

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt fredag 27. marts 2014 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

## Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 36**

**mandag 1. september 2014 – søndag 7. september 2014.**

### Side Emne

**DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

**DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

#### 7 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 8728 i Ho

#### 7 **KØREPLANER**

Indførelse af behovsstandsning på TIB-strækning 23 og 35

Kørsel med Veterantog Rd-Str-Rd

Kørsel med Veterantog Od-Fa-Od

Kørsel med Veterantog Od-Tp-Fa

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted

På grund af fjernstyringsproblemer ved Aarhus H holder alle tog stille

Arriva Tog beklager

#### 10 **TRÆKKRAFT**

Føde- og bremseluftslanger

#### 11 **GODSVOGNE**

Orange Ks på Kh spor 7

**PERSONVOGNE**

**TOGSÆT**

**S-TOG**

**METRO**

#### 11 **FÆRGER**

Stor spareplan: Næssundfærgen lukker

#### 11 **VETERANMATERIEL OSV.**

GM-lokomotivet 60 år i Danmark

Marcipanbrød og K-maskine

GM-træf i Od i anledning af 60-års-jubilæum

**SPECIALKØRETØJER**

**SKROTBUNKEN**

## 13 **FASTE ANLÆG**

Det personlige billetsalg lukker pr. 1. september  
Rettelsesblade til TIB-S gyldige fra 01.09.2014  
Ændring sporgeometri og nye overkørsler Aarhus H  
Ny sporforbindelse mellem Aarhus H og P-risten (700-gruppen)  
Ringsted-Femern Banen: Første spadestik til fremtidens jernbane ned til Femern Bælt  
Banedanmark udvider Vadebrovej i Nykøbing F  
Ombygning på og ved Skørping Station  
Totalspærring i Bm  
Totalspærring i Es

## 18 **UDLAND**

Englænderne i Sverige  
Heritage and main line steam in Sweden  
Tågdagene i Landeryd  
Grafiske køreplaner fra Trafikverket

## 25 **DIVERSE**

Præcisionsgruppe Esbjerg  
DSB er oven vande  
Kunsten flytter ind på Aalborg Banegård  
Planlægningen skal nå helt ud til kunderne  
Nye rør får DSB i stødet  
60 år på bagen  
Førerhus og førerrum  
Når vanedyr ændrer vaner

29 Udbud udskydes

## **Jernbanenyheder**

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI

Må citeres med tydelig kildeangivelse

## **Søgemuligheder i Adobe® Reader® IX**

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen 

**Søg efter** ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe® Reader® XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.10.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

## Togekspeditionssteder

<b>Togekspeditionssted</b>	Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.
<b>Station</b>	Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølgestation, eller den kan være lukket eller ubetjent.
<b>Holdested</b>	Fællesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbræt – på den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Et trinbræt kan ligge helt eller delvist på en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

### **Stationsgrænsen og rangergrænsen**

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

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

## Stednavneforkortelser i Jylland

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

## Stednavneforkortelser omkring Struer

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

## Stednavneforkortelser på Fyn

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

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden** under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

## Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

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

## Stednavneforkortelser omkring København

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

## Stednavneforkortelser omkring Næstved

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

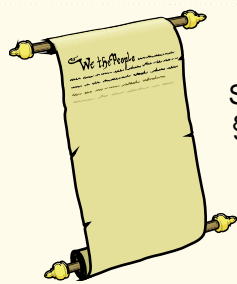
## Fortegnelse over forkortelser

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

### Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

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

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



## Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

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

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

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

## Færdselstavler

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

**DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**  
**DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

**PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

To 4/9 2014

---

**Tog 8728 i Ho**

Dagens G 8728 (Hr-Vem) ankom til Ho 18.24 (+41) og afgik 18.38½ (76½). Toget bestod ved afgangen af MjbaD MY 28

- + 1 bogietankvogn
  - + 1 bogiecontainerbærevogn
  - + 1 6-akslet og leddelt containerbærevogn
  - + 3 bogiecontainerbærevogne.
- (LuJ via BL)

**KØREPLANER**

Ma 1/9 2014

---

**Indførelse af behovsstandsning på TIB-strækning 23 og 35**

I forbindelse med indførelse af behovsstandsning på TIB strækningerne 23 og 35 skal følgende forhold tages i betragtning: Behovsstandsningen omfatter følgende Standsningssteder i begge køreretninger:

Viby J.	Herning Messecenter
Troldhede	Birk Centerpark
Studsgaard	Alken

Da der indtil videre er anført både ankomst og afgangstid i TKV, skal der ses bort fra ankomsttiden på de standsningssteder, hvor der indføres behovsstandsning. Lokomotivføreren skal afpasse hastigheden således perronen passerer på det angivende afgangstidspunkt. Udkald foretages manuelt indtil automatisk GSP bliver opdateret. Rettelse til TKV udkommer senere.

Kilde: ARRIVA Tog Trafikcirkulære nr. 1. 2014. Gyldig fra: 1. 9. 2014 – indtil videre.

**onsdag 13. august 2014**

(BL)

Ma 1/9 2014

---

**Kørsel med Veterantog Rd-Str-Rd**

**Operatør:** DSB Museumstog

**Årsag:** Kørsel med Veterantog

**Oprangering:** K 563 + 3 personvogne

Tog VP 226325 (Rd-Ra), Rd-Lg 70, Lg-Up 80, Up-Rk 100, Rk-Ra 80 km/t.

Rd 9:30, Lg 46-48, Up 57-10.02, Bj 08, Rk 15-17, Vg 30-50, Ra 11.00.

Tog VP 306325 (Ra-Str), 80 km/t.

Ra 11.03, Sk 40-44, Str 12.20.

Bemærkninger Str Drejeskive + vandtagning

Tog 306325 fremføres som arbejdstog med arbejdsstrækning Ra-Str

Tog VP 226340 (Str-Rd), Str-Lg 80, Lg-Rd 70 km/t.

Str 14.42, Sk 15.10-14, Vg 41-44, Rk 58-16.01, Bj 10, Up 17-20, Lg 31, Rd 16.45.

Bemærkninger Rd Til remisen

Kilde: Toganmeldelse nr. 16293, **torsdag 21. august 2014**

(BL)

Lø 6/9 2014

---

**Kørsel med Veterantog Od-Fa-Od**

**Operatør:** DSB Museumstog

**Årsag:** Kørsel med Veterantog

**Oprangering:** MX + 4 personvogne

Tog VP 6369 (Od-Fa), MX 160, 120 km/t.

Od 18.50, Fa 19.27.

Bemærkninger Fa Omløbe

Tog VP 6370 (Fa-Od), MX 160, 120 km/t.

Fa 19.55, Od 20.36.

Bemærkninger Od Til Jernbanemuseum

Kilde: Toganmeldelse nr. 16297, **fredag 15. august 2014**

(BL)

Lø 6/9 2014 – sø 7/9 2014

---

### Kørsel med Veterantog Od-Tp-Fa

**Operatør:** DSB Museumstog

**Årsag:** Kørsel med Veterantog

**Oprangering:** MX + 4 personvogne

Tog VP 6305 (Od-Tp), MX 160, 100 km/t.

Od 10.55, Tp 11.07.

Bemærkninger Tp Omløbe

Tog VP 6326 (Tp-Od), MX 160, 100 km/t.

Tp 13.22, Od 13.36.

Bemærkninger Od Omløbe

Tog VP 6306 (Tp-Od), MX 160, 100 km/t.

Tp 11.22, Od 11.35.

Bemærkninger Od Omløbe

Tog VP 6335 (Od-Tp), MX 160, 100 km/t.

Od 13.55, Tp 14.07.

Bemærkninger Tp Omløbe

Tog VP 6315 (Od-Tp), MX 160, 100 km/t.

Od 11.55, Tp 12.07.

Bemærkninger Tp Omløbe

Tog VP 6336 (Tp-Od), MX 160, 100 km/t.

Tp 14.25, Od 14.36.

Bemærkninger Od Omløbe

Tog VP 6316 (Tp-Od), MX 160, 100 km/t.

Tp 12.25, Od 12.38.

Bemærkninger Od Omløbe

Tog VP 6345 (Od-Tp), MX 160, 100 km/t.

Od 14.55, Tp 15.07.

Bemærkninger Tp Omløbe

Tog VP 6325 (Od-Tp), MX 160, 100 km/t.

Od 12.55, Tp 13.07.

Bemærkninger Tp Omløbe

Tog VP 6346 (Tp-Od), MX 160, 100 km/t.

Tp 15.22, Od 15.36.

Bemærkninger Od Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 16297, **fredag 15. august 2014**

(BL)

Sø 7/9 2014

---

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted, afg. fra Thisted kl. 12:11, pga. gårsdagens personpåkørsel. Der indsættes busser fra Venø Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:40:41

Togdriften på strækningen Struer-Thisted er nu genoptaget. Afg. fra Struer 13:51 Struer-Thisted Tog 5521. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:40:52

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted, afg. fra Thisted kl. 14:14, pga. gårsdagens personpåkørsel. Der indsættes bus fra Venø Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:40:58

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Snedsted-Thisted, afg. fra Snedsted kl. 13:54, pga. gårsdagens personpåkørsel. Der indsættes bus fra Venø Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:41:11

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Snedsted-Thisted, afg. fra Snedsted kl. 13:54, pga. gårsdagens personpåkørsel. Der indsættes busser fra Venø Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:41:30

Togdriften på strækningen Thisted-Snedsted, afgang fra Thisted 14:14 pga. gårsdagens personpåkørsel. Der indsættes busser fra Venø Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:41:37



Togdriften på strækningen Thisted-Struer er nu genoptaget. Afgang Thisted 15:14 Thisted-Struer Tog 5520. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:41:51

På grund af fjernstyringsproblemer ved Aarhus H holder alle tog stille – ind og ud omkring Aarhus H. Der må forventes forsinkelser eller aflysninger. Vi beklager. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:42:11

Togdriften på strækningen ud og ind fra Aarhus er nu genoptaget – forsinkelser må påregnes. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:42:26

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse tog 5425 mellem Aarhus-Viborg, afg. fra Aarhus kl. 9:05 pga. afledte virkninger signalproblemer. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:42:45

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse tog 5434 mellem Viborg-Aarhus, afg. fra Viborg kl. 10:31 pga. afledte virkninger signalproblemer. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:42:51

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse tog mellem Aarhus-Viborg, afg. fra Aarhus kl. 11:05 pga. afledte virkninger af signalproblemer. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:43:06

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Viborg-Aarhus, afg. fra Viborg kl. 12:31 pga. afledte virkninger af signalproblemer. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:43:21

Arriva Tog beklager, at i øjeblikket kører uregelmæssigt på strækningen Struer-Skjern pga. lynnedslag. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:43:57

Arriva Tog beklager, at vi er i øjeblikket er ca. 20 minutter forsinket på tpg 5448 mellem Struer-Århus, afg. fra Struer kl. 13:21 pga. lynnedslag. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 10:44:14

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Skjern-Herning, afg. fra Skjern kl. 18:14 pga. lynnedslag. Der indsættes bus fra Folmann Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 20:10:49

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Herning-Skjern, afg. fra Herning kl. 19:17 pga. lynnedslag. Der indsættes bus fra Folmann Busser. Bussen afgår fra Godsbanevej/Herning. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 20:11:06

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Skjern-Herning, afg. fra Skjern kl. 22:14 pga. lynnedslag. Der indsættes bus fra Folmann Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 20:11:39

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Silkeborg-Århus, afg. fra Silkeborg kl. 21:34 pga. lynnedslag. Der henvises til næste afgang kl. 22:34. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 20:11:52

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Herning-Skjern, afg. fra Herning kl. 23:17 pga. lynnedslag. Der indsættes bus fra Folmann Busser. Bussen afgår fra Godsbanevej/Herning. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014** 20:12:05

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Århus-Silkeborg, afg. fra Silkeborg kl. 23:14 pga. lynnedslag. Der indsættes bus fra Arriva Bus. Bussen afgår fra Rutebilstationen i Århus og er skiltet med "Arriva Danmark". Mvh. Arriva Tog.

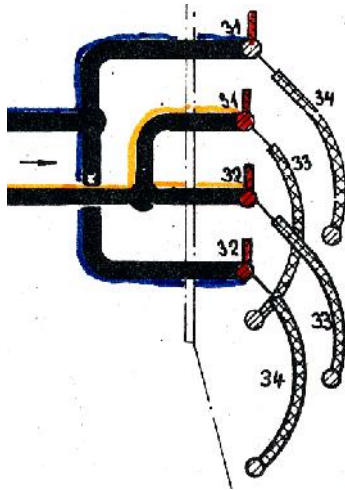
Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 7. september 2014 20:12:20**  
(BL)

## TRÆKKRAFT

Sø 7/9 2014

### Føde- og bremseluftslanger

Tegningen viser et trykluftdiagram for litra MY, her MY 1101-1159, dateret **onsdag 5. februar 1964**.



34	4	4	FØDELEDNINGSKOBLING	H <sup>5</sup> / <sub>4</sub> " x 1"	
33	4		BREMSEKOBLINGSSLANGE	R <sup>5</sup> / <sub>4</sub> " x 1" 620 LANG	264111
		4	BREMSEKOBLINGSSLANGE	R <sup>5</sup> / <sub>4</sub> " x 1" 620 LANG	
32	4	4	KOBLINGSHANE HØJRE	AK 8	321212
31	4	4	KOBLINGSHANE VENSTRE	AK 8	321211

#### Huskeregul om placering af føde- og bremseluftslanger

– Når der sidder fire luftslanger på en af de store maskiner og eksempelvis også en MO, hvorledes kan man så huske hvilke luftslanger, der er bremse- og fødeluftslanger?

– Det er let. Bare husk på filmene med Fy og Bi. Kender du ikke Fy og Bi? Den ældre generation husker Fy og Bi som et dansk filmkomikerpar bestående af Carl Schenstrøm (1881-1942), **Fyrtårnet**, og Harald Madsen (1890-1949), **Bivognen**. Kilde:

[http://www.denstoredanske.dk/Kunst\\_og\\_kultur/Film/Instrukt%C3%B8rer\\_og\\_filmfolk,\\_Danmark/Fyrt%C3%A5rnet\\_og\\_Bivognen](http://www.denstoredanske.dk/Kunst_og_kultur/Film/Instrukt%C3%B8rer_og_filmfolk,_Danmark/Fyrt%C3%A5rnet_og_Bivognen)

– Hvorledes kan Fy og Bi have nogle med luftslanger på et lokomotiv at gøre?

– Fødeledning yderst, bremseledning inderst, for sådan sidder de på lokomotiver og motorvogne

#### ● F B krog B F ●

Det var en god huskeregel, der blev fortalt på et lokomotivførerkursus i Maskinlære på DSB-skolen.

#### Divergens i hovedluftbeholdertryk

MY 1101-1144 har 8 bar i fødeledningstryk, MY 1145-1159, litra MX og MZ har 10 bar. Derfor må der ikke samles fødeluftslanger mellem to maskiner, hvis hovedluftbeholdertrykkene er forskellige.

Begge hovedluftbeholdere på MY er på 400 liter.

Under forspandskørsel vil hver kompressor levere luft til sine egne hovedluftbeholdere. På det ubetjente lokomotiv skal kompressoren derfor kun levere luft til lokomotivets eget forbrug, medens kompressoren på det betjente lokomotiv desuden skal levere luft til togets bremses.

Kilde: Betjeningsvejledning for MY, MV og MX-lokomotiver, Danske Statsbaner, Maskinafdelingen, **januar 1970**, 7. udgave, Tekst, 402. Kompressorkontrol, side 401-1

Brød en motoren ned på MZ med et tog, og MY-hjælpemaskinens kompressor til hovedluftbeholderen kun leverede et tryk på 8 bar (II Distrikt), måtte der på MZ'en hentes en luftslangebastard, der havde en fødeledningskoblingshane i den ene ende og en bremsekoblingshane i den anden ende. Den skulle så samle bremsekoblingslange og fødekoblingslange i bagenden af MZ'en op mod den første vogn, for litra MZ bruger sin egen luft fra hovedluftbeholderen og ikke fra bremseledningen til at løse egne bremses.

Hvis denne bastardkobling ikke blev monteret, ville det nedbrudte lokomotiv med stoppet motor efterhånden have et hovedluftbeholdertryk på < 5 bar og ville ikke kunne løse sine egne bremses lig et nyt nedbrud.

Er hjælpemaskinen en MX, samles fødeledningens koblinger mellem de to maskiner, og der vil være 10 bar til MZ'ens hovedluftbeholder.

### Billeder kun med bremsekoblingshaner

Billeder af lokomotiver uden fødeledningenshaner og koblinger og kun med bremsekoblingshaner kan ses på i »Danmarks Jernbaner i 125 år« side 150 af DSB MY 1113 i **Ab fredag 31. januar 1969** og på side 178 af DSB MZ 1401 på **Kh august 1968** og i »Danmarks Jernbaner i 150 år« på side 173 af DSB MX 1001 **søndag 25. september 1960** i **Nø** på leveringsdagen fra NOHAB og samme billede af DSB MZ 1401 på **Kh august 1968** på side 196 som i 125-års-bogen.

Skal en MY ses i som ved leveringen, skal der kun være bremseslanger. Prøv at kigge på billeder af DSB MY 1101 fra 60-årsjubilæet.

(BL)

## GODSVOGNE

Sø 7/9 2014

### Orange Ks på Kh spor 7

Kl. 12.26 ses **orange** ex Ks-vogne med numre + ukendt + . På vogn ligger der en dyngge grus.

På står en mindre, **orange** container med bemalningen **AARSLEFF RAIL**. Vognene ser ud til at nymalede. Fra spor 6 »ser« S-SJ 302 X2K 2033-8 til.

(BL)

## PERSONVOGNE

### TOGSÆT

### S-TOG

### METRO

## FÆRGER

Ma 1/9 2014

### Stor spareplan: Næssundfærger lukker

**Budgetforliget i Morsø Kommune bliver den omdiskuterede Næssundfærges endeligt.**

Kilde: <http://www.tvmidtvest.dk/indhold/morsoes-spareplan-naessundfaergen-lukker>

Trist, men sandt: Næssundfærgeoverfarten lukker højst sandsynligt, og det kan blive allerede fra Nytår.

Selv om overfarten går til en ø, så er Mors åbenbart ikke så lille en ø, at overfarten har kunnet få tilskud til nyinvesteringer fra puljemidlerne til ø-færger.

Det er så ikke bare Mors, der mister en forbindelse til omverdenen; vi mister alle sammen landets sidste træfærge i daglig drift. "Venøsund", "Egholm" og "Ida" sejler ganske vist også i ny og næ, men jo ikke dagligt

(LuJ via BL)

## VETERANMATERIEL OSV.

Lø 6/9 2014 – sø 7/9 2014

1954-2014

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

MY  
60 år

1101

GM-lokomotivet 60 år i Danmark  
6.-7. september 2014

Danmarks Jernbanemuseum fejrer 60-årsjubilæet for General Motors (GM)-lokomotiver i Danmark med et stort weekendarrangement. ...

Kilde:

## Marcipanbrød og K-maskine

Tilfældigvis ses kl. 12.04 fra et overhalende tog et **rødt** marcipanbrød med brune og grønne vogne og en K-maskine som skyder. Det må fotograferes under togskiftet til et tog til **Od**.

Kl. 12.10 er toget under indkørsel fra SV i spor 8 på **Kh**. Tog 91536 har standsningstid kl. 12.12-22. Oprangeringen er ØSJK M 32<sup>1)</sup> + **OHJ E 243** + **KSB B 6** + **KSB C 51** + **FFJ Cb 1** + **OKMJ C9** + DSB CE **1304** (bygget Atlas **1885**) + DSB K 582. Det afgår kl. 12.21½ (+½).

Afrejse fra **Kh** sker kl. 12.28 (± 0) med kurs mod **Od**.

## GM-træf i Od i anledning af 60-års-jubilæum

I denne weekend har 60-års-jubilæet for det første GM-lokomotivs ankomst med færgeren fra **Hbg** til **Hg**. Det er sket med udgangspunkt ved Jernbanemuseet, og der skulle ifølge programoversigten kunne forventes at ses:

MX 1001, MX 42, MY 1101, 1112, 1122, 1135, 1146, 1149, 1155, 1159, MZ 1401, MZ<sup>IV</sup>, ME 1501.

Deres udsendte har lige ved middagstid set K-maskinedrift på **Kh** og er derefter ilet til **Od** for at se på det næste arrangement: »**GM-lokomotiver 60 år i Danmark**«. Ankomst sker med tog IC 845 (Kh-Es) bestående af DSB MFB 5214+14 + 5055+55 + 5228+28 kl. 14.00½-03½ (+½/2½). Planen er udefra at betragte, hvad der kan ses, og derefter at rejse videre til **Tp** (Tommerup) for at fotograferer dagens sidste GM-trukne tog, tog VP 6345 (Od-Tp), med ankomst og returløbet tog 6346 (Tp-Od) med afgang 15.22. Derefter fortsætter rejsen mod **Str**.

## Od

Foran JBM holder en **rød**, rund, gammel DSB-bus med gyldent vingehjul og nummer **109**. Når en sådan smuk, gammel DSB-bus ses, må den straks fotograferes, og tankerne kommer straks frem om et formiddagsbillede fra rutebilstationen i **Vj**, hvor fire **røde** DSB-busser holdt side om side, de tre med gyldent vingehjul og den fjerde »kun« med **DSB**. De fire destinationsskilte viste **Vejle Horsens Kolding Fredericia**!

(Tilbage til **Od**). Imens fortæller en speaker over højttalerne hvilke funktioner, den maskine, der præsenteres på drejeskiven, har. Efter hver sætning gentages den på tysk; en god service over for tyske Eisenbahnfreunds. En særlig sætning skærer i ørene: »oppe i cockpittet«. Det er altså ikke en flyvemaskine, der befinder sig på drejeskiven!!! Speakerens faglige viden er ikke særlig stor. I frustration herover må det siges til den første mand, der passerer. Han svarer:

– *Jeg er lokomotivfører og undrer mig også over, at vedkommende ikke sætter sig bedre ind i det stof, der fortælles om.*

Så fortæller Deres udsendte om en lignende oplevelse **mandag 9. juni 2014**, hvor DSB S 736 blev drejet på drejeskiven, og en speaker fortalte om maskinens funktioner. Der faldt de ikke gyldne ord:

»*motoren på maskinen*«.

Dét udtryk må man IKKE bruge om et damplokomotiv – heller ikke i anførselstegn eller i overført betydning ... heller ikke som en association ... heller ikke til uvidende mennesker. Hvis man gør, så er ens viden ...

### Jernbanesabotage på Danmarks Jernbanemuseum

**Mandag 9. juni 2014** var der foredrag om og forevisning af jernbanesabotage og – naturligvis – en køretur med en DSB S 736, der havde forvildet sig midlertidigt bort fra det sjællandske landskab.

Forud for kørslen til **Tp** (Tommerup) er maskinen på drejeskiven, og en mand fortæller ved

hjælp af en megafon om maskinens funktioner. Da siges et meget afslørende navneord om vedkommendes faglige viden om damplokomotiver: »*dens motor*«.

Det må efterfølgende røbes, at Deres udsendte ikke ved, hvor »motoren« befinder sig på litra S.

<sup>1)</sup> Solgt til ØSJK i **Kj torsdag 22. marts 2012**. ex **rød** Contec

Kilde: [http://www.jernbanen.dk/motor\\_solo.php?s=184&lokid=1008&n=contec-m-32](http://www.jernbanen.dk/motor_solo.php?s=184&lokid=1008&n=contec-m-32)

## Udsigtspunkt på fjerde sal

Da det gode udsigtspunkt nås på fjerde sal, drejes DSB ME 1524 på drejeskiven. Den kører omkring kl. 14.15 fra drejeskiven, og **rød** DJM MY 1135 kører derefter derud. Magnetisering afbrydes, og der gives rigtig MY-lir i forskellige kontrollerstillinger. Henne ved kulgården ses en **rød** MZ + 3 **røde** psv. Det må være DJM MZ 1401, der skal køre dagens sidste særtog til **Tp** (Tommerup).

## Den første MY i Danmark

DJM MY 1101 (b) uden frontnummer **1101** ankommer med DSB **Ac 42** + **Cd 1210** + **Ax 393** + **Cc 1132** kl. 14.37½ (21) som tog VP 6336 (Tp-Od).

Skal MY 1101 havde et endnu mere oprindeligt udseende, skal begge fødebremsehaner og gummislinger i hver enden fjernes. Læs herom i afsnittet føde- og bremseluftslinger under **TRÆKKRAFT**.

Pæn rangermaskine: DSB MH 322 (r/s). Ved siden af en rusten og graffiti-skadet 92 8 000 1122-7 DK-RCDK RAILCARE. Ved siden af MH'en: DSB ME 35

## Tog 3849

Kl. 14.45 skal et iltog afgå mod **Fa**, og tog RV 3849 (Od-Fa) må med rette kunne kaldes et iltog, idet der ikke standses i **Hp** (Holmstrup), **Sc** (Skalbjerg), **Bd** (Bred) og **Ka** (Kauslunde); de nedlægningsstruede holdsteder. Det er den helt store oprangering: DSB ER 2002+02 + 2243+43, otte vogne, og dette tog tilbagelægger strækningen et halvt minut hurtigere, end der er afsat i TKV! Så er der ikke tid til at standse i **Hp**, og de ruste skinner på læssevejssporene ses med 180 km/t. »passere«.. Det var vist gasvogne, der for to-tre årtier siden kom dertil.

Med en så høj gennemsnitshastighed som hele 114,0 km/t. må den mere rette betegnelse for togekategorien være ekspres- eller lyntog!

## Tp

Der havde været mere sus i skørterne, hvis der var blevet til to passagebilleder i **Hp**, men nu må der nøjes med lidt rangering (dvs. omløb) på en forgreningsstation.

Kl. 15.07 (±0) ankommer MZ 1401 + A 000 + BD 016 + B 188 i spor 1, hvor kun omkring ti passagerer stiger ud (det er nok ikke af, for de skal med tilbage til **Od**). Omløb gennem spor 2, hvor lkf må skifte førerrum – ikke cockpit – tre gange, så tog VP 6346 (Tp-Od) kan afgå kl. 15.22 (±0).

Næste tog i vestkørende retning har afgang kl. 16.17, så der er hurtigere rejse tilbage til **Od** med tog RV 2746 (Fa-Od) med afgang kl. 15.27½ og så dér skiftet til tog 51 (Cph-Fh)/751 (Fa-Str). Der er MP 6710, idet der på fronten kan læses **6710**.

(BL)

## SPECIALKØRETØJER SKROTBUNKEN

## FASTE ANLÆG

Ma 1/9 2014

**Det personlige  
billetsalg lukker  
pr. 1. september**

Sådan kan du fremover  
rejse med DSB

Du kan fremover få billetter her:

- i billetautomaten på stationen
- via sms
- via app'en DSB billet
- i DSB 7-Eleven
- på dsb.dk
- eller du kan anskaffe dig rejsekort på rejsekort.dk

**Du kan få mere information  
på 70 13 14 15, dsb.dk  
eller rejseplanen.dk**

Kilde: Opslag på glasvæggen til det tomme lokale, hvor billetsalget foregik i **Vj**.  
(BL)

## Rettelsesblade til TIB-S gyldige fra 01.09.2014

### Strækning 5. Roskilde-Kalundborg

Side 155-3. Rettelsesblad 110

Rettelse hastighedsprofil spor 1 Tølløse.

Side 168-3. Rettelsesblad 111

Rettelse hastighedsprofil spor 1 Tølløse.

### Strækning 23. Fredericia – Aarhus H

Side 472-2. Rettelsesblad 112

Ændring sporgeometri Aarhus H.

Side 473-2. Rettelsesblad 113

Ændring sporgeometri Aarhus H.

### Strækning 24 Aarhus H – Aalborg

Side 492-2. Rettelsesblad 114

Ændring sporgeometri Aarhus H.

Side 513-2. Rettelsesblad 115

Ændring sporgeometri Aarhus H.

### Strækning 36 Aarhus H – Grenaa

Side 802-3. Rettelsesblad 116

Ændring sporgeometri og nye overkørsler Aarhus H

Side 815-3. Rettelsesblad 117

Ændring sporgeometri og nye overkørsler Aarhus H samt hastighedsprofil Østbanetorvet – Aarhus H.

Kilde: TIB-S, rettelsesblade 110-117, tirsdag 19. august 2014

## Ændring sporgeometri og nye overkørsler Aarhus H

### Ændring sporgeometri i Ar

Ved at kigge på det første hold udsendte sider i TIB-S, side 472-1 og 473-1 og på de første rettelsesblade, side 472-2 og 473-2, ses det, at den gamle sporforbindelse fra **P-risten** S om den nedrevne **Post 5** og den ad søjlen, der bærer vejbroen med **Frederiks Allé**, er reetableret. Det har, siden sporforbindelsen blev fjernet for år tilbage for at spare vedligeholdelse af sporskifter, været meget upraktisk for al rangering, at det kun var muligt at komme til og fra **P-risten** gennem spor 30. Nu kan der atter køres til og fra spor 40. De rustne skinner, lå mellem de voksende birketræer og andet ukrudt, er nok blevet udskiftet med nye.

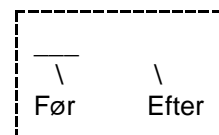
### P-risten

Spornumrene 702-709 er forhøjet (eller rettere formindsket) med et spor til 701-702. Det er altså kommet ét spor mere og ikke antallet er ikke formindsket. Det kunne tyde på, at det ene af de to spor, Venstre stump og Højre stump, der lå ved østgavlen af den tidligere murstensbygning til **P-risten**, er reetableret. Arriva Tog benyttede Venstre stump og DSB Højre stump til mellemparkeringer.

### Sidesporet til sove- og liggevogne

Det var to sidespor ved de to perroner, hvor passagerer til sove- og liggevogne til **Kh** kunne komme om bord længe før afgang. Det spor nærmest den **gule** bygning i **Ny Banegårdsgade**, har i mange være vært borte og fyldt op til perronhøjde. På side 802-3 er den vandrette streg fjernet.

– Måske er det andet spor nu også fjernet?



### Nye overkørsler i Ar

Ja, mange er ikke klar over, at der findes en almindelig en overkørsel med bomanlæg ved en asfaltvej på **Ar**. Der er ovk 01/03 i km 0,8, og gadens navn er **Mindet**. Stationsgrænsen befinder sig i km 0,9, så ovk 01-03 ligger på stationen! Der var forholdene på side 802-2 og 815-2.

Fra **mandag 1. september 2014** gælder side 802-3 og 815-3, og her er ovk 01-03 delt i to ovk: ovk 1 i km 0,8 og ovk 03 i km 0,9. **Ar Å** må ligge i km 0,85, så den nye ovk 3 må ligge på nordsiden af **Ar Å** og at ligge tættere på **Ar** end stationsgrænsen – også i km 0,9.

Ved et besøg dér **onsdag 23. juli 2014** var jernbanebroen over **Ar Å** fjernet. Den nye ovk 3 være en adgangsvej til den nye bygning, hvor **Grenaabanen** går ind under trappen dertil.



(BL)

## Ny sporforbindelse mellem Aarhus H og P-risten (700-gruppen)

### Øget kapacitet og rettidighed

Det overordnede formål med projektet og den nye sporforbindelse er at effektivisere spornettet på Aarhus H og optimere togafviklingen i forbindelse med kørsel til/fra P-risten (700 gruppen).

Med den nye forbindelse bliver der etableret en ekstra mulighed for at komme til/fra P-risten fra spor 40. Der er i øjeblikket kun en forbindelse til P-risten fra spor 30.

Togafviklingen mellem Aarhus H og P-risten effektiviseres, da den ekstra forbindelse i fx myldretiden giver flere muligheder for at køre tog til/fra P-risten. Denne ekstra tilgængelighed giver en øget perronsporbenyttelse. Dette vil alt andet lige skabe mere kapacitet på banegården og dermed øge robustheden i trafikafviklingen med færre forsinkelser som resultat.

### Trafikafvikling

Kørselsomfanget til P-risten ændres ikke i forbindelse med projektet. Den eksisterende trafik forventes at dele sig ligeligt mellem de to sporforbindelser fra henholdsvis spor 30 og spor 40.

Hastigheden i spor 40 ret gennem det nye sporskifte vil være uændret. Hastigheden i afvigende gren og i det nye spor 42 vil være 40 km/t. Hastigheden ved indgang til P-risten ved sporskifte 32a/34 vil også være uændret.

Der sker ingen ændringer i kommunikationen mellem lokomotivfører og stationsbestyrer. Togsæt bliver kørt den vej, der er mest optimal for trafikafviklingen. Al kørsel vil normalt foregå for signal. Der er opstillet dværtsignaler.

### Projektomfang

Omfanget af dette projekt er bygning af ca. 100-120 m nyt spor, ilægning af et nyt 1:9 sporskifte (spsk. 13) i spor 40, udskiftning af sporskifte 34 til et krydsningssporskifte samt opsætning af dværtsignaler.

### Ibrugtagning

Det forventes, at det nye spor ibrugtages således, at det er klar til normal drift 01-09-2014.

Nærværende information er i tillæg til relevante TIB- og SIN-rettelser.

Kilde: Banedanmark/Arriva Tog, august 2014

(BL)

Ti 2/9 2014

**Forside > Presse > Pressemeddelelser > Ringsted-Femern Banen: Første spadestik til fremtidens jernbane ned til Femern Bælt**

**Ringsted-Femern Banen: Første spadestik til fremtidens jernbane ned til Femern Bælt**

Transportminister Magnus Heunicke tager i dag første spadestik til de fremrykkede, forberedende anlægsaktiviteter i forbindelse med det kommende anlægsarbejde med udbygning af Ringsted-Femern Banen – den 115 km lange strækning fra Ringsted til Holeby. Det sker i Orehoved, når arbejdet med at hæve 18 vej bærende broer på Lolland og Falster igangsættes. Dermed er Banedanmarks første synlige aktiviteter i gang med et af de største anlægsprojekter på den danske jernbane i mange år.

Udbygningen og fornyelsen af Ringsted-Femern Banen omfatter anlæggelse af et ekstra spor mellem Vordingborg og Holeby – på nær Storstrømsbroen – hvor banen kobles på den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, hastighedsopgradering fra de nuværende 120/160 km/t. til 200 km/t., samt elektrificering af hele strækningen mellem Ringsted og Holeby og nye signaler på hele banen.

### Transportminister Magnus Heunicke udtaler:

"Opgraderingen af Ringsted-Femern Banen vil give togpassagererne på Sydsjælland og Lolland-Falster en kortere og mere attraktiv togrejse. Det vil gøre området mere attraktivt at bosætte sig i og styrke den regionale udvikling. Samtidig er Ringsted-Femern Banen central for udviklingen af det fremtidige europæiske transportsystem."

"Opgraderingen vil, sammen med den nye højhastighedsbane mellem København og Ringsted, gøre turen mellem Næstved og København mindst 15 minutter kortere, så rejsetiden kommer ned på 34 minutter. Turen mellem Nykøbing Falster og København bliver op til 35 minutter hurtigere og kommer ned på mindre end en time. Nykøbing Falster bliver dermed en del af den kommende Timemodel. Det er noget, som for alvor vil kunne mærkes i hverdagen."

"Banen vil også styrke den kollektive trafik på tværs af landet. Det meste af godstrafikken vil blive flyttet væk fra hovedstrækningen mellem Sjælland og Jylland og give mere plads til passagertog."

Samtidig bliver jernbanen mere attraktiv for godstrafikken, der får en 160 kilometer kortere vej mellem Østdanmark/Sverige og kontinentet."

#### **Projektdirektør for Ringsted-Femern Banen Jens Ole Kaslund udtaler:**

"Det er en stor milepæl for Banedanmark og for projektet Ringsted-Femern Banen, at vi nu officielt går i gang med de synlige forberedelser af et af Banedanmarks allerstørste infrastrukturprojekter i mange år. Det vil give passagererne en mere attraktiv jernbane hele vejen fra Ringsted til Holeby. Vi ser frem til et fortsat tæt samarbejde med Ringsted, Næstved, Vordingborg, Guldborgsund og Lolland kommuner om de lokale løsninger og vores tilstedeværelse under de omfattende anlægsarbejder, der vil skulle udføres i de kommende år, når Folketinget har vedtaget en anlægslov," siger Jens Ole Kaslund, projektdirektør for Ringsted-Femern Banen.

Et forslag til anlægslov forventes fremsat omkring årsskiftet 2014/2015 og forventes at kunne være vedtaget inden sommeren 2015. I forbindelse med regeringens vækstpakke fra marts 2013 er Banedanmark gået i gang med fremrykkede aktiviteter. Det gælder blandt andet opgradering af 18 vej bærende broer på Lolland og Falster.

Banedanmark skal derudover forlænge en perron på Vordingborg Station og facadeisolere op mod 1700 boliger på hele strækningen mellem Ringsted og Holeby, inden de store anlægsarbejder går i jorden, når en anlægslov for Femern Bælt-forbindelsen og de danske landanlæg er vedtaget af Folketinget.

For yderligere oplysninger kontakt Banedanmarks pressevagt på telefon 82 34 13 13

#### **Fakta:**

##### **Ringsted-Femern Banen:**

- Strækningen Ringsted-Holeby er 115 kilometer lang
- Hastigheden bliver opgraderet fra de nuværende 120/160 km/t. til 200 km/t.
- Fremrykkede, forberedende anlægsaktiviteter igangsættes i 2014, og selve anlægsarbejdet med Ringsted-Femern Banen foregår 2015-2021
- Projektet er skønnet at koste 9,3 mia. kr. (2014-priser)

##### **Anlægsarbejder på hele strækningen:**

- Over 100 broer skal ombygges for at gøre plads til kørestrøm og et ekstra spor
- Et ekstra spor mellem Vordingborg og Holeby
- En ny, dobbeltsporet jernbanebro over Masnedø
- Udvidelse af Kong Frederik d. IX's bro over Guldborgsund til to spor
- Nye overhalingsspor til 1000 meter lange godstog ved Glumsø, Orehoved og Holeby
- Elektrificering af hele strækningen mellem Ringsted og Holeby
- Nye signaler på hele strækningen mellem Ringsted og Holeby
- Etablering af nødstation ved Ladhavevej syd for Holeby
- Etablering af ny perron på Rødby Færge Station
- Perronforlængelse på Vordingborg Station
- Udretning af kurver og godt fire kilometer nye spor nord for Glumsø
- Ombygning af stationer på strækningen.

##### **Ringsted-Femern Banen – del af fremtidens jernbane:**

Ringsted-Femern Banen er en del af Femern Bælt-projektet og er et af de største infrastrukturprojekter i de kommende års ambitiøse infrastrukturinvesteringer for at skabe fremtidens jernbane med plads til både flere tog, flere passagerer og med kortere rejsetider.

Første skridt på vejen til fremtidens jernbane åbnede den 18. august 2014 på Nordvestbanen, hvor et 20 km nyt dobbeltspor blev taget i brug.

Andre store anlægsarbejder, der er i gang eller går i jorden over de kommende år, er:

- Dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens
- En helt ny bane mellem København og Ringsted over Køge
- Nyt signalsystem i hele landet
- Yderligere elektrificering af store dele af jernbanenettet
- En række projekter, der vil realisere visionen om Timemodellen, så rejsetiden mellem de største byer i Danmark kun bliver en time.

Læs mere på [www.bane.dk/ringsted-femern](http://www.bane.dk/ringsted-femern) og [www.bane.dk/fj](http://www.bane.dk/fj)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=21037>

(BL)



On 3/9 2014

**Forside > Baneprojekter > Sjælland > Ringsted-Femern Banen > Naboinformation > Banedanmark udvider Vadebrovej i Nykøbing F**

**Banedanmark udvider Vadebrovej i Nykøbing F**

*Udsendt som brev til 370 bopæle i området omkring Vadebrovej*

Frem til sidst i oktober 2014 udvider Banedanmark Vadebrovej mellem Hulemosevej og Nystedvej fra de nuværende 3,5-3,7 meter til 6 meter.

Der er således tale om en betragtelig vejudvidelse, som vil gøre omkørslen i forbindelse med den lukkede bro på Hulemosevej langt bedre.

For yderligere at forbedre oversigtsforholdene fjerner vi også enkelte træer, og næste sommer forventer vi at ændre udkørselsforholdene fra Vadebrovej til Nystedvej, så fremkommeligheden også her bliver forbedret.

Vi arbejder desuden i øjeblikket på at finde en løsning, så trafikken ikke skal ledes ad Nagelsti, når vi skal forny broen på Nystedvej i januar 2016.

Vi forventer, at vores entreprenør er klar til at kunne begynde opbygningen af den nye bro på Hulemosevej om en måneds tid, så broen er klar til ibrugtagning i maj 2015.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21043>, onsdag 3. september 2014

(BL)

Fr 5/9 2014

**Forside > Baneprojekter > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Naboinformation > Opgradering Hobro-Aalborg > Ombygning på og ved Skørping Station**

**Ombygning på og ved Skørping Station**

*Udsendt til naboer 200 m fra stationen*

Banedanmark går om kort tid i gang med forberedelserne til at etablere ny gangbro og elevatorer ved Skørping Station, og en gangtunnel, hvor der i dag er en overkørsel på Himmerlandsvej.

#### **Hvornår arbejder vi?**

Op til uge 42 vil vi foretage en række forberedende arbejder. Her vil vi også arbejde om natten i de perioder, hvor der enten ikke kører tog eller kun er begrænset togtrafik. Efter den 19. oktober vil arbejder i nattetimerne kun forekomme i begrænset omfang.

Det vil støje, når vi sætter spuns og graver ud til fundamenter og gangtunnel. Det beklager vi.

#### **Hvad går arbejdet ud på?**

På Skørping Station vil en af de første opgaver være at nedramme afstivning i form af en spuns, så vi senere kan grave ud til fundamenter til gangbro, trapper og elevator i nordenden af stationen. Efterfølgende vil vi støbe fundamenter til den kommende gangbro inkl. elevatorer på selve stationen. Gangbroen monteres senere på året.

#### **Ændrede adgangsforhold på Skørping Station fra den 19. oktober**

På grund af arbejdet vil adgangsforholdene på stationen blive ændret efter den 19. oktober. Vi opfordrer alle, der benytter stationen, til at være opmærksomme på dette. Vi forventer, at gangbroen med elevatorer vil være klar til brug omkring midten af december 2014.

Vi spunser og graver ved overkørslen på Himmerlandsvej.

I ugerne op til uge 42 vil der også blive arbejdet ved overkørslen på Himmerlandsvej. Her vil vores entreprenør begynde at sætte spuns. I uge 42 (13.10.-19.10.) vil vi arbejde intenst på at grave en gangtunnel ned i den eksisterende overkørsel, der samtidig nedlægges. Efterfølgende vil der blive arbejdet på arealerne omkring gangtunnellen. Vi forventer, at tunnellen vil være klar til brug omkring årsskiftet.

#### **Overkørslen lukker den 11. oktober**

Overkørslen på Himmerlandsvej vil blive lukket den 11. oktober, hvor erstatningsvejen "Under Broen" er åben.

## Tog mellem Randers og Aalborg erstattes af togbusser 13.-19. oktober

På grund af arbejdet i Skørping og andre arbejder på strækningen vil togtrafikken mellem Randers og Aalborg være indstillet fra den 13. til og med den 19. oktober (uge 42).

DSB vil indsætte togbusser i stedet for tog, mens jernbanen er spærret. Du kan se, hvordan busserne kører på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

## En del af fremtidens jernbane

Etableringen af gangbro og tunnel ved Skørping Station og nedlæggelsen af overkørslen på Himmerlandsvej er et led i Banedanmarks arbejde med at skabe fremtidens jernbane.

...  
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21050>  
(BL)

Fr 24/9 2014

---

## Totalspærring i Bm

Der er totalspærring i Bm 21:00-07:00.

(BL)

Fr 28/11 2014

---

Der er totalspærring i Es 21:04-07:04.

(BL)

## UDLAND

To 4/9 2014

---

## Englænderne i Sverige

Programmet for i dag for **THE RAILWAY TOURING COMPANY**

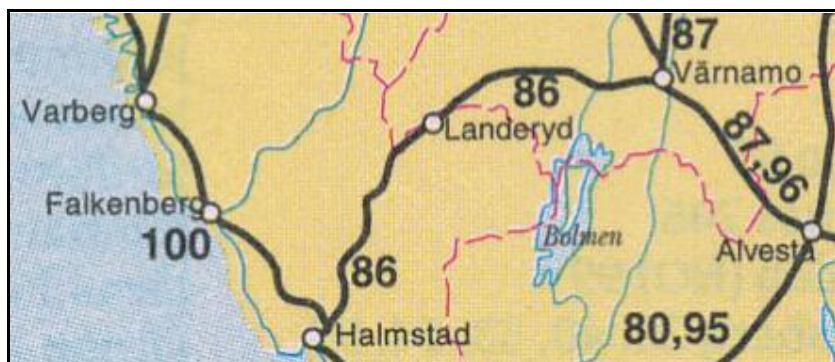
*Main line steam charter to the Landeryd Railway Museum*

After breakfast we transfer to Halmstad Station and join a specially chartered train hauled by E2 class 2-8-0 steam locomotive No. 1333. We head north along the non-electrified line following the scenic valley of the River Nissan through Oskarström and Torup. Our destination is Landeryd which was once a busy railway junction with a locomotive depot. We visit the railway museum which is located in the restored half-roundhouse and see the growing collection of railway vehicles, including operating steam and diesel locomotives. A buffet lunch will be provided in the museum. We return to Halmstad by our special steam train and have dinner at our hotel this evening.

Kilde: <http://www.railwaytouring.net/train-tours/denmark-and-southern-sweden>

## Halmstad

Særtoget skal afgå fra **Halmstad C** cirka kl. 9.30 ifølge den grafiske køreplan som tog 23196 (Hdr-Lrd). Der er dejlig formiddagssolskin på stationen, og perronbilleder med stationsbygningen i baggrunden er bedst at tage morgen og formiddag. Oppe fra den få år gamle gangbro over til busterminalen på østsiden er motiverne bedst belyste indtil ved 9-tiden. Således bliver tog 7632 (Hd-N) med **gul** S-JLT Y31 1401 foreviget under udkørsel kl. 8.20 (21). Krösatågens materiel kan ses <http://www.jarnvag.net/vagnguide/y31>



**RES PLUS** tågtider 6 januari – 14 juni 2008, side 3. Strækning 86.

Lige forinden er TGOJ 403 (g) bliver parkeret i et blindspor mellem spor 4 og 5.

En fransk jernbaneentusiast kommer op ad trappen, og han fortæller på engelsk, at damplokomotivet først spændes for toget nogle stationer ude på strækningen.

## Halmstad Rbg

På **Halmstad Rbg** (km 153,0) holder der en længere personvognsstamme bestående af udelukkende brune vogne. Det må der kigges nærmere på. Fra N **LJM T23 119** (b) + **T23 118** (g) + 3300 AB7R + BJ 55171 SV1-L + BJ s 4573 NL3T + BJ 4577 + 3384 + BJ 2858 Co9 + BJ 225 Co 8d + BJ 4358 A5 + BJ

Ao 15b 3604 + BJ So7 3189 UTSTÄLLING. En vogn af de 11 er desværre ikke noteret – ikke den bagerste. Det er vogne til englændernes særtog til **Värnamo**.

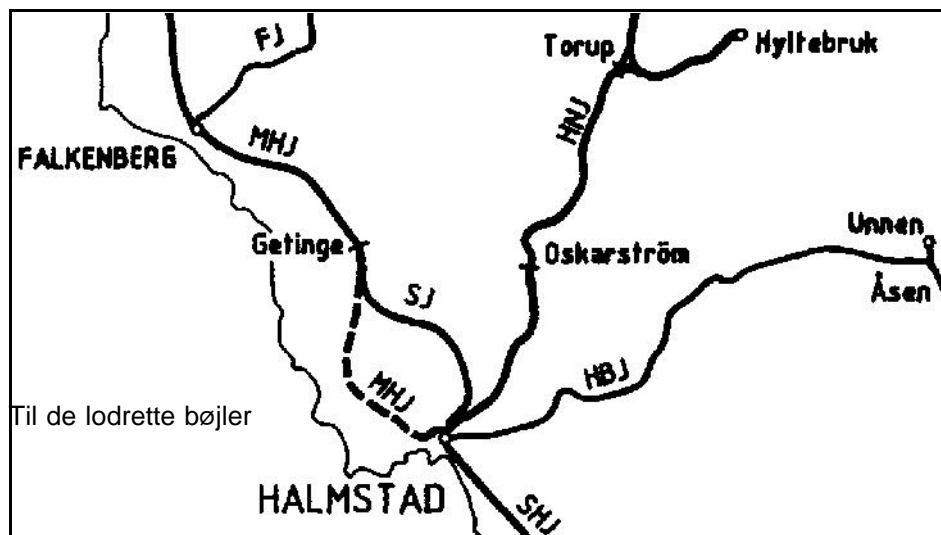
Ved siden af **LJM T23 119** holder **green cargo** GC Rc4 1141.

I nordenden holder en **lysegul**, svensk skinnebus ombyttet til trolje med det helt store kranudstyr på taget. Det er INFRA (INFRA**NORD** AB) **LMV 1929B**.

### Halmstad C

Det lykkes efter en samtale med chefen at købe en billet til særtog, og den koster 50 EUR/400 SEK. Afgang sker kl. 9.25 (+5) fra spor 5. Som trækraft er det de to T23'er.

Turen med The Railway Touring Company i dagene **fredag 29. august 2014 – mandag 8. september 2014**, 11 dage, kostede komplet fra **London** gennem **Danmark** og **Sverige** tilbage til **London** 2.395 GBP – 22.312 DKK. Som ventet er de måske omkring 50 turdeltagerne økonomisk velstående og de fleste pensionister.



### Torup km 156,6

Dette store særtog kan lige holde i spor 1 med få meter til ovk ved perronen og til isoleringen ved den vestlige indgangssporskifte. I spor 4 holder den »ægte vare«, som englænderne har betalt for: E2 1333.

ved bufferne er der fastspændt svenske flag.

Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubben, side 394-395.



1333

1333



Efter den skyfri morgen i **Halmstad** er formiddagens kumulusskyer i udvikling, men det lykkes at få solskinsbilleder med maskinen flot holdende i spor 4 og med aldersneutral baggrund, idet Deres udsendte bad en lastbilchauffør om at køre få meter tilbage, så kirken kunne komme med i billedernes højre side. Det takkede englænderne for.

Kl. 10.21 forsvinder maskinen ud af syne, idet den rg ud af det højre spor i NØ-enden af stationen, hvor godsbanen til **Hyltebruk** drejer fra. Der findes også en sporforbindelse mellem de to strækninger, der danner en trekant, så tog kan vendes eller slippe for at lave et eventuelt omløb med trækraft.

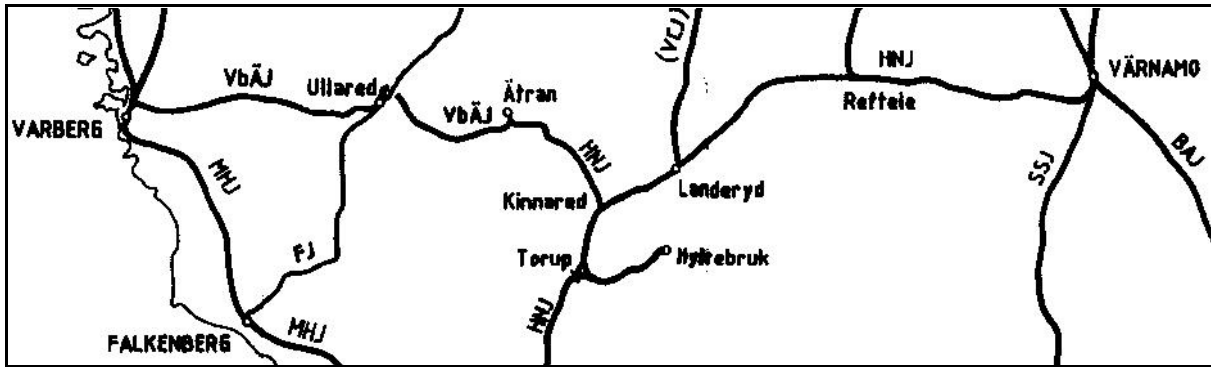
### Sandtoget 49254 (Hdr-V)

Det skal passere **Torup** kl. 10.38, og fungerende fortæller, at toget er over 10 minutter forsinket. Med et særtog i spor 1, der lige er fri af ovk ved østenden af perronerne og bagenden 3 meter fra sporisoleringen i vestenden, er der kun en mulighed at stille op til fotografering: på trinnene på den bagerste vogn. Endelig høres den kendte MX-lyd (Kinderüberraschung), og kl. 10.53 (215) fremtoner i den vestlige, sikrede ovk **blå** NRFAB TMX 1024 + 3 Ucs-lignende gsv. dog med bogier + 4 gsv. + 4 gsv. hvoraf et af numrene var 84-74-662 5 210-7 S-RTTs. (38,5 m<sup>3</sup>).

Se en oversigt over NRFAB's materiel på [http://www.svenska-lok.se/pbane\\_main.php?s=439&g=m](http://www.svenska-lok.se/pbane_main.php?s=439&g=m)

### Tog 7633 (V-Hd)

De to diesellokomotiver LJM T23 119 (b) + T23 118 (g) rg bort fra stammen. E2 1333 dukker op, og der krydses kl. 11.30 (211) med tog 7633 kørt af S-JLT Y31 1428. Alle englænderne er steget om bord i toget; det ser lidt ildevarslende ud, så da det **gule** togs ankomstbillede er lavet, løbes der ad gaden hen til spor 1, og straks efter påstigningen afgang tog 23196 kl. 11.32 (22).



Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubben, side 394-395.

**Tou-Hyb** (Torup-Hyltebruk) 11,8 km, persontrafik indstillet mandag 10. juni 1996. Ej i Sveriges Kommunikationer 1971.

Kinnared-Åtran 18 km, nedlagt onsdag 1. februar 1961.

**Lrd** (Landeryd) – Smålands Burseryd 14,5 km, persontrafik indstillet mandag 2. juni 1985.

På Google Earth ses skinner liggende til Hällabäck. 20 km fra Landeryd.

**Lrd-V** (Värnamo) 55,9 km. SSJ er nedlagt.

### Landeryd km 136,8

Ankomst 11.54½ (25).

Se remisen på Google Earth og søg efter »Landeryd«. I rundremisen er der fire spor i den oprindelige murstensbygning og tre spor i en senere tilbygning samt to spor til højre for den 7-sporede rundremise.

444444> Strækning mod **Torun**

444444| Rangerhoved

**Hensatte godsvogne i Landeryd, se lørdag 6. september 2014**

<b>Spor 1</b>	SJ <u>Z 43 215</u> (b)	
<b>Spor 2</b>	<u>UBF7Z 2069</u>	orange g sandfarvet
<b>Spor 3</b>	<u>Y6 1076</u>	orange og sandfarvet
<b>Spor 4</b>	tomt	
<b>Spor 5</b>	SJ <u>B 1312</u>	bygget <b>1916</b> , tender fra Atlas <b>1914</b> . Kørte <b>lørdag 1. september 2012</b>
<b>Spor 6</b>	SJ <u>E2 1184+1184</u>	Ej køreklar
<b>Spor 7</b>	tomt	
<b>Spor 8 th.</b>	SJ <u>V3 28</u>	Esslingen <b>1952</b>
<b>Spor 9 th.</b>	SJ <u>E10 1748+1748</u>	Ej køreklar, bygget <b>1947</b> , kom til Landeryd i <b>2006</b>

Læs om Maschinenfabrik Esslingen (vormals Emil Kessler), **Esslingen, Tyskland**, på

<http://www.jernbanen.dk/fabrik.php?id=1&n=maschinenfabrik-esslingen-vormals-emil-kessler-esslingen-tyskland>

Der forgår en del kørsel på sporene med en traktor med jernbanehjul. Den har en græsklipper og slåmaskine, der fælder småbuske og højt ukrudt. Det skyldes, at i den kommende weekend finder »TÅGDAGARNE I LANDERYD« sted, og så skal i det mindste skinnerne være synlige.

Afgang kl. 13.45 (25) nu med tognummeret 23178 (Lrd-V).

### Värnamo km 80,9

En forgreningsstation med tidligere fem strækninger, hvor der køres persontrafik på de fire strækninger. I dag er der i den grafiske køreplan kun angivet at eksistere 4,8 km mod S af den tidligere privatbane SSJ til sidesporet i **Helmershus**.

**Museijärnvägen  
Ohsabanen  
2014**

Efter ankomst til **Värnamo** kl. 14.42 (21) spor 4 skal englænderne køre med bus de 11,7 jernbanekm mod SØ til **Bor**, hvorfra de fra **Bor Nörtra** skal køre med den 600 mm smalsporede jernbane til **Ohs Bruk** og derfra igen med bus til **Malmö**.

Da dagens femte af de seks tog afgår fra **Värnamo** kl. 16.13 mod **Halmstad C**, vil det ikke være forsvarligt at køre videre med The Railway Touring Company til **Bor Nörtra**, for sæt nu der ingen taxi ville være at hyra tilbage til **Värnamo**. Tog 7618 (Vö-Jö) afgår fra **Bor**, men ankommer uheldigvis til **Värnamo** kl. 16.28. Der mangler over et kvarter i skiftetid, så det må opgives at se Museijärnvägen **Ohsabanen**.

I en papirudgave af banens folder ses, at der kun kørte plantog i perioden **søndag 6. juli 2014 – søndag 17. august 2014**. Der bliver ingen mulighed for se denne bane med plandamp i år.

Læs om banen, se et Karta med dens linjeføring, strækningshastighed 20 km/t., længde på 14,5 km og 41 ‰ på et længdeprofil på [www.ohsabanen.com](http://www.ohsabanen.com). Der findes fire damplokomotiver, heraf to udenlandske: DR 99 3310 og PKP Ty-3 195.

### Tog 23149 (V-Lrd)

Materieltoget trækkes af LMJ T23 119 (b), der fulgte med som bagerste køretøj, da dampstærtoget ankom som tog 23178. Kl. 15.10½ (2½) afgår det mod **Landeryd**.

### Tre MX'er i Värnamo

Fra vejbroen over stationen er der et godt kig ud over det hele. Der findes tre englændere. Fra perronen kan der fotograferes fire lokomotiver:

**Spor 9:** Skinnevogne + hvid MX med den tidligere operatørs navn ContecRail overmalet, og med mindre skriftstørrelse står TÅGKRAFT. Meget svagt på billedet kan læses »1009« i form af fjernet tal på hvid maling på lokomotivets front. Døren ind til førerrum 1 står åben.

**Spor 7:** NR Ma2 876. Se herom på <http://www.netrail.se/cars-2/>  
STAB 1004 med linket [www.tagkraft.com](http://www.tagkraft.com) malet på langsiden af på dette **røde** MX-lokomotiv.  
NRFAB MX 1024 er det **blå** MX-lokomotiv, der i formiddags kørte igennem **Torup** med sandtoget 49254.

### Tog 7637 (N-Hd)

Det standser i **Värnamo** kl. 16.07½-13½ (+½/2½) med **1428 Y31-A DMV-023 A**. Der købes en billet i toget med et **Jo-Jo**-kort, hvilket giver en prisreduktion på 20 %. **Halmstad C** nås kl. 17.48½ (21½).  
(BL)

Fr 5/9 2014

### **Heritage and main line steam in Sweden**

We travel by road coach from Halmstad to Klippan. We have chartered a train of vintage wooden carriages hauled by a classic steam locomotive, MTJ 2-6-0T No. 2a, for a return trip on the standard gauge Klippan – Ljungbyhed Railway. We rejoin our road coach and travel west to the coastal town of Ängelholm where we join a special train hauled by the magnificent F class 'Pacific' 4-6-2 No. F1200. We travel south across the plains of Scania, the southernmost county of Sweden, stopping for a photographic run past en route. Our destination is Malmö, a port city, where we have overnight accommodation at a hotel.

Kilde: <http://www.railwaytouring.net/train-tours/denmark-and-southern-sweden>

Ifølge chefen for The Railway Touring Co kan kørslen fra **Klippan** til **Ljungbyhed** med BHLJ 2 ikke kunne lade sig gøre grundet manglende tilladelse. *Måske har englænderne kun besøgt Järnvägens Museum Ängelholm?* Se <http://www.engelholm.se/jarnvagsmuseum>  
(BL)

Lø 6/9 2014

<b>SMÅLANDSSTENAR</b>	<b>TORUP</b>	<b>LANDERYD</b>
<b>TÅGDAGARNE I LANDERYD</b>		
<b>6-7 SEPTEMBER 2014</b>		
<b>KINNARED</b>	<b>HYLTEBRUK</b>	<b>BURSERYD</b>

I denne weekend finder det årlige »TÅGDAGARNE I LANDERYD« sted. Deres udsendte har **lørdag 1. september 2012** deltaget i dette arrangement med damplokomotiverne:

BHLJ 2, SJ B 1312, E2 1333, E101748 (kold).

En oversigt og tegninger over svenske lokomotiver findes på <http://www.svenska-lok.se/>

Der køres til de i overskriften angivne stationsnavne, men desværre kun **søndag 7. september 2014** én gang til **Burseryd**. Det er ad (VCJ) HNJ til **Limmared** på en ikke før prøvet strækning, så det bliver ikke i år.



## Halmstad C

Fra morgenstunden holder der et **sort SJ**-tog i spor 5. Fra N er oprangeringen:

91 74 06 1345-4 Rc6, bygget af ASEA, + S-SJ 5074 82-73 420-3 + S-SJ 50 74 22-73 223-4 B7C + 5577 + S-SJ 50 74 22-73 339-8 B7F + S-SJ 50 74 22-73 337-2 B7C. Det ser meget **sort** ud for **SJ**.

Tilrejse sker med et **gul** togsæt kl. 8.19 ( $\pm 0$ ), hvor der på fronten står **1406** og på siden **1406 Y32-B TMV 001B** & **S-JLT 95 74 032 1406-8**. Det er ad den tidligere privatbane HNJ.

Tog 7632 (Hd-N) holder for Stop ved indkørselssignalet til **Landeryd**, idet der rangeres med dagens to særtog. Til venstre ses SJ **E2 1333** vente på at komme til sin stamme. Umiddelbart ses ikke andre lokomotiver. I spor 2 holder en meget lang personvognsstamme; den samme som på **Halmstad Rbg torsdag 4. september 2014**. Standsning i **Landeryd** 9.12-12½. Der er kommet mange passagerer til de to særtog, der skal afgå inden længe.



Plakat fra HNJ.

Et ældre togsæt og et par ej gengivet.

## Smålandstena

S-JLT **Y32 1406** standser ved øperronen i spor 2 kl. 9.22½-23 (26½/26). Stationen er meget åben, og den svage morgensol lyser behageligt op. Der findes en ovk i hver enden af stationen.

I kurven i vestenden skal det første særtog, tog 23168 (Lrd-Sdr) – i skygger af en skovs træer – foreviges. I **Landeryd** blev der kun set et damplokomotiv, men andre maskiner kan have gemt sig på stationen eller i rundremisen. Derfor er det en skuffelse kl. 9.47½ (210), da LJM **T23 119** dukker op med SJ 4752 B05-L + 3300 AB7R + 2937 + BJ 55171 SV1-L, alle fem køretøjer **brune**. Efter maskinens omløb gennem spor 2, afgår toget i gråvejrs som tog 23169 (Sdr-Tou) kl. 10.06 ( $\pm 0$ ).

I ventetiden til næste særtog vil ankomme kl. 10.48 ventes der i ventesalen. Der er to bænke, en grøn skraldespand og ellers nøgne vægge. En væg har en stor opslagstavle lavet af en spånplade. Der er ingen graffiti på denne landstation.

Pakhuset har et meget rustent pakhuspor. På sydsiden af de to togvejsspor findes et læssevejsspor med en særdeles høj, **blå** portalkran. I alt 4 spor.

Nu må det næste særtog, tog 23180 (Tou-Sdr) være damplokomotiv **E2 1333**, og kl. 10.47 (+1) kører det ind i spor 1 i kurven mellem den vestlige ovk og øperronen badet i solskin med en lund som baggrund. Det er **E2 1333** + 3384 + BJ 2858 Co9 + BJ 225 Co 8d + BJ 3316 Bo 10a, alle vogne brune.

Der skal være krydsning med tog 7633 (N-Hd), dagens første tog fra **Nässjö**. Naturligvis kommer der tre biler kørt af familiefædre, der skal fotograferes damplokomotivet, og de vil parkere deres BMW eller lignende firhulede gummidækketøj så tæt ved læssevejssporet, at det bliver svært at lave et billede af **E2 1333** eller det snart kommende plantog, men heldigvis lykkedes det at dirigere to af bilisterne lidt til side.

**Gul** S-JLT **Y32 1407** ankommer i spor 2 kl. 10.56½ (23).



Var stannade tåget? Sveriges järnvägsstationer från A till Ö. Stationer och holdepladser med persontrafik 1856-2011. Side 10.

### Tog 23181 (Sdr-Tou)

En billet købes ved et bord på stationsforpladsen, og der er tid til at kigge på markedet på torvet. Fra en del biler sælges forskellige ting som lamper, pyntegenstande og lignende, ikke noget særligt at se; desuden dvd'er og et par pøl-sevogne.

Kl. 11.35 ( $\pm 0$ ) lyder der rigtige dampslag ud af **Smålandsstena**, og maskinen køres pænt til.

Landeryds Trafik AB

# Tågdagarna i Landeryd

6-7 september 2014

Tur & Retur Vuxen 100:-

Köpt biljett återköpes ej!

Lördag	Söndag
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Landeryd

Køreturen om de 13,5 km varer et kvarter lig 54 km/t. i snit. I det mylder af folk gælder det om at finde et sted at fotografere udkørslen uden mennesker, der normalt ikke ville opholde sig dér. Der lykkedes med rundremisen i venstre side af motivet.

Kl. 11.57 er LJM T23 119 med tog 23170 (Tou-Skr) under indkørsel fra **Torup**.

Kl. 12.05½ (21) passerer tog 23181 den syvsporede rundremise. Maskinen har tenderen forrest, men lyden kan ikke være bedre. Lidt efter er der brand i skovkanten to steder inden udkørselssignalet. Brandvæsenet har en demobrandbil på foran stationen, der har leveret vand til tenderen, så en jba vises røgen.

### Hensatte godsvogne i Landeryd

I et eller flere af de overgroede spor langs skoven modsat stationsbygningen holder der i skygge en del rustent materiel og ser ikke for kønne ud, bl.a. orange eller falmede brune SJ Z43 337. Mere indbydende til fotografering findes der på rangerhovedet eller udtrækssporet forbi rundremisen følgende vogne badet i solskin fra V:

G.B.J. 502003 **SOAB**  
+ SJ 506251 Q12b3 **SHELL KOPPARTRANS** tankvogn  
+ SJ 504602 Q12B **Gold MYCKET ELDFARLIGT KOPPARTRANS**  
+ SJ 506549 Q12 **AB TANKVAGNAR**  
+ SJ 101478 Q14u **= CEMENTA = = CEMENTA =**

Henne ved remisegavlen holder en toakslet, grønmalet 20 74 tankvogn med et ikke særligt læsbart nummer.

### Tog 7635 (V-Hd)

Hjemrejsen fra **Landeryd** må desværre finde sted kl. 12.48½ (2½) med **gul** Y31 1402.

I **Torun** ankommer toget i spor 1 allerede kl. 13.04 (+3), og da E2 1333 holder i spor 2 badet i solskin ved enden af øperronen, kan det ikke undlades (diskret ment) at lave to prægtige afskedsbilleder af maskinen med disse to foran



I spor 2 holder også Y6 1076 + UBF7Z 2069. Læs om Y6-generationen, der är en rälsbusserie, på <http://sv.wikipedia.org/wiki/Y6-generationen>

### Halmstad C

Det meget **sorte** **SJ**-tog holder stadig i spor 5.

Tog 1075 (G-Kh) standse 13.55-14.04. I monitoren står

I den grafiske køreplan er tognummeret 11075. TKØ hedder toget ØP 1075 (Phm-Kh), der står til at køre **Malmø Central – København H**.

År tilbage har det undret Deres udsendte hvilket tognummer, der er det rigtige tognummer, når det skal noteres til det pågældende tog her i **Sverige**. Derfor spørges den kvindelig lkf. Hun fortæller, at det kun er i **Sverige**, at tognummeret 11075 bruges.

– *Det vil sige, at tognummeret, der vises i monitoren, er det danske.*

– Ja.

Efterfølgende rejser spørgsmålet sig, da dette skrives, om tog ØP 1075 – skrevet til at køre **Malmø Central – København H** – skifter tognummeret fra 11075 til 1075 i **Malmö** eller på **Phm** (Peberholm)? Tider for toget er ikke anført fra **Malmø** i TKØ, idet TKØ ikke dækker **Sverige**.

## Grafiske køreplaner fra TRAFIKVERKET

Så här gör du:

1. Öppna först dokumentet Grafiska tidtabellens indelning, se nedan och leta fram sträckan du söker. Notera vilken "sifferkod" grafen med aktuell sträcka har. Ö [Den grafiska tidtabellens indelning \(karta, pdf-fil, 250 kB\)](#).

Det er på [http://www.trafikverket.se/PageFiles/98926/forsattsblad\\_graf\\_t13\\_klar.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/98926/forsattsblad_graf_t13_klar.pdf). For at kunne finde en strækning, må dens nummer kendes. Lav en papirudskrift til at kigge på og til arkivet. Skal en pdf-graf kopieres til samme bibliotek, har pdf-filen med det samme strækningsnummer desværre ingen datoangivelse, og så vil en downloadet fil gældende for en dato overskrive den tidligere med samme navn men for en anden dato. Derfor må man selv tilføje de navnemæssige ens pdf-filer gældende for forskellige datoer eksempelvis tallene for åååå.mm.dd.

Plantog og særtogenes tognumre – markeret med **rød** farve – kan ses på den grafiske køreplan for **Graf 641.056 JÖ-VGD, N-HDR** på (altså strækning 056) [http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/System\\_og\\_e-tjanster/System\\_och\\_verktyg/Dagliga\\_grafer/2014/Dagliga%20grafer/140906/50\\_X056.pdf](http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/System_og_e-tjanster/System_och_verktyg/Dagliga_grafer/2014/Dagliga%20grafer/140906/50_X056.pdf)

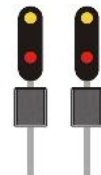
### Hvor langt er der fra Nässjö C til Halmstad C?

For strækning 056 findes stationsforkortelser og kilometerangivelser. Desværre kan afstanden mellem **Sannarp** i km 193,2 og **Halmstad C** i km 151,6 ikke beregnes, for forgreningssporstikket mellem de to strækninger ligger i **Furet** km 149,4, og det ligger omkring et minuts kørsel fra trinbrættet. Der er intet fælles punkt eller togekspeditionssted med kilometerangivelser for begge strækninger.

### Samme fejl i TI



Denne samme fejl eksisterede de første år i TIB (V), hvor banen fra **Sno** (Snoghøj) i km 216,3 løb sammen med banen fra **Fa** i km 0,0 efter de **fire** indkørselssignaler til **TI** (Taulov). Der stod i de to baners kilometerangivelser for stationsgrænserne placeringen af **TI** i km 8,6 angivet. Man – særlig lokomotivførerne – havde brug for at vide, hvor langt der var eksempelvis fra **Od** til **Kd**, men kunne ikke regne det ud.



– *Hvor langt var der fra **Sno** til **TI**? Fra km 220,1 til km 8,6 giver ingen mening!*

Endelig blev kilometerangivelsen for **TI** på TIB-strækning 1 angivet: km 222,6. Fra **Od** til **Kd** over **Sno-TI** er der  $(222,6 - 160,3) + (19,9 - 8,6) = 62,3 + 11,3 = 73,6$  km.

### Kh-Val-Ro & Kh-Gb-Ro

Fra **Kh** til **Ro** er der via **Val** 31,3 km. Mange tog mod **Ro** kører ad TIB-S-strækning 6. Prøv selv at regne ud, hvor lang en køreturen fra **Kh** til **Ro** via **Gb** er. Det er ikke så let som at finde afstanden fra **Od** til **Kd**!

### Svenska privatbanor och järnvägsoperatörer

Findes på [http://www.svenska-lok.se/svenska\\_privatbanor.php](http://www.svenska-lok.se/svenska_privatbanor.php)

Tågsommar

2014

Järnvägmuseer, museijärnvägar,  
museispårvägar och dressinuthyrare  
i Sverige

### Tågsommar 2014 på Internet

Via vår webadress kan du ladda hem Tågsommar som pdf-fil eller som uppdaterad html-fil: [www.teknikarv.se/ts](http://www.teknikarv.se/ts)

Kilde: Tågsommar 2014, 28 A4-sider

– *Hvilket absolut kan anbefales at gøre!* Særlig godt i denne samlede oversigt er side 24 og 25 med to **gule** landkort med nummerangivelser, der referer til de pågældende artikelnumre. Med disse to kort kan man altid finde det nærmeste museum og veteranbane at kigge på.

*Gode rejser og oplevelser ønskes!*

(BL)





### Husk – vi kører på sekundet

Så husk at tale sammen kommandopost, FC, lokomotivfører og togpersonale.

Vi vinder på den proaktive dialog

### Præcisionsgruppe Esbjerg

#### Fokustog i efteråret

I efteråret vil vi forsøge holde et særligt øje med de tog, som har de største forsinkelser ud af Esbjerg. I praksis vil det betyde, at kommandopost og lokomotivførerne gerne skulle bidrage med nyttig viden til forbedringer. Kommandoposten vil være tovholder på opgaven og I vil modtage nærmere info angående tog numre.

#### Planlægning af sporbenyttelse på stationen

Planlægning af sporbenyttelsen på Esbjerg station har i 2014 været en succes takket være deltagelse af lokomotivførere fra Arriva, DSB og en lokal trafik medarbejder. Denne succes forsøger vi at videreføre til K15.

#### Præcisionsdag torsdag den 6. november 2014

På den næste landsdækkende Præcisionsdag er der særlig fokus på at synliggøre det gode samspil og vigtigheden.

J Styrke det fælles mål på rettidighed og skabe en positiv påvirkning af de gode afleveringer af vores ageren i hverdagen fremadrettet

J Identificere både "gode" og "mindre gode" afleveringer – og adressere dem direkte.

#### 8xx tog som vender skarpt

De 8xx tog, som vender skarpt i Esbjerg, har altid været og er stadig en udfordring for kunder, medarbejdere og ISS. Udfordringen er ikke blevet mindre af, at billetsalget er lukket. Præcisionsgruppen har fokus på dette problem og vil forsøge at komme med tiltag til forbedringer.

#### Det sker i 2015

Næste år vil vi have et "Åbent hus" arrangement den 21. maj på stationen. Nærmere info følger.

Stationslukning 6.juni til 28. juni. Årsagen er brobyggeri ved Storgade.

Kilde: NYHEDSBREV, nr. 4, september 2014

(BL)

Ma 1/9 2014

### DSB er oven vande

DSB er helt tilbage på skinnerne efter weekendens skybrud i København. Allerede fra søndag aften kunne alle regionaltoget og Kystbanetog komme af sted, selvom det var i lidt kortere udgaver end normalt. Værkstedet ved Svanemøllen Station blev nemlig oversvømmet af