. Står i tjenestekøreplanen gyldig fra søndag 31. maj 1970 , men ikke i publikumskøreplanen gyldig fra samme dato. Nærmeste lokalitet ligger 0,5 km S for med navnet Ostrup . <i>Hvorfor står der Ostrup i TK?</i> Det levende Damarkskort 2002 viser i målforholdet 1:50.000 kun ét Ostrup liggende ved Egtved .
Nyrup	Timeglas før T. Gennemkørende. Hvid stationsbygning ses i forbifarten.
Bagmarken	Timeglas før nyt T. Standsning. Rødt venteskur t.h.
Store Merløse	Standsning i spor 1. Hvid stationsbygning. Spor 2 ser lidt rustent ud. 3 spor. Der holder en fladvogn ved enderampen.
Udstrup	At toget nærmer sig det lukkede (Udt) T ses med Hesselbjerg t.v. med kote 51.
Kirke Eskilstrup	Brandgult lys i det fremskudte signal. Gennemkørende i spor 1. To togvejsspor. Spor 3 så ud til at ligge gemt i græsset.

- Tø** Remise og vandtårn på **mdt Tø** er endnu ikke revet ned på optagelsesdagen. En englænder passerer, og toget ankommer i spor 1. IC2 ses i spor 0. Toetagestog – skubbet af ME – ankommer i spor 2. Standsning i 9¾ minutter.
- Sit** **Skimmede T** (1933-1969) lå i km 57,8. Efter 0,1 km følger AM 2579 visende ●. Den kunne have fået trinbrættets navn! Der bliver en del dæmningsarbejde at udføre de kommende tre somre.
- Pe** Afløbsspor med sporstopper ses for spor 1. Standsning. To grønne på U-signalet. Én ● på AM 2638.
- Hk** Stop på I-signalet til **Hk**. Efter 5 minutters ventetid passerer et toetagestog skubbet af ME, og der foretages en indrangering til spor 3. Den røde privatbaneremise og værksted ses t.v. I spor 2a ses et tog til **Nks**. Køreturen skulle have varet 1:25:31.

(BL)

Fr 30/12 2011

DB Schenker flytter i Rg

I **Rg** var DB Schenker i færd med at flytte fra bygningen ved siden af godsterminalen til lokaler i stationsbygningen. Personalet er omstationeret til **Htå**, men de skal beholde lokaler til pause og for at kunne lave bremsesedler m.m. DB Schenker har reduceret rangerpersonalet i **Htå** med to personer, der sendes tilbage til DSB.

Stort set hele pakhuset er nu revet ned. Der resterer nu kun delen allernærmest det gamle røde pakhuis, ja nærmest kun gavlportalen.

Søndre Havn i Kj

Det forlyder betjeningen af **Søndre Havn** i **Kj** ophører ved udgangen af 2012, idet området skal indgå i Køge Kommunes byudviklingsplaner. DB Schenker har fået en ny godskunde i **Kj**, der lossere vognene (bl.a. DB Rilns) på Junckers område.

Rart at se der stadig kommer nye godskunder til banen i en ellers trist tid for banegodstrafik. Nu har DSB jo fjernet alle (eller måske "kun" de fleste?) læssespor i **Nf** – tænk nu, hvis en kunde pludselig ville til at læsse f.eks. træ eller losse møllevinder!

(JSL via BL)

På skinner: Holbæk – Nykøbing Sjælland

Kom med Ohioekspressen fra Holbæk til Nykøbing Sjælland. Banen fik kælenavnet, fordi den blev anlagt på inddæmmed jord på Lammefjord. Det kan den dag i dag ses på den flade, lige strækning ved Fårevejle, som med lidt god vilje minder om det flade midtvesten i USA.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111230\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111230))

DR HD, fredag 30. december 2011 10:05-10:55. Vises i 16:9. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse Hk-Nks

Se et kort med togekspeditionssteder og sporplaner for OHJ på <http://dk.trackmap.net/c>

- Hk** Udkørsel fra spor 3. Togsæt i spor 2a og MF i spor 2. De rustne sporforbindelser ses, efter at sikringsanlægget blev brændt af.
- Stenhus** T. Standsning. Hvidt stationsskilt med sort tekst.
- Allerup** (Alt) T lukket **maj 1974**. Lå lige før det sted, hvor **Nykøbingvej** begynder på **Kalundborgvej**.
- Mårsø** Gennemkørende i spor 1, X, ingen perroner at se. På Google Earth (billede **søndag 1. januar 2006** passer ikke, blade på træer) ses tre spor, hvor der på læssevejen holer 3 psv.. Ny vejbro bygges lige efter I-signalet.
- Ny Hagedsted** T. Gennemkørende. Ved køreplansskiftet 2011 beholder Ny Hagedsted sin timedrift, mens resten af strækningen får halv-timesdrift. 205 indbyggere. Kilde: http://da.wikipedia.org/wiki/Ny_Hagedsted_Station
- Gislinge** Standsning i spor 1 ud af de 3. Togstop STOP for U-signal. Der er så fladt landskab langs banen, at man skulle tro, at der blev kørt på **Tønderbanen**. Der ses en del nedlagte, usikrede ovk med vejskilte, der underretter vejfarende om en sporspærring.
- Sandby** Lukket **søndag 7. november 2010**. Læs historien og årsagen til lukningen i **Togfløjten**, nr. 4-2010, side 7.
- Svinninge** Standsning i spor 1, to togvejsspor og læssevej græsbevokset. 3-begrebsudkørselssignal. Se en mindre udgave på <http://www.svmjk.dk/>

Hørve	Standsnings i spor 1. 3 spor. På Google Earth ses, at hvor indføringen af HVJ eksisterede i perioden tirsdag 6. maj 1919 – mandag 31. december 1956 , ligger i dag Dragsmøllevej .
Fårevejle	Standsnings i spor 2. 3 spor.
Asnæs	Standsnings i spor 1. 3 spor, hvor der står en åben gsv. i læssevejssporet.
Grevinge	Standsnings i spor 1. 2 togvejsspor.
Kelstrup	(Kp) T lukket. Gult vandtårn passeret t.h. 238 indbyggere.
Vig	Standsnings. Spor 2, X, 3 spor. Solskinnet kommer igen med fin, blå himmel.
Kollekølle	(Kkt) T lukket.
Nr. Asmindrup	Standsnings i spor 1. 3 spor. Her følger den mest varierede del af strækningen.
Sommerland Sj	T. Gennemkørende. To faste hastighedsnedsættelser følger.
Højby Sj.	Standsnings i spor 1. 3 spor.
Nyled	T. Perron t.v. Få sekunders standsnings.
Nykøbing Sj	Standsnings i spor 1. 3 spor ses. Om det tredje spor 3 også er det, der førte ned/hen til havnen, kan ikke ses. Resterne af traceen kan ses på Google Earth, hvor også den brændte remise og drejeskiven er foreviget.

De Faste hastighedsnedsættelser på stationerne minder om forholdene på **Silkeborgbanen**.
Køreplaner for **Odsherredsbanen** kan ses på <http://www.regionstog.dk/koereplaner/odsherredsbanen/>

Fejl i stednavnforkortelser

Der er tre forkortelsesfejl på jernbanekortet ved følgende stednavne: **Sommerland Sj.**, **Højby Sj.** og **Nykøbing Sj.** Jævnfør gældende Retskrivningsordbog, 3. udgave, 2001, § 42. *Forkortelsespunktum*, side 690:

Der sættes heller ikke forkortelsespunktum efter betegnelser på postdistrikter: *Odense C*, *København NV* mv. Det samme gælder for landsdele i postadresser: *Nykøbing F*, *Viby Sj* mv.

Der burde stå: **Sommerland Sj**, **Højby Sj** og **Nykøbing Sj**.

I de to køreplaner 510R er de tre togekspeditionssteder stavet således:

Sommerland Sj., Højby og Nykøbing Sj.

Højby har postnummer 4573 og er **Find postnummer** er stednavnet skrevet deres landsdelsforkortelse intet forkortens med teksten i § 42. *Forkortelsespunktum* jernbanekortet og korrekt i køreplan 510R. (BL)



således en postadresse. Søges der på **“Højby”**. De tre “Nykøbinge” har efter talspunktum, hvilket stemmer over-*tum*, side 690. “Sj.” er skrevet forkert på

Lø 31/12 2011

På skinner: Køge – Hillerød (S-tog)

Fra Køge i syd langs Køge Bugt tværs gennem København og nordpå til Hillerød på tur med S-toget på linje E.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt?v#side\(2\);dato\(20111231\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt?v#side(2);dato(20111231))

DR HD, lørdag 28. december 2011 10:30-? Viset i hd. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse Kj-Hi

Se et kort med togekspeditionssteder og sporplaner på <http://dk.trackmap.net/a>

Kj	af 10:32:20	Udkørsel. Ved mdt Kj ses t.h. 2 MX'er og 1 MY.
Ølb		Standsnings.
Ølm		Gennemkørende.
Jsl, Sol, Klu, Gre, Und, Ih		Standsnings.
Vlb, Bsa, Avø,		Gennemkørende.
Frh		Standsnings.
Åm		Gennemkørende.
Nel, Sjæ, Syv		Standsnings. Dobbeltsporet tracé til Kh-Kj-Rg ses ved Sjæ og Syv .
Ban		Gennemkørende.
Dbt		Standsnings.
Kh	an 11:10:06	Standsnings.
Kn, Vpt, Kn, Kk, Nht, Sam, HI		Standsnings.

Bft, Gj, Jæt

Gennemkørende.

Ly

Standsnng.

Sft, Vir

Standsnng. Stop foran AM til **Vir**.

Hot, Bi, Høv

(Høvelte T 1951-)

Li

Rustent spor 3.

Hi an 12:01:10.

En tur med solskin fra en blå himmel og efterårsfarver på træerne. Ulempen ved at filme på den årstid er den lave vinkel, solen befinder sig over horisonten. Skyggerne fra træer var der mange af og meget sorte (på filmen). Skyggernes størrelse kunne være mindre ved at have kørt en til to timer senere fra **Kj**.
(BL)

Ma 2/1 2012

Færre smadrede billetautomater

Igen i år har DSB's billetautomater været mål for ukendte gerningsmænds ødelæggelser. I alt er der ødelagt ni automater omkring jul og nytår.

Det er dog færre automater end i 2008, hvor DSB fik smadret hele 15 automater.

Værst ser det ud i Nordvestsjælland, hvor automaterne på stationerne Hvalsø, Vipperød og Mørkøv er smadret. Tilbage i november smadrede ukendte gerningsmænd også automaterne i Holbæk og Regstrup.

Automaten i Holbæk er i drift igen. I Regstrup, hvor DSB afventer leveringen af en ny automat, må kunderne imidlertid vente nogle uger endnu.

Ærgerlige penge at skulle af med

I DSB's ledelse ærgrer man sig over ødelæggelserne, som rammer DSB's kunder. De foreløbige opgørelser viser, at ødelæggelserne koster DSB op mod 2,25 millioner kroner. En ny billetautomat koster 250.000 kr.

"Hærværk koster hvert år DSB millioner af kroner, og det ærgrer mig, fordi jeg ville have foretrukket at investere de samme penge i forbedringer for vores kunder," siger salgsdirektør i DSB Anne-Lise Bach Sørensen, der understreger, at DSB også lukker automaterne ned næste år.

Køb billet ved togpersonalet

"Fuldstændig undgå hærværket kan vi ikke, men vi kan begrænse omfanget, så det påfører vores kunder så lille ulempe som muligt," siger hun og understreger, at DSB gør, hvad der er muligt for at afhjælpe problemerne for kunderne.

"Vi håber, at automaterne er i drift igen i løbet af nogle uger. Vi prioriterer de stationer, der kun har én automat, først. Indtil automaterne er i drift igen vil det være muligt at købe billet uden gebyr hos togpersonalet, der er orienteret om, hvor og i hvilket omfang, automaterne er ude af drift."

Hos togpersonalet er det nøjagtig som i billetautomaten muligt at betale med kontanter og med de mest gængse betalingskort.

Der er smadret billetautomater på følgende stationer:

Nordvestbanen

Hvalsø*, Vipperød, Holbæk*, Regstrup og Mørkøv

Sydbanen

Glumsø

Lille Syd

Lille Skensved

Thybanen

Bedsted

Oddesund

S-banen

Emdrup

* Automaterne i Hvalsø og Holbæk er repareret og i drift igen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 2. januar 2012**

(JSL via BL)

On 4/1 2012

Side 9 af 18

Radiomast samles i Ha

Nogle mænd arbejder med en kran for at samle en trebenet radiomast i på læssevejen **Ha** (Hadsten). Den samles i liggende tilstand.

(BL)

UDLAND

/12 2011

1 KORT

Nyt godstog til Kina med DB Schenker

GODS DB Schenker, ejet af Deutsche Bahn, åbner for togtransport af gods fra Danmark til Kina. Der er afgang fem dage om ugen, og turen tager 20 dage. Ruten går gennem Tyskland, Polen, Hviderusland og Rusland, og containerne

skal på grund af forskellige sporvidder flyttes over på nye vogne ved både den polsk-hviderussiske og russisk-kinesiske grænse.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 3

4 KORTE

Hurtige tog over grænsen

HØJHASTIGHED Statsbanerne i Tyskland og Frankrig, Deutsche Bahn og SNCF, begynder fra marts 2012 at køre med højhastighedstog mellem Frankfurt og Marseille. Der er i første omgang en

daglig afgang, der reducerer rejsetiden med 90 minutter.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 4
(BL)

Ti 3/1 2012

Flere medarbejdere i Deutsche Bahn

Deutsche Bahn ansætter igen flere medarbejdere i Tyskland.

Sidste år ansatte koncernen 4.000 nye medarbejdere, og medarbejderstyrken er nu oppe på 193.500 i Tyskland.

"Jeg glæder mig meget over, at vi alene i de første elleve måneder af sidste år fik ansat så mange medarbejdere, som vi ikke har gjort i meget lang tid", siger HR direktør Ulrich Weber.

Vedligehold og passagertrafikken ansatte hver 1.600 nye medarbejdere, og produktion ansatte 400 lokomotivførere.

På trods af den dårlige konjunktur vil Deutsche Bahn næste år øge antallet af medarbejdere med cirka 10.000.

På verdensplan kommer hele DB-koncernen dermed op på 296.000 medarbejdere i 2013, mens tallet i Tyskland er på 193.500.

Årsagerne til det øgede personalebehov er blandt andet en stigende optimisme med hensyn til den fortsatte virksomhedsudvikling.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 3. januar 2012**
(JSL via BL)

On 4/1 2012

NSB indgår ny trafikaftale med staten

Den norske regering har indgået en ny trafikaftale med NSB for perioden 2012-2017 til i alt 15,5 milliarder norske kroner.

Den norske transportminister Magnhild Kleppa og NSB's koncernchef Geir Isaksen præsenterede i dag på et pressemøde den nye aftale, der trådte i kraft den 1. januar.

Dyrere for staten

Ifølge Kleppa blev den tidligere aftale fra 2006-2010 forlænget med et år. I 2012 betaler staten NSB 2,4 milliarder kroner, og dette beløb indgår nu i den nye aftale.

Til sammenligning betalte staten NSB 2,1 milliarder kroner i 2010.

"Den nye trafikaftale mellem staten og NSB sikrer togpassagererne et bedre og mere attraktivt tilbud. Nye tog og bedre kapacitet på skinnerne gør det muligt at gennemføre flere afgang, øge kapaciteten, reducere rejsetiden og forbedre rettidigheden", siger Kleppa.

Aftalen løber fra 1. januar i år til 31. december 2017.

Mindre tilfredse kunder betyder færre penge

Som noget nyt indeholder aftalen et punkt om krav til kundetilfredshed og rettidighed.

Ifølge transportministeren måler NSB allerede kundetilfredshed i dag, men de nye krav i aftalen betyder, at staten kan reducere betalingen til NSB, hvis kunderne ikke er tilfredse med servicen.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 4. januar 2012**

(JSL via BL)

To 5/1 2012

SNCF forventer øget omsætning og færre ansatte i år

Franske SNCF forventer i slutningen af 2012 at komme lige under 150.000 medarbejdere, hvilket vil være første gang i selskabets historie. I 2011 var tallet 150.454.

SNCF-chef Guillaume Pépy fremlagde forleden sine mål for 2012, og han forventer blandt andet en stigning i omsætningen på 5,1 procent til 34,2 milliarder euro.

Koncernens resultat forventes at falde lidt til cirka 1 milliard euro sammenlignet med 1,2 milliarder euro i 2011.

Pépy forudser, at passagertrafikken i 2012 vil blive hårdt ramt af den nye køreplan og de mange sporarbejder – især TGV trafikken, der forventer et underskud på 83 millioner euro.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 5. januar 2012**

(JSL via BL)

Masser af flotte TÅGAB-fotos

På linket <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?id=568036> er der masser af flotte TÅGAB-fotos.

(JSL via BL)

DIVERSE

Ti 29/11 2011

ULYKKE En kvinde blev 29. november ramt af et S-tog på Høvelte trinbræt. Kvinden blev bragt til hospitalet med kvæstelser i ansigtet. Ulykken skete klokken otte om morgenen og forårsagede stort trafikkaos på S-togsnettet.

TOGTV DR HD viser fra 23. til 31. de-

cember ti film fra jernbanenettet i Danmark som pauseskærm om dagen. Alle film er optaget ud af forruden på toget, og en af strækningerne er Arrivas tur fra Aarhus til Skjern.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 2

Arriva kører videre i samme film med samme togsæt **Sj-Str!** Det burde også reklames for i **Arriva UPDATE**.

(BL)

HVERDAGSHJÆLP Carsten Nyborg og hans kolleger på Arriva Danmarks togværksted i Struer har nu let ved at nå vinduesviskerne og kan på egen hånd løfte låget af ventilationsanlægget.

Foto: Martin Wex

Unikt arbejdsmiljø på værkstedet

Arrivas togværksted i Struer har fået specialdesignet flere hjælpemidler, det gør det lettere at udføre arbejdet.

ARBEJDSMILJØ • STRUER

Et udkigstårn med en svingarm, så mekanikerne kan skifte vinduesviskerne, og et kranspil, så en enkelt mand kan løfte låget af ventilationsanlægget på togets

tag. Det er resultatet på Arriva Danmarks togværksted i Struer, efter at mekanikerne har været i dialog med en smed og har beskrevet, hvad der kunne lette de-

res arbejde.

»Vi har fået en langt lettere hverdag med bedre arbejdsstillinger og behov for færre hænder, efter at vi har fået skabt løsnin-

ger, der er skræddersyede til vores behov,« siger værkfører Carsten Nyborg.

Løsningerne er at finde på det ene af de i alt tre spor på værk-

stedet i Struer. Et tog skal igennem 24 forskellige syn, der tager i alt 50 timer at gennemføre.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 36, december • 2011, side 3. Af Martin Wex

Mere behagelig ventetid i Thisted

Et nyt computerbord med tre strømstik har gjort det mere behageligt at opholde sig i ventesalen på Arrivas nordligste station.

SERVICE • NORDJYLLAND

Af Martin Wex

Ventetiden føles kortere på Arriva Danmarks nordligste togstation i Thisted. Siden oktober er der opsat et højbord med tilhørende barstole, hvor passagererne kan sætte sig med deres computer og udnytte det gratis, trådløse internet, der er på Thisted Station – som på alle Arriva Danmarks togstationer – og som noget helt nyt er der også tre strømstik, så computeren ikke risikerer at løbe tør for strøm.

»Vi fik en henvendelse fra nogle gymnasieelever, der savnede et bord at sidde ved – og som rigtig gerne ville have stikkontakter, så de kunne få strøm til deres computere. Det var en rigtig god idé – og relativ let at føre ud i

livet – så vi var hurtige til at reagere og har fået rigtig gode reaktioner fra kunderne,« siger Ulrich Albrechtsen, der er stationsansvarlig i Thisted.

Mindre ballade

Bordet er sat op af serviceteknikerne Søren Barasinski og Henning Helligsø Jensen, og det har fra første dag været en succes.

»Søren og Henning fortjener stor ros for deres kreativitet og engagement. Skoleeleverne bruger i dag længere tid på at være på nettet, mens de venter, end de gør på selve transporten, og det har givet en større ro i ventesalen, fordi det er sjovere at være på Facebook end at sparke til plasticflasker,« siger Ulrich Albrechtsen.

Det har ikke kostet mere end 1.000 kroner at sætte bordet op på væggen, at indkøbe tre barstole og etablere tre strømstik i ventesalen. Initiativet er da også ble-

vet bemærket på Arriva Togs hovedkontor i Silkeborg.

»Det er rigtig godt, at vi har medarbejdere, der er lydhøre over for kundernes ønsker, så vi hele tiden kan tilpasse vores tilbud til kundernes behov. Initiativet i Thisted er et af de slags tiltag, der bidrager til, at vi kan leve op til vores vision om at skabe de bedste rejseoplevelser i den kollektive trafik,« siger togdirektør Ivan Skødt Andersen.

Ventesalen i Thisted er til glæde for både tog- og buspassagerer, da byens store busholdeplads ligger lige uden for togstationen – og det er også Arriva Danmark, der kører bybusserne i Thisted.

HØJBORD Man kan komme til højboards, mens man venter på Thisted Station, efter at Ulrich Albrechtsen og kollegerne har sat bord og stikkontakter op.
Foto: Martin Wex

4 KORTE

Dyrere at tage bus og tog

BILLETPRISER Det bliver ifølge en rundspørge foretaget af Ritzaus Bureau dyrere at køre med kollektiv trafik i 2012. Biletpriserne stiger i gennemsnit med 3,1 procent, hvilket er det maksimale, Trafikstyrelsen har tilladt biletpriserne at stige.

Bro skal undersøges

POLITIK Alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten er blevet enige om at afsætte 25 millioner kroner til et beslutningsgrundlag om Storstrømsbroens fremtid. Fem scenarier, der spænder fra en renovering til opførelse af en ny bro, er i spil.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 36, december • 2011, side 3

Slutspil om nye signaler

DANMARK Banedanmark har valgt at gå i slutforhandlinger med Thales-BBR og Alstom om

levering af fremtidens signaler til fjerntogstrafikken i Danmark. Thales-BBR (et konsortium af Thales Group og Balfour Beatty Rail) skal stå for etableringen af signaler vest for Lillebælt, mens Alstom får ansvaret for signaler-

ne øst for Lillebælt.

»Vi har valgt at gå i slutforhandlinger med de to leverandører, der har afgivet de samlet set økonomisk mest fordelagtige bud,« siger administrerende

direktør Jesper Hansen fra Bane-danmark.

Kontrakterne har en samlet værdi af 15 milliarder kroner, og arbejdet ventes afsluttet i 2021.

Mand faldt ned på sporet

ULYKKE En 44-årig mand forsøgte 6. december at hoppe på et Arriva-tog i fart på Skanderborg Station. Manden faldt ned på skinnerne bag ved

toget og brækkede nakken. Den 44-årige er blevet opereret, men hans tilstand er fortsat kritisk.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 5

JULETOG Julemanden havde familien med, da han 10. december tog med Arriva-toget til Skive for at sprede julestemning i julelandsbyen på Rådhusstorvet. 100 børn og voksne fulgte julemanden på vej fra stationen.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 36, **december • 2011**, side 6
(BL)

Fr 30/12 2012

Tog-tv trak sløje seertal

I juledagene var der en enestående mulighed for at opleve Danmark på kryds og tværs på DR HD, der viste tv-optagelser fra togenes førerrum. De ti film viste masser af jernbanespor og smuk dansk natur i HD-kvalitet. Tv-billederne fra Danmarks jernbanestrækninger blev sendt uredigeret og i fuld længde.

I Norge var en tilsvarende produktion et kæmpe hit, men i Danmark har succesen været til at overse. 77.000 danskere har set med i minimum fem minutter ad gangen. Retfærdigvis skal det siges, at DR HD ikke er den mest sete tv-kanal, og at udsendelserne har været transmitteret i formiddagstimerne i juledagene.

Filmene er i høj grad resultatet af et con amore-projekt for de to DR-medarbejdere, journalist Karen Nielsen og producer Torsten Egesten, som har passet arbejdet med filmene ind ved siden af deres almindelige arbejde i DR.

"Vi blev inspirerede af de norske optagelser fra Bergensbanen, som blev lavet i forbindelse TV-DAGE med banens 100-års fødselsdag. Syv timers film fra Oslo til Bergen i strålende snelandskab. Det er ubeskriveligt smukt," fortæller Karen Nielsen.

"Jeg sad faktisk og så et par timer af Bergensbanen-filmen uden at falde i søvn, og det var sådan helt tranceagtigt," supplerer Torsten Egesten.

Den fælles begejstring for Bergensbanen-filmen inspirerede dem til ideen om, at det måtte kunne lade sig gøre at vise denne nye vinkel på fædrelandet.

Parret har således taget hele den lange tur rundt ad diverse jernbanespor i Danmark for at filme det, som ingen togpassagerer normalt får lov at se: Udsigten gennem forruden på skinner, skyer og modkørende tog. Der er 2.200 km at gå løs på, så det har taget sin tid, og det har selvfølgelig ikke været helt ligetil at skabe de ti film. Ikke mindst har det evige problem i Danmark – vejret – været en stor udfordring. Især på hovedturen fra København til Skagen, som er den længste af togturene.

"En fem timer lang film om Danmark er ikke køn, hvis der kører vinduesviskere hen foran scenariet konstant, så det har været lidt af en udfordring at ramme dage med kønt vejr. Der er en hel del logistik omkring optagelserne, som gør, at vi var nødt til at vide det i god tid i forvejen, inden vi skulle ud på optagelse," siger Karen Nielsen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 30. december 2011**
(JSL via BL)

Regionstog på Nordvestbanen

Når Banedanmark i 2015 er færdige med at opgradere Nordvestbanen, kan kunderne se frem til tog, der kan køre op til 160 km/t., og til dobbeltspor hele vejen til København. Det giver både mulighed for flere togafgange, kortere rejsetid og bedre rettidighed.

Arbejdet med at forbedre banen går i gang til sommer, hvor der skal bygges dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød. Derfor bliver der spærret mellem Holbæk og Lejre fra den 2. juni til den 2. september 2012. Det betyder, at togene på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg bliver lukket inde, så det for eksempel ikke vil være muligt at få DSB's tog herfra til det normale værksted.

I 2013 og 2014 vil der også være lukninger på strækningen i tre måneder i sommerperioden.

Det bedste for passagererne

For at få de perioder, hvor Banedanmark er nødt til at lukke strækningen, til at fungere bedst muligt for passagererne, har DSB sammen med Transportministeriet og Movia drøftet forskellige løsningsmuligheder, der hver især både har fordele og ulemper for kunderne.

I den første løsning lader Movia Regionstog køre halvtimesdrift mellem Holbæk og Kalundborg med LINT-tog i de næste to år og altså ikke kun, mens banen er lukket. Og Movia vil så også forestå kørslen med bus under sporarbejdet. Det vil også betyde, at der i de to år, hvor DSB ikke betjener strækningen, ikke vil være direkte tog mellem Kalundborg og København og at en del pendlere vil få noget længere rejsetider i hele perioden.

Alternativt kan Movia overtage trafikken fra Lejre og køre bus derfra til Holbæk i de tre måneder, banen er lukket. Mellem Holbæk og Kalundborg vil Regionstog køre tog i samtlige to år. Sideløbende vil DSB køre med Dobbeldækkervogne i de ni måneder, hvor banen ikke er lukket. På den måde kan både Regionstog og DSB sørge for optimale forhold med halvtimesdrift til de lokale passagerer, og direkte tog fra Kalundborg til København for dem, der har brug for det.

Som en tredje mulighed kan DSB som planlagt sætte MR-tog ind på strækningen i de tre måneder suppleret med en ekspresbus mellem Kalundborg/Jyderup og Holbæk til de passagerer, der skal til København. De lokale passagerer vil have glæde af MR-togene, der standser ved alle stationer, og passagererne i ekspresbussen kører direkte til Lejre, hvorved den samlede rejsetid kun bliver lidt længere, da bussen kører direkte og via motorvejen.

DSB har valgt MR-togene, fordi det er en togtype, der kan vedligeholdes på en lukket strækning med begrænsede værkstedsfaciliteter. Samtidig er togene så lette, at de kan transporteres på en blokvogn til et værksted, hvis der skulle blive brug for det. Resten af året vil DSB køre normalt mellem Kalundborg og København med Dobbeldækkervogne. Passagererne vil derfor kun mærke sporarbejdet i de tre måneder, hvor der bliver sat MR-tog ind.

»Vi ser frem til 2015, hvor der er etableret dobbeltspor mellem Holbæk og Roskilde. Det kommer til at genere passagererne i den tid, det tager. Derfor vil vi sammen med Movia og Transportministeriet strække os langt for at sikre, at vi finder den bedst mulige løsning,« siger vicedirektør Ove Dahl Kristensen fra DSB Trafikplanlægning.

Foreløbig redegørelse fra Havarikommission om IC4

Fredag formiddag offentliggjorde Havarikommissionen resultaterne af de foreløbige undersøgelser i forbindelse med, at to IC4-tog i november sidste år kørte forbi røde stopsignaler.

Rapporten er en gennemgang af en lang række faktorer omkring hændelserne. Blandt andet gennemgår de det konkrete hændelsesforløb herunder omgivelserne og miljøet omkring skinner og signaler samt de trafikale forhold på det pågældende tidspunkt. Samtidig beskriver de de mange undersøgelser af togsættet, som i flere omgange blandt andet har fået testet bremsesystemet i både statiske og dynamiske og bremsetest.

Havarikommissionen planlægger blandt andet at lave yderligere analyser af logsystemerne fra hændelserne den 4. og 7. november, og de udførte statiske og dynamiske test og der er planlagt yderligere bremsetest.

Koncerndirektør Frank Olesen siger i en kommentar:

"Det glæder mig at se de foreløbige resultater af de grundige undersøgelser, der er blevet udført, siden de to IC4-tog i november sidste år kørte forbi røde stopsignaler. I samarbejde med Havarikommissionen og en lang række internationale eksperter har vi grundigt gennemgået det pågældende IC4-togs bremsesystemer, og jeg ser frem til de endelige konklusioner. Men inden da skal vi have lavet yderligere test på både IC4- og IC3-togenes bremsesystemer," siger Frank Olesen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 6. januar 2012**

(JSL via BL)

Ma 16/1 2012

LITTERATUR: "Jyden han er stærk og sej"

Fig. mandage kl. 10.00 – ca. 12.00.

Mødested: Gimsing Sognegård, Drøwten 1, 7600 Struer (ved Gimsing Skole)

Det moderne Vestjylland – Fodrejse ad tilgroede stier

Egon Clausen har fulgt sporene af den for længst nedlagte jernbane, der gik mellem Nr. Nebel og Tarm, og talte undervejs med folk om deres syn på udviklingen og deres hjemstavn, som i disse år mister rådhus, skoler, posthuse, stationer og nærbutikker.

Forfatter fhv. programredaktør ved DR, Egon Clausen, København

Kilde: **Ugeavisen Struer**, **onsdag 4. januar 2012**, side 20

Litteratur: Jyden han er stærk og sej 1:5

Det moderne Vestjylland – Fodrejse ad tilgroede stier. Ved forfatter, fhv. programredaktør ved DR Egon Clausen, København. Arrangeret af Gimsing Sognehøjskole.

Mandag 16. januar 2012, kl. 10-12. (Entré: 5 foredrag 200 kr. – enkelte 50 kr.)

Gimsing Sognegård, Drøwten 1, Struer

Kilde:

<http://www.kultunaut.dk/perl/arrlist/type-nynaut?ArrKunstner=%22Fodrejse%22&Area=&periode=>

Forberedelse til foredrag

Ønsker du at forberede dig til dette foredrag om banen med en længde på 30,0 km og dens betydning for egnen, da læs disse artikler:

Togfløjten, nr. 2-2010, Kongebesøg og ridderkors. En historie om Varde – Nr. Nebel Jernbane, side 15-20.

Togfløjten, nr. 3-2010, Varde – Nr. Nebel Jernbane, del 2. Lakker det mod enden? Side 11-20.

Togfløjten, nr. 4-2010, Varde – Nr. Nebel – Tarm Jernbane del 3: Den bugter sig ..., side 15-23

Togfløjten, nr. 2-2011, Jernbanen og Tarm, side 17-23, På sporet af Nr. Nebel – Tarm Jernbane, side 24-25.

(BL)