

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 6. januar 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

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

medio december 2012 – søndag 6. januar 2013.

Side Emne

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Godstog til Tdr og besøg i Anb

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Sjællandske fredagsfortællinger

4 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Første ARRIVA-afgange fra Str

Overdragelse fra DSB til ARRIVA i SI

Arriva Tog fylder 10 år

Det forsvundne Y-tog fundet

Der er god økonomi i et trinbræt i Laurbjerg

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

6 **VETERANMATERIEL OSV.**

Nyt fra banerne

Jernbanemøder m.v. i vinter og foråret 2013

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUKLEN

6 **FASTE ANLÆG**

Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund

La 75 ved ovk 33 fjernet

Eu under ombygning

Asfaltering af usikrede ovk på Silkeborgbanen

13 **UDLAND**

Godstog til Tdr og besøg i Anb
Ex DSB Rs hensat i Lübeck
Snart slut med Rc1 i Malmö

14 **DIVERSE**

15 Salg af klippekort stopper til sommer

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 11.0.00.

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.

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

To 13/12 2012

Godstog til Tdr og besøg i Abn

Sammen med *JSL* og *JSAj* og Detlef Gjelstrup en tur nede ved grænselandet nemlig i **Tdr** og **Anb** for at se godstog via **Tønderbanen** og lidt DB 218'er på **Syltbanen**.

Næ-Rg-Vm

Vi startede med, at *JSL* og mig skulle med toget fra **Næ**, men da *JSL* havde hørt i radioen, at vores tog til **Rg** var forsinket 10-12 minutter, så tog vi det stille og roligt med at komme til stationen. Da vi netop var kommet til stationen, kom vort tog til **Rg** ind på stationen til tiden, så vi prøvede at nå det. Det kunne vi ikke; dog var jeg kørt i min bil forbi *JSL* og ned til stationen, så vi gik tilbage til min bil og satte kurs mod **Rg** station, hvor vi heldigvis skulle have ventet i 20 minutter på vort tog til **Oj**. Da vi kom til **Rg**, havde vi godt 10 minutter, inden vort tog mod **Oj** kom med *JSAj* om bord.

Vm

Da vi kom til **Vm** (Vamdrup), var vi nød til at skifte over i en togbus videre til **Oj**. Det skyldes, at der **torsdag 29. november 2012** var et Hectorrail-godstog, som var afsporet mellem **Fz** (Farris) og **Sst** (Sommersted) og havde ødelagt ca. 7 km spor, så det ikke kunne køre tog på den enkeltsporede strækning mellem **Vm** og **Oj**. Derfor måtte enkelte godstog blive ledt via **Tdr** til **Danmark**, hvor andre godstog blev sejlet fra **Tyskland** fra **Saßnitz-Mukran** til **Trelleborg** i **Sverige** og mellem **Travemünde** og **Malmø** eller læsset over på lastbil, som man gjorde med de godstog, som skulle til **TI** (Taulov). Indtil **lørdag 15. december 2012**, hvor sporet var lavet, og godstogene igen kunne køre mellem **Vm** og **Oj**.

Oj

Da vi ankom til **Oj**, holdt flere af de afsporede vogne inde på læssesporerne, og over hos Railservice var man med deres Unimog i gang med at flytte rundt på en tidligere DSB Hbikks. Da vi var færdige med at kigge i **Oj**, hoppede vi ind i Detlefs bil og kørte mod **Tdr**.

Tdr

Da vi var kommet til **Tdr**, holdt DB Schenker MZ 1449 med godstoget nordfra, og et stykke tid efter koblede den så af, og kørte fra stammen over i det andet spor, efter at Arriva-linten var kørt fra **Tdr** mod **Anb**. Da DB Schenker MZ 1449 var kørt over i det andet spor, valgte vi at køre ind til **Tdr** by, hvor PBS M1 og TTVJ HD 19 og DSB CU 4048 stod på en sporramme ved **Skibbroen** i **Tdr**. Toget var placeret der som et juleevent, som hele **Tdr** by kunne være med til at opleve. Inden i DSB CU 4048 havde **Styregruppen STTS** vedr. jernbaneforbindelsen mellem **Tdr-Te-Sdb** holdt et debattmøde om en forbindelse mellem **Tdr-Te-Sdb** for befolkningen i **Tdr**.

Efter at have set det, kørte vi tilbage til **Tdr** station, og kort efter, at vi var kommet til stationen, kom så DB 233.367-2 med et godstog syd fra, koblede fra lidt ude fra stationen og kørte så op til stammen, som DB Schenker MZ 1449 var kommet med. DB Schenker MZ 1449 kørte så ud og koblede sig på stammen, som DB 233.367-2 var kommet med, og kørte kort efter af sted med stammen mod nord. Efter at den var kørt, holdt DB 233.367-2 og lavede bremseprøve, inden at der var klar til afgang mod **Anb** og videre ned i **Tyskland** til **Maschen**.
(fortsættes under **UDLAND**)

(fortsat fra **UDLAND**)

Tdr-Vm-Rg-Næ

Derefter valgte vi at køre **Vm**, hvor vi så sagde pænt farvel til Detlef, og kunne stige på toget hjem igen mod **Sjælland**, hvor *JSL* og mig stod af i **Rg** og kørte hjem til **Næ**, mens Jonas fortsatte mod **København**.

(KB via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Fr 28/12 2012

Sjællandske fredagsfortællinger

MK 623 stadig stod i **GI**, så jeg.

I **Htå** stod Regionstog Lint 31 klar til at afgå mod vest, da jeg kom forbi med RØ 4245 ved 16-tiden.
(*JSL* via BL)

Fr 4/1 2013

Sjællandske fredagsfortællinger

MK 623 var i gang med at rangere med en håndfuld CFL Cargo-vogne med spunsjern på FDB-siden i **GI**, da jeg kom forbi med RØ 2221. Der stod også 4 DB Rilns⁶⁵⁴ (der har stået der nogle dage), herunder en med 642-bogier.

I **Kj** er der ikke de store ændringer; Contec har stadig lokomotiverne hjemme. De fleste af deres vogne står fortsat i **Næ**.

JSAjr melder her efter klokken 22, at MY 1146 står i **Tå** med et slibetog. Med i oprangeringen er også en CFL 1800 og en blå/hvis MaK G1206'er samt en Hbis.
(*JSL via BL*)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 5/1 2003

Første ARRIVA-afgange fra Str

Denne morgen er den første, hvor Arriva kører på de tre strækninger fra **Str**. Det må fotograferes. Fra spor 2 er det MR 4025+25 tog RA 5507 (Str-Ti) kl. 7.19 med rettidig afgang. Altså den første Arriva-afgang til **Ti**.

Der kan knap nås et billede af tog RA 5224 (Str-Sj), for MR-sættet kommer først til perron 3 i spor 4 kl. 7.21, altså afgangstiden. Det tager 8 sekunder at fotografere MR 4213+13, der kører 7.22 (21), så toget kørte, før dét blev gjort færdigt. Det er første Arriva-afgang til **Sj**.

Tredje afgang er med MR 4286+86 for tog RA 5424 (Str-Ar). Der annonceres på en tv-skærm "forsinket 6 minutter", men ingen andre tog ses, og personalet er i toget. Mærkeligt. Afgår 7.45 (26). Første Arriva-afgang til Ar

I **Hm** ses kl. 8.26-28 (±0) det første Arriva-tog på vej ned til **Str**. Der er MRD 4283+83 i tog RA 5211 (Sj-Str).
(*BL*)

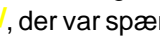
Sø 5/1 2003

Overdragelse fra DSB til ARRIVA i SI

I **SI** har glaserne ind til billetsalget *Arrivas* navn og symbol indgraveret. Forskellige flader på billetsalgets skriveborde mv. er turkisfarvede. På de elektroniske billetter er "DSB" udskiftet med "ARRIVA". Ankomst- og afgangstider for **SI** findes desværre ikke (sparet væk), så pass. må kigge i en opslagskøreplan med alle *Arrivas* strækninger angivet.

Billetautomaten ved ventesalens udgang har fået nye klistermærkater med ARRIVA i turkisfarve. På en *turkisfarvet tavle* står der noget med "500 kr. ...".

Ved 11-tiden pakkes der ud i forhallen, så tre musikere kan give lyd fra sig i forbindelse med den officielle overdragelse af togdriften fra adm.dir. ved DSB Keld Sengeløv. Efter han har holdt tale, fortæller dir. Ernst V. Frenesen om visionerne med *Arriva* og ønsker de ansatte til lykke med de nye arbejdsopgaver. Der er kaffe (ingen te uden at bede om det), smurte rundstykker og slik ved billetalgene.

I **SI** sprænger MR 4022+22 med tog RA 5327 (Ar-Hr) kl. 11.32½ (+½) den sortgule plaststrimmel , der var spændt ud for tog RA 8324 (SI-Ry) MR 4085+85. De to mænd, der havde hængt plastbåndet op, var åbenbart ikke klar over, at der kom plantog, inden sæt RA 8324 (SI-Ry) skulle afgå kl. 12.18! Dette sæt fra **Va** skulle køre til **Ry** med de prominente og er i togammeldelsen angivet som en ARRIVA-pressetur. Det er naturligvis ét af de MR-sæt, der har fået påført et turkisfarvet skilt mellem og rundt om de to nederste frontlanterner. *Døre* er også turkisfarvede.

Tre minutter før afgang står pressefotograferne klistrede sammen henne ved plastsnoren, og dir. Ernst V. Frenesen står i et par minutter som stfs med et spejlæg i hånden. Der er (naturligvis) rettidig afgang (±0)!

(*BL*)

Lø 5/1 2013

Arriva Tog fylder 10 år

Lørdag 5. januar 2013 kan Arriva fejre sit 10-års jubilæum som togoperatør i Danmark. Dermed rundes endnu en milepæl på den rejse, som Arriva har været på, siden de første tog blev sat på skinner 5. januar 2003.

»Det har været 10 begivenhedsrige år med

mange glædelige begivenheder, og det er en fornøjelse at vende blikket og se tilbage på de mange gode resultater, vi har skabt. Det har været en fantastisk rejse indtil nu, og vi glæder os til at fortsætte arbejdet mange år endnu,« siger togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva

Danmark.

Arriva har år efter år sat danmarkrekord i punktlighed. Senest er 969 ud af 1000 Arriva-tog kørt til tiden i løbet af 2012 – også selv om man indregner de spor- og signalfejl, som Arriva ikke selv har været herre over. Ser man alene på de aflysninger og forsinkelser, som Arriva selv har været skyld i, så er 995 af 1000 tog kørt til tiden.

»Vi ser det som vores fornemmeste opgave at sikre, at vores kunder kommer frem til tiden, og derfor har vi i alle årene arbejdet målrettet på at optimere vores drift. Det vil vi fortsætte med i de kommende år, så vores kunder fortsat kan regne med, at Arriva kører til tiden,« siger Ivan Skødt Andersen.

Den gennemsnitlige kundetilfredshed lå ved seneste måling i november 2012 på 7,6 på en skala fra 1 til 10.

Arriva fejrer sit jubilæum med et officielt arrangement på Aarhus Banegård fredag 4. januar klokken 10-12.

Baggrund

Arriva vandt i 2001 danmarkshistoriens første togudbud og overtog 5. januar 2003 ansvaret for den regionale togtrafik i Midt- og Vestjylland på strækningerne Aarhus-Struer, Aarhus-Skjern, Esbjerg-Skjern, Esbjerg-Tønder, Struer-Skjern og Struer-Thisted.

Arriva genvandt strækningerne i 2009 og indledte sin anden kontraktperiode i december 2010. Arriva står nu for driften frem til 2018 med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Tidslinje

December 2001

Arriva vinder historiens første udbud af en dansk jernbane, da Arriva får tildelt retten til at køre den regionale togtrafik i Midt- og Vestjylland.

Januar 2003

Arriva begynder søndag 5. januar 2003 at køre tog i Danmark. Første tog kører fra Esbjerg Station klokken 6.09 om morgenen. Arriva kører med 45 MR-tog, som alle er lejet af DSB.

Oktober 2004

Arriva får 29 helt nye Lint 41-tog leveret til tiden.

Maj 2008

Arriva introducerer 26. maj 2008 – som det første togselskab i Danmark – gratis internet i toget.

Juli 2008

Arriva indleder 12. juli 2008 et samarbejde med Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (neg) om direkte tog mellem Esbjerg og Niebüll i Tyskland.

Juli 2009

Arriva modtager for første gang fuld bonus fra Trafikstyrelsen, efter at kundetilfredsheden i hele første halvår af 2009 har ligget over 4,0 på en skala fra 1 til 5.

December 2010

Arriva indleder 12. december 2010 sin anden kontraktperiode gældende frem til 2018 – med mulighed for forlængelse i yderligere to år. Arriva sætter yderligere 12 Lint 41-tog i drift til tiden og tager samtidig afsked med de sidste MR-tog. Det regionale eksprestog (REX) sættes ind på strækningen Herning-Aarhus.

April 2012

Rigsrevisionen konkluderer i et notat om Arrivas første togkontrakt fra 2003 til 2010, at »kvaliteten af trafikbetjeningen har været på et tilfredsstillende niveau«. Rigsrevisionen konkluderer samtidig, at staten har sparet 303,9 millioner kroner, selv om Arriva har øget antallet af togkilometer med 20 procent.

Juli 2012

Arriva indleder 1. juli 2012 en ny kontrakt på Vestbanen mellem Nørre Nebel og Varde i Vestjylland. Sydtrafik stiller samtidig to nye Lint 41-tog til rådighed for Arriva.

Januar 2013

Arriva kan 5. januar 2013 fejre sit 10-års jubilæum som togoperatør i Danmark.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/221-arriva-tog-fylder-10-ar>
(BL)

Sø 9/12 2012 – ti 25/12 2012

Det forsvundne Y-tog fundet

MjbaD Ys 40+Yp 54+Ym 39 er ikke forsvundet – det er blot flyttet ud på den anden side af Ringgadebro på sporet nord for de mange IC4.

(AC via BL)

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 25/11 2012

Nyt fra banerne

I vor nye hal er nu alle spor fyldt op med materiel, og der er nu følgende vogne i hallen:

- Marcipanbrød OHJ 24, der er under reparation
- DSB EH 6762 – i drift
- DSB CU 4160 – i drift
- DSB CU 4130 – i drift
- DSB Cy 4640 – i drift
- DSB CU 4011 – i drift
- Unimog med grenklipper
- Skinnebus VGJ SM 6
- DSB MO 1848
- DSB Cp 2872
- DSB CU 4009
- VN J M 2, der får en større motor renovering af Peter Jørgensen og hans søn Andreas
- Trolje 108 – i drift
- LNJ M 4
- DSB CXM 4508 er under en større renovering
- DSB CR 3622
- DSB CY 46212
- HTJ M 12 er under reparation
- Ardelt 125

I træremisen har vi:

- DSB K 564, som er driftsklar. Der er ved at blive fremstillet en ny tenderkasse til K 564 i Høng. OHJ 38 er under en større reparation på Asnæsværket i Kalundborg.

Søndag den 25. november kl. ca. 14 ankom RT MY 105 med LNJ M 4 samt en bremsevogn til Høng. Straks efter ankomsten blev LNJ M 4 skubbet ind i vor nye vognhal. Sidste gang M 4 kørte for egen kraft, var i forbindelse med Nærum Banens 100-års-jubilæum søndag den 27. august 2000. VSVT har lejet vognen hos Nordsjællands Veterantog.

Alt set og noteret af PKL søndag den 25. november 2012.

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 3, 2013, side 7

(PKL via BL)

On 9/1 2013

Jernbanemøder m.v. i vinter og foråret 2013

Onsdag d. 9. januar kommer Karsten Hindsberger og fortæller om sin dagligdag på lokomotivværkstedet på Otto Busses Vej og om diesellokomotiver. Foredraget bliver ledsaget af foto.

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 3, 2013, side 5

(PKL via BL)

On 6/2 2013

Jernbanemøder m.v. i vinter og foråret 2013

Til dette jernbanemøde onsdag d. 6. februar 2013 kommer John Wilcke og viser billeder fra bl.a. ØSJS's første år.

(PKL via BL)

On 13/3 2013

Jernbanemøder m.v. i vinter og foråret 2013

Onsdag d. 13. marts vil Søren Jørgensen fortælle om Østbanen i fortid – nutid – fremtid – og lidt om Præstøbanen. Ledsaget af fotos fra de to baner.

Generalforsamling VSVT og VSVT's støtteforening

VSVT og VSVT's støtteforening afholder generalforsamling søndag d. 17. marts 2013 i klubhuset Jernbanevej 10 i Høng.

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 3, 2013, side 5
(PKL via BL)

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

On 9/12 1931

Udkast.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

9.—12.—1931.

Forslag til Lov

om

Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.

§1.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning at lade opføre en Højbro over Storstrømmen samt en Lavbro med Klappag over Masnedsund, begge fælles for Landevej og enkeltsporet Jernbane, at lade foretage de Forlægninger og Anlæg af Jernbaner paa Sjælland, Masnedø og Falster, der er nødvendige for at bringe de nævnte Broanlæg i Forbindelse med Landets bestaaende Banenet, samt de som følge af Jernbane og Stationsforlægningerne nødvendige nye Vejanlæg eller Ændringer af bestaaende, at lade opføre en ny Fællesstation for Vordingborg og Masnedsund samt en ny Station i Tilslutning til Baneforlægningen paa Falster, samt efter Udførelsen af de nævnte Anlæg at lade nedlægge Færgefarten Masnedø-Orehoved med tilhørende Færgenhavn og de nuværende Stationer i Vordingborg, Masnedsund, Masnedø og Orehoved. tillige med Nyskole Trinbræt.

§ 2.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges endvidere til ved Statsbanernes Foranstaltning at lade opføre en for Landevej og enkeltsporet Jernbane fælles Lavbro med Klappag over Oddesund, at lade foretage de Forlægninger og Anlæg af Veje og Jernbaner paa begge Sider af Sundet, der er nødvendige for at bringe det nævnte Broanlæg i forbindelse med det bestaaende Vej og Banenet, samt efter Udførelsen af de nævnte Anlæg at lade nedlægge Færgefarten ved Oddesund med tilhørende Færge og Fiskerihavn samt den nuværende Station i Oddesund Syd. Havnen i Oddesund Nord skal dog kunne bibeholdes som Fiskerihavn.

Lovforslag. Ordentlig Samling 1931–32.

Udgifterne ved de i nærværende Paragraf nævnte Anlæg bæres med, $\frac{2}{3}$ af Thi sted og Ringkøbing Amtskommuner i Forening og med $\frac{1}{3}$ af Statsbanerne.

Samtidig med nærværende Lovs Ikrafttræden ophæves Lov Nr. 186 af 20. Marts 1918 om Anlæg af en Jernbane fra Thisted over Vildsund og Tøving til Nykøbing Mors med fast Bro over Vildsund.

Bemærkninger til Lovforslaget.

I. Storstrømsbroen.

I Rigsdagssamlingerne i 1908–09, 1909–10, 1916–17 og 1917–18 blev der af Ministeren for offentlige Arbejder fremsat forskellige Lovforslag til Anlæg af en Jernbanebro over Storstrømmen, i hvilken Henseende henvises til Bemærkningerne til de paagældende Lovforslag.

Siden da er interesserne for Tilvejebringelse af en Broforbindelse mellem Sjælland og Falster i meget væsentlig Grad forrykket som Følge af den stadig voksende Automobiltrafik. Der er saaledes i de seneste Aar med stedse større Vægt saavel fra visse Motororganisationers Side som fra førende Kredse inden for Handel og Industri slaaet til Lyd for at erstatte Færgeforbindelsen mellem Masnedø og Falster med et Broanlæg. Automobiltrafikken mellem Landsdelene er da ogsaa stadig stigende. I 1927–28 overførtes med Statsbanefærgerne paa Masnedøoverfarten ca. 7 500 Motorkøretøjer og dette Antal var fordoblet i 1930–31. I sidstnævnte Aar overførtes med de 3 bestaaende Færgeforbindelser mellem Sjælland og Falster ca. 45 000 Motorkøretøjer. Det kan i denne Forbindelse anføres, at samme Antal var naaet ved Lillebælt i 1924–25, og at Antallet her allerede i 1930–31 var vokset til ca. 100 000.

Hvad angaar Jernbanetrafikken, har saavel Antallet af overførte Personer som af Tons Gods, bortset fra Uregelmæssigheder i Krigs- og Efterkrigsaaene, været jævnt stigende. I de 28 Aar, der er forløbet siden Dampfærgeforbindelsen Gedser-Warnemünde aabnedes, er det aarlige Personantal, der passerer Storstrømmen, steget fra ca. 180 000 til ca. 420 000 og Tonsantallet fra ca. 110 000 til ca. 370 000. Brospørgsmaalet har derfor fremdeles Betydning for Statsbanerne i Konkurrencen om Trafikken saavel paa Udlandet som mellem Landsdelene, idet en Forbedring af Rejsehastigheden og Bekvemmeligheden vil bedre Statsbanernes Stilling i denne Konkurrence. Man har derfor paany taget Sagen op til Overvejelse for at undersøge Muligheden for at gennemføre Broanlægget som en Fællesbro for Vej og Jernbane til Lovforslaget.

Der er i den Anledning i Aarene 1930–31 ved Statsbanernes Foranstaltning foretaget Forundersøgelser til Supplering af tidligere Resultater, og man har paa Grundlag heraf udarbejdet forskellige Projekter, hvoraf det her foreslaaede menes at frembyde den under Hensyn til Skibsfart, Vej- og Jernbanetrafik gunstigste Løsning for en ikke uoverkommelig Anlægsudgift.

Linieføringen

Broen over Storstrømmen tænkes udført som en Højbro med 26 m Gennemsejlingshøjde og lagt, saaledes som vist paa Bilag 1, i en Linie Øst for de nuværende Færgehavne ved Masnedø og Orehoved omtrent vinkelret paa Kystlinierne, væsentligt svarende til den i Forslagene af 1908–09 omtalte østlige Brolinie. Muligheden for at bygge Broen i den sammesteds omtalte vestlige Linie har ogsaa nu været undersøgt men er atter opgivet, dels fordi Broramperne med denne Linieføring paa Grund af den mindre Banelængde over Masnedø naar længere ind paa Sjælland, dels fordi Bundforholdene i denne Linie er noget daarligere.

Naar Statsbanerne ikke nu, saaledes som ved de tidligere udarbejdede Forslag af 1909 og 1916, foreslaar Anlægget af en Lavbro med Sving-, Klap-, eller Løfteparti for de gennemsejlende Skibe, skyldes dette, at der dengang var Tale om en ren Jernbanebro, som normalt, ¹⁾ uden for de Tider, da Tog skulde passere Broen, vilde kunne staa »aabne«, saaledes at Skibstrafikken største Delen af Døgnet paa forud angivne Tider kunde regne med at finde Gennemsejlingen fri, medens en saadan Ordning ikke vil kunne gennemføres for en Bro, der skal overføre en betydelig Vejtrafik. En saadan Bro maa normalt holdes lukket, og saafremt den bygges som Lavbro med Klapparti eller anden bevægelig Brodel, maa den aabnes for passerende Skibe. Da der daglig sejler gennemsnitlig 40 Skibe gennem Storstrømmen, og da Størstedelen af disse har for høje Master til at sejle under en Lavbro, vilde der udkræves et meget betydeligt Antal Broaabninger i Døgnet Løb.

De hermed forbundne Ulemper vil kun

kunne undgaa enten ved, som foreslaaet, at bygge en Højbro eller ved Bygning af tunneler for Jernbane- og Vejtrafikken, men denne sidste Løsning vil være væsentlig dyrere at gennemføre – Udgifterne vil blive ca. 20 Mill. Kr. større end for 26 m Højbroen – og Ventileringen af den væsentligt af Automobiler befærdede ca. 4,8 km lange Tunnel ville blive meget vanskelig og bekostelig i Drift. En Højbro maa da gives Fortrinet for det dyrere Tunnelanlæg.

En Højbro over Storstrømmen nødvendig-gør, at Jernbanebroen over Masnedsund lægges væsentligt højere end den nuværende Bro, og dette i Forbindelse med Ønsket om ogsaa over Sundet kun at have een Bro fælles for Jernbane og Vej har medført, at der over Masnedsund fore-slaas bygget en ny Klapbro beliggende ca. 100 m Vest for den nuværende Jernbanebro.

Vejordningen.

...

Baneordningen.

I Øjeblikket ligger der paa en Strækning af kun 4,3 km 3 Stationer: Vordingborg, Masnedsund og Masnedø. Forklaringen herpaa er, at Sydbanen i en Aarrække endte i Masnedsund, og da den i 1884 forlængedes til Masnedø, byggedes her kun en lille Banegaard, idet man førte lokomotiver og Vognstammer tilbage til Masnedsund, hvor der fandtes Remise og Depotsporanlæg. Da, disse 3 tætliggende Stationer er uheldige for en hurtig Afvikling af Toggangen, er efter Forslaget Masnedø Station tænkt nedlagt, og Masnedsund og Vordingborg Stationer, mellem hvilke Afstanden kun er 1,9 km, erstattet af en ny Fællesstation beliggende mellem de 2 Byer. Det skal i denne Forbindelse oplyses, at der ved nedlæggelsen af Masnedsund Station spares Driftsudgifter, der forrenter mere end det dobbelte af det til Stations-sammenlægningen medgaaende Beløb, samt at Banens Løftning op mod Storstrømsbroen i hvert Fald vilde nødvendig-gøre en fuldstændig Ombygning af Masnedsund Station. ...

Broerne.

Saa vel Broen over Masnedsund som Broen over Storstrømmen udføres, som nævnt, som Fællesbroer for Vej og Jernbane, begge med eet Jernbanespor, en 5,6 m bred Kørebane (maalt mellem Kantstenene) samt et Fortov. Jernbanes-poret er ved et svært Rækværk tænkt afgrænset fra Vejfærdslen. Grunden til, at man ikke foreslaar

den nuværende Jernbanebro over Masnedsund bevaret og en ny Vejbro bygget over Sundet andetsteds, er blandt andet den, at man ikke finder det forsvarligt at føre 2 Broer, hvis indbyrdes Afstand ikke vil kunne blive ret stor, over samme Sund, samt at Drift og Betjening af een fælles Klapbro vil blive ca. 25 000 Kr. billigere pr. Aar end Drift af 2 bevægelige Broer, og denne Besparelse forrenter et Beløb, der ialt væsentligt svarer til Merudgiften ved Bygning af ny Fællesbro i Forhold til en ny Vejbro.

Masnedsundbroen.

Denne Bro faar en Totallængde af ca. 200 m. Broen gives i Midten et Klapfag med 25 m fri Gennemsejling og faar paa hver Side af dette to faste Brofag, hvert med ca. 35 m Spændvidde. Den fri Højde under Broen bliver væsentlig større end under den nuværende Bro. ...

Storstrømsbroen.

Denne tænkes udført som en Højbro med tre store Gennemsejlingsaabninger og en fri Gennemsejlingshøjde af mindst 26 m paa en Bredde af ca. 120 m i den midterste Aabning og af ca. 25,5 m paa en Bredde af ca. 90 m i hver af de to Sideaabninger. Denne højde er fastsat paa Grundlag af en af Statsbanerne gennem 12 Maaneder foretaget Tælling og Maaling af samtlige Skibe, der har passeret Storstrømmen, idet Maalingerne har vist, at ca. 98 pCt. af de i eet Aar forbisejlende ca. 15 000 Skibe vil kunne sejle under en Bro med 26 m fri Højde. Under Hensyn til de meget betyde lige Merudgifter, der vilde være forbundne med en yderligere Løftning af Broen saaledes ca. 7 Mill. Kr. for en Forøgelse op til Lillebæltsbroens Højde, 33 m, – har man ment det forsvarligt at henvise de godt 2 pCt. af Skibene til enten at stryge deres Topstænger eller at sejle Syd om Falster.

...

Samtlige Bropiller er paaregnet udført som massive Betonkonstruktioner, hvis fundamenter føres et passende Stykke ned i bæredygtig Grund. Pillerne forsynes i fornødent Omfang med Forhudning af Granit.

Bilag 2 viser Storstrømsbroen med de 3 Gennemsejlingsfag af Staal og nogle tilsluttende Buefag af Jernbeton. Bilag 3 viser et Tværsnit af Broen over en af Jernbetonbuerne,

Overslag.

Udgifterne ved Gennemførelse af samtlige

Anlæg ... anslaaet til ca. 33,6 Mill. Kr. (Priser August 1931), jfr. vedhæftede Bilag 5.

II. Oddesundbroen

Allerede i 1922 rejstes fra visse Erhvervsorganisationer i "Thisted og Ringkøbing Amter Krav om Afløsning af Færgefarten over Oddesund med Broforbindelse for derved at muliggøre en hurtigere og mere regelmæssig Forbindelse mellem Thy og Landsdelene Syd for Limfjorden.

Efter en af Statsbanerne dengang foretaget Undersøgelse af Spørgsmaalet skønnedes der imidlertid ikke at være tilstrækkeligt økonomisk Grundlag for Udførelsen af en Jernbanebro, og Automobiltrafikken var ikke paa daværende Tidspunkt traadt saa meget i forgrunden, at Spørgsmaalet om en Fællesbro for Vej og Jernbane endsige om en ren Vejbro kunde komme paa Tale.

Da der desuden var Udsigt til Forbedring af Jernbaneforbindelsen til Thy paa anden Maade, idet man netop stod overfor Paabegyndelsen af den ved Lov Nr. 186 af 20. Marts 1918 vedtagne Bane over Mors med Bro over Vildsund, blev Spørgsmaalet om Oddesundbroen foreløbig lagt til Side.

De i Loven af 1918 vedtagne Anlæg af Jernbane paa Mors og Bro over Vildsund blev imidlertid ikke gennemført, og samtidig er der i de senere Aar sket en stærk Udvikling af Automobiltrafikken over Oddesund. Det kan saaledes oplyses, at der med Oddesundfærgen 1925–26 overførtes ca. 5000 Motorkøretøjer, og at dette Antal var mere end fordoblet i 1930–1931.

Kravet om en Broforbindelse ved Oddesund blev derfor ogsaa i 1930 rejst med fornyet Styrke, idet et Fællesudvalg for Thisted og Ringkøbing Amter, repræsenterende saavel Amtsraad, Byraad og Sogneraadforeninger som Organisationer for Arbejdere, Landbrug, Fiskeri, Handel og Haandværk og med Tilslutning fra førende Motororganisationer rettede en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om, at der ved Statsbanernes Foranstaltning maatte blive foretaget en Undersøgelse af Fremgangsmaaden og Bekostningen m. m. ved Anlægget af en for Vej og Jernbane fælles Bro over Oddesund. Efter at Ministeriet havde meddelt Thisted og Ringkøbing Amtsraad, at man mente at kunne imødekomme denne Henvendelse, modtog man fra de to Amtsraad Meddelelse om, at de vilde være villige til at medvirke til Broan-

...

læggets Gennemførelse som kommunal Foranstaltning.

Paa Grundlag af de af Statsbanerne i indværende Aar foretagne Undersøgelser, der af Statsbanerne udarbejdet forskellige Projekter til en Fællesbro, af hvilke det i nærværende Lovforslag omhandlede menes at frembyde den under Hensyn til Skibsfarten, Vej- og Jernbanetrafikken gunstigste Løsning. Udgifterne ved Gennemførelsen af et saadant Broanlæg er anslaaet til 5,7 Mill. Kr.

...

Statsbanernes Bidrag.

...

Saa fremt der regnes med en egentlig Byggetid paa 5 Aar og lige store aarlige Anlægsudgifter, vil den til ovennævnte Beløb paa 4,63 Mill. Kr. svarende Anlægsudgift ekscl. Renter beløbe sig til 4,63 - 0,43 = 4,20 Mill. Kr., idet Renterne i Byggetiden andrager ca. 0,43 Mill. Kr. Imidlertid maa Statsbanernes Opgivelse af den faktiske Eneret til Færgefart ved Oddesund antages at ville medføre en afgørende Nedgang i Driftsindtægterne paa Thybanen. Paa Grundlag af Sammenligninger med Banestrækninger merl tilsvarende Trafik, hvor Automobilkonkurrencen ikke som hidtil ved Oddesund har været hemmet af et mellemliggende Sund, maa man forvente, at Nedgangen i Indtægter endog vil overstige den førnævnte Nettobesparselse, paa 0,28 Mill. Kr. aarlig. ...

Vedligeholdelse, Drift m. v.

Linieføringen.

Broen over Oddesund tænkes udført som en Lavbro med en største fri Gennemseilingshøjde under Broens faste Fag paa ca. 5 m og er beliggende, som vist paa vedlagte Bilag 6, i en Linie Syd for de nuværende Færgehavne, omtrent vinkelret paa Strømlinierne i Sundet. De stedlige Forhold medfører, at der saavel af tekniske som af økonomiske Grunde kun kan blive Tale om mindre Forskydninger af den viste Broelinie.

Valget af en frihøjde paa ca. 5 m under Broen er truffet paa Grundlag af nøjagtige Skibstællinger og Maalinger af Mastehøjder, idet disse har vist, at noget over Halvdelen af de passerede Fartøjer vil kunne gaa under en Bro med nævnte

Høide.

En væsentlig Forøgelse af dette Antal vilde kun kunne opnaas ved en meget betydelig Forøgelse af den fri Højde, f. Eks. til 10 à 15 m fri Højde, men en saadan Forøgelse vilde medføre meget betydelige Merudgifter og kan derfor ikke anses for forsvarlig. Det tilføjes, at Oddesund gennemsnitlig passeres af ca. 25 Fartøjer pr. Døgn og heraf langt den største Del i Dagtimerne.

Vejordningen.

Brovejen skal forbinde de to af Sundet adskilte Landevejsstrækninger Struer – Oddesund Syd og Oddesund Nord – Thisted, og med den valgte Brolinie falder det naturligt at lægge Brovejen Syd for Jernbanesporet. Ved korte Vejforlægninger og forholdsvis lave Vejrampes opnaar man da allerede udfor de to Færgestationers nuværende Hovedbygninger Tilslutning til de bestaaende Landeveje.

...

Baneordningen.

Efter Broanlæggets Gennemførelse vil der ikke fra Oddesund Syd kunne paaregnes en Trafik, som for Statsbanerne kan byde Grundlag for Opretholdelse af denne Station, idet den nuværende Bebyggelse ved Stationen i alt væsentlig er knyttet til Færgeoverfarten og mister sin Betydning ved dennes Nedlæggelse. Iøvrigt vilde afstanden mellem de to Stationer ved, Broens Anlæg kun blive ca. 1,5 km. Oddesund Syd med tilhørende Færgehavn foreslaas derfor nedlagt.

Oddesund Nord er derimod tænkt bibeholdt, bl. a. af Hensyn til de betydelige Jernbaneforsendelser af Fisk, der foregaar herfra. Stationen ombygges i det Omfang, som nødvendiggøres af Banetilslutningen til Broanlægget, og Færgelejet nedlægges. Som det fremgaar af Lovforslagets § 2, har man dog forudsat Færgehavnen delvis bibeholdt som Fiskerihavn, saafremt der kan opnaas Enighed mellem Statsbanerne os de paa-gældende Kommuner om den fremtidige Overtagelse af Havnens Vedligeholdelse.

Med Hensyn til Maksimalstigning, Overbygningstype m. v. udføres Baneforlægningen svarende til eksisterende Forhold ved Thybanen.

Broen.

Broen udføres som nævnt som en Fællesbro for Vej og Jernbane med eet Jernbanespor, en 5,6 m bred Kørebane samt et Fortov, liggende modsat Jernbanesporet. Dette er ved et svært Rækværk tænkt afgrænset fra Vejfærdsselen, jfr. vedhæftede bilag 3. Broen faar en Totallængde på ca. 530 m. Vedhæftede Bilag 7 viser Broen set fra Syd. Broen er ved Mellempiller delt i en Række mindre Brofag nærmest ved Kysten og i tre større Brofag, hver med ca. 75 m Spændvidde, over dei midterste Del af Sundet. Umiddelbart vest for disse større Brofag anbringes et Klafag med ca. 30 m fri Gennemsejlingsbredde, idet denne Beliggenhed af Klafaget er sammenfaldende med den for Tiden mest benyttede Sejllinie gennem Sundet. Oplukning af Broklappen forudsættes kun at skulle ske fra ½ Time før Solopgang til ½ Time efter Solnedgang.

Den bærende Hovedkonstruktion for samtlige Brofag er tænkt udformet som en Bjælkebro i Staal, medens Bropillerne udføres som Betonkonstruktioner, i fornødent Omfang forsynet med Forhudning af Granit.

Statsbanerne forbeholder sig dog ved den nærmere Bearbejdelse af projektet at ændre Konstruktionen, naar de for Sejlladsen og Vejtrafikken betydende Hovedmaal fastholdes.

Statsbanerne har forhandlet om Forslaget med Søfartsraadet, Krigsministeriet og Marineministeriet, der intet har at indvende derimod. En Genpart af en fra Søfartsraadet modtaget Skrivelse af 10. November 1931 er vedhæftet som Bilag 8.

Da det forannævnte Anlæg af en Jernbane over Mors herefter ikke kan antages at have nogen Mulighed for Forrentning især naar Hensyn tages til Automobiltrafikkens Udvikling i de senere Aar foreslaas Lov Nr. 186 af 20. Marts 1918 ophævet ved Vedtagelse af heromhandlede Lovforslag.

Kilde: Ministeriet for offentlige Arbejder. Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund. Udkast. **Onsdag 9. december 2012**, side 1-12.

(PKL via BL)

Ti 22/3 1932

Landstinget.

Til Lovforslag Nr. 96.

1931–32.

Blad Nr. 184.

Betænkning
over
**Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over
Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.**

(Afgiven af Landstingets Udvalg den 22. Marts 1932).

Udvalget har haft Samraad med Ministeren, Vandbygningsdirektøren og Fiskedirektøren | angaaede Spørgsmaalet om Bro eller Dæmning over Oddesund.

...

Bilag.

A. C. H. Monrad
Landinspektør

Aggersund.

Gennem 2 Menneskealdre har kravet om en lukning af Limfjorden mod Vest været rejst gentagne Gange af Landbrugere langs Limfjordens Kyster. De nedsatte kommissioner af 1874 og 1908 har beskæftiget sig med Spørgsmaalet, men aldrig er Landbrugets Krav blevet hørt. ...

...

Aggersund, den 3. Marts 1932

Med Ærbødighed
A. C. H. Monrad.

Til Folketingets Udvalg ang. Forslag til Lov om Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.

Kilde: Landstinget. Lovforslag Nr. 96. Blad Nr. 184, tirsdag 22. marts 1932. Side 1 + 6
(PKL via BL)

Ma 10/12 2012 – ma 17/12 2012

La 75 ved ovk 33 fjernet

Den nye, sikrede ovk 33 i km 23,6 **Bj-Rk** (Bjerringbro-Rødkærsbro) fik SR-signal 17.3 **GIV AGT** fjernet, men først omkring en uge efter ibrugtagningen blev La **75** i hver kørselsretning fjernet. Det var La **75** i km 23,3-23.6 og i km 23,8-23,5.

– Mon Banedanmark ikke troede, at tændkantakterne og elektronikken i relæskabet ikke fungerede godt nok ved ibrugtagningen? Eller havde man glemt at fjerne i alt seks standsignaler?

(BL)

Fr 28/12 2012

Eu under ombygning

I den svage decembersol ville et nyt billede i samlingen være et af et tog med beskiltningen **ODDER** på **Grenaabanen**. To tog krydser på **Øs** (Østbanetorvet), så der vil ikke være lang tid imellem deres passage af **Eu** (Europlads) i km 0,9.

Eu

Perronen på trinbrættet ser ligger der stadig, og man kunne umiddelbart håbe, at det er i brug.

Mandag 7. marts 2011 blev **Eu** kigger efter "i sømmene", og **Eu** var også i publikumskøreplan 72 afført som et standsningssted, men samtlige personførende tog er gennemkørende. Afsløret. Kigges der i gamle publikumskøreplaner, ophører standsninger ved **Eu** med udgangen af K 05 **lørdag 7. januar 2006**; over 7 år uden standsende tog. Kigges der i publikumskøreplaner for **Aarhus Nærbane**, står **Eu** der ikke mere, men det gør **Eu** stadig i TKV 13.

Normalt ajourføres TKV ikke, når der sker nedlægninger af trinbrætter eller fjernelse af sidespor på den fri bane. I **TKV 03** skulle tog have standset ved **Arn** (Arnbjerg) i perioden **fredag 16. maj – søndag 31. august 2003**, men da Varde Sommer gik konkurs i efteråret **2002**, skete det naturligvis ikke. Således står **Arn** i km 73,7 stadig i TKV (og i TIB (V)) 10 år efter nedlæggelsen.

På og omkring indkørselssignalet til **Ar** står 9 signaler. Det må siges at være en skilteskov for en lkf at iagttage. Signalerne er beskrevet med illustrationer **mandag 7. marts 2011**.

Julen 2012

I dag er der et næsten 2 meter høje trådnet begyndende ved ovk 03 og langs med sporet på østsiden. En smal række gittermætter fører mellem to trådhegn hen forbi perronen på modsatte side af sporet til en containerbygning med en "fototrappe". Hertil og ikke længere. Heroppefra er det er godt overblik om "roderiet". Hvor **Ahv** (Århus Havn) lå, er der en stor byggeplads med spunsvægge for at undgå oversvømmelse. Her skal der bygges noget stort. Der er ingen lokalplan fundet for byggeriet.

To tog passerer Eu

RV 4925 (Ar-Os) køres af DSB **MQ 4923+23** og passerer kl. 10.39½ (2½). Godt, at nedlagte trinbrætter stadig er anført i TKV, så passagetidspunktet kendes.

RV 4824 (Gr-Ar) køres af DSB **MQ 4127+27** beskiltet af **Odder via Aarhus** passerer kl. 10.46½ (2½). Så kom billedet i hus!

Asfaltering af usikrede ovk på Silkeborgbanen

Mellem **Sj** og **Fu** (Funder) er de fleste usikrede ovk blevet asfalterede. Det kunne tyde på, at forhandlingerne med at nedlægge dem er gået i stå eller der går år, før det sker.

(BL)

Ma 1/1 2013

TIB kun i pdf-format

TIB, udgives af Banedanmark, Kvalitet & Sikkerhed, forsvinder (i papirudgave).

- TIB (Ø/V) indeholdende generelle bestemmelser
- TIB (Ø) indeholdende oversigter over strækningerne 1-11
- TIB (V) indeholdende oversigter over strækning 1 samt strækningerne 21-36

TIB udgives udelukkende i elektroniske udgaver (pdf-filer). Gældende reglementer samt oversigt over sidst udsendte rettelsesblad kan ses på www.bane.dk "Om jernbanen"/"Jernbanesikkerhed"/"Jernbanesikkerhedsregler".

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>

Tjenestekøreplaner i papirudgave forsvandt ved køreplansskiftet **søndag 9. december 2012**. Nu sker det med TiB.

– *Hvilken tryksag bliver den næste?*

(BL)

UDLAND

To 13/12 2012

Godstog til Tdr og besøg i Anb

(fortsat fra **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

Anb

Da den så var kørt, kørte vi mod syd mod **Anb**, hvor vi først kørte hen til DB maskindepotet for 218'erne, hvor vi fik set lidt på nogle 218'er og to NOB tog til **Westerland** og **Hamborg-Altona**. Inden vi kørte ud på strækningen til **Sylt (Westerland)** og ventede på, at der skulle komme et InterCity fra **Westerland**. Lige pludselig kom den susene, for den var nemlig fremført af en DB 218'er og en enkel vogn, så det var et noget kort InterCity-tog, men 218'eren har ikke haft meget at lave.

Da den var passeret, kørte vi tilbage til **Anb** station, hvor vi gik rundt og kiggede, hvor der også stod to vogne, som var blevet koblet af et af godstogene til **Tdr**, da den ene kom fra et tog, som var for tungt, og den anden kom fra et tog, der var for langt, så de var blevet koblet af og ventede på, at de kunne komme med et godstog videre mod **Danmark** og **Sverige**. Den ene af vognene var faktisk til Autologik i **Rg**, som ikke var kommet med i godstoget. Mens vi kiggede på **Anb** station, kom der et NOB tog til **Westerland** med en DE 2700, som er en tidligere norsk Di.6'er. Da den så var kørt, kom der så et InterCity mod **Westerland** med to 218'er, som holdt og ventede på, at der skulle komme og afgå et Autozug fra **Anb**. Da de så var kørt, de manuelle bomme var gået ned, og armsignalet sat på grøn, satte

de to 218'er i gang og fortsatte turen videre til **Westerland**. Da de var kørt, kørte vi så ud i sydenden af **Anb**, hvor vi ventede på, at det næste godstog til **Tdr** skulle dukke op, men det kom ikke, men imens kom der nogle NOB-tog til og fra **Westerland**, et par InterCity-tog med DB 218'er og lidt rangering med DB 218'er ved Autozug-terminalen. Efter vi havde ventet i rigtig lang tid på godstoget til **Tdr**, kom der et andet godstog nemlig en MAK-lokomotiv fra **Westerland**, som kører dagligt en gang mellem **Anb** og **Westerland** med gods. Efter ankomst til **Anb** rangerede det rundt med vognene fra **Westerland**. Vi valgte så, da det var ved at blive mørkt, at køre hen til den ene af de to signalposter i **Anb** og spørge om, hvornår det næste godstog til **Tdr** kom, og det ville først komme ved 23-tiden, hvor der ellers skulle have været et i **Tdr** kl. 18, men det var desværre blevet aflyst.

(fortsætter under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

(KB via BL)

Fr 28/12 2012

Ex DSB Rs hensat i Lübeck

Da *JSAjr* var i **Lübeck** den 28. december fotograferede han Rs⁶⁸⁴ AAE R8 33 68 3900 025-2 hensat på **Kontinbahnhof**. Der skulle være hensat i alt 8 ex. DSB Rs i **Lübeck**, mens de resterende 16 vogne er hensat i **Bötzingen**. I hvert fald vognene i **Lübeck** har været udlejet til AWILOG og har specielle faste sider til sikring af transportbeholdere.

(JSL via BL)

Sø 6/1 2012

Snart slut med Rc1 i Malmö

Til køreplansskiftet stoppede Green Cargo med at bruge Ma-lokomotiver, og nu kommer turen også til de godt 45 år gamle Rc1 <http://lokforaren.wordpress.com/2013/01/02/samtliga-rc1-stalls-av/>. Måske kan man være heldig at se en Rc1 i **Malmö**, men kun en måneds tid endnu ...

(JSL via BL)

DIVERSE

/12 2012

BOMBETRUSSEL Københavns Hovedbanegård var 12. december afspærret i flere timer, fordi der var fundet en mistænkelig pakke. Den viste at være et par, der havde valgt at sende pakken med toget i stedet for posten.

4 KORTE

Statsgaranti på lån til DSB
LOVGIVNING Folketinget ventes 19. december at vedtage en ny lov, der giver DSB adgang til at optage statsgaranterede lån til at dække de løbende omkostninger. DSB har en gæld på over 17 milliarder kroner og måt-

te alene i 2011, betale 542 millioner kroner i rente af gælden.

Knudepunkt i Silkeborg
TERMINAL Silkeborg fik 14. december en helt ny trafikterminal ved banegården for at skabe sammenhæng mellem bybusser, regionalbusser og tog. Arriva kører alle tog og bybusser – og enkelte regionalbusser.

Rundt om Femern

RUNDTUR Kreis Ostholstein og Region Sjælland tilbyder familier på op til fem personer at rejse rundt i både Ostholstein og på Lolland-Falster for 300 kroner for en hel dag med bus, lokaltog og færge.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 43, december 2012, side 4

VINTER Arriva måtte 3. december aflyse flere tog, fordi der var kommet tøsalt i de elektroniske systemer, der styrer sporskifter, lyssignaler og vejboomme. Saltet påvirker systemet, så bommene ikke går op, når toget er kørt.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 43, december 2012, side 5

4 KORTE

Slut med klippekort

BILLETTER 15. februar 2013 kan man for sidste gang købe klippekort i Nordjylland. Sidste chance for at bruge klippekortet er 30. maj 2013. Ubrugte klippekort kan dog refunderes helt frem til 15. februar 2016.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 43, **december 2012**, side 6

TOGSTOP Linje F var den eneste S-togslinje, der kørte, mens alle øvrige S-tog 11. december holdt stille i fire timer. En defekt køreskinne ved Svanemøllen Station nåede at beskadige strømaftagerne på en tredjedel af S-togene.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 43, **december 2012**, side 8

3 KORTE

Ny lyd på perronerne

LYDBILLEDE Banedanmark har fået nyt højttalersystem og også en ny lyd, der indleder alle højttalerudkald på stationerne. Den

nye lyd er skabt af musikeren Halfdan E og kan i første omgang høres på stationerne i hovedstadsområdet.

Nye tal fra DSB

ØKONOMI DSB har fremlagt regnskab for tredje kvartal 2012,

og regnskabet viser et overskud på 81 millioner kroner. Det samlede regnskab for de første ni måneder af 2012 er dog et underskud på 44 millioner kroner mod et underskud på 512 millioner kroner i samme periode sidste år.

4 KORTE

Flere IC4 tog på skinnerne

IC4 DSB har sendt flere IC4-tog ud på skinnerne. Togene skal køre mellem København og Aarhus og på de regionale stræk-

ninger i Jylland. DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov siger til Ritzau, at »vi er forvisset om, at det vil gå godt".

Afsked med lokalbane

LUKNING Banedanmark har afsluttet den offentlige høring

om nedlæggelse af Grindstedbanen og indstiller på baggrund af de indkomne svar til transportministeren, at banen mellem Grindsted og Bramming i Vestjylland bliver nedlagt.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 43, **december 2012**, side 11
(BL)

On 2/1 2013

Salg af klippekort stopper til sommer

Fra sommeren 2014 bliver de kendte gule klippekort-automater overflødige på stationerne, da klippekortene fra da af ikke længere kan bruges.

Men allerede fra 1. juli 2013 kan man ikke længere købe papklippekort i Hovedstadsområdet. Salget af de kendte papklippekort til børn og voksne, 24-timers billetten og City Pass stopper den 1. juli 2013. Efter denne dato kan kunderne dog stadig købe 24-timers billetten og City Pass som kontant- eller mobilbillet.

Rejsekort

I stedet for papklippekortene kan kunderne bestille et rejsekort, som de kan benytte i alle busser, tog og Metro i hele Hovedstadsområdet, på resten af Sjælland, Lolland, Falster og Møn samt i alle DSB- og Arriva-tog i hele Danmark. Læs mere om rejsekort på www.rejsekort.dk.

Andre billetter

Man kan stadig benytte de nuværende kontantbilletter, mobilbilletter og periodekort. Papklippekort kan bruges indtil sommeren 2014

Klippekort til børn og voksne købt før den 1. juli 2013 kan benyttes til og med den 30. juni 2014.

Penge tilbage for ubrugte klip efter 1. juli 2014

Efter den 1. juli 2014 kan man få penge tilbage for de klip, man ikke når at bruge på sit papklippekort. Man kan få penge tilbage for ubrugte klip til og med den 30. juni 2016.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 2. januar 2013**

(JSL via BL)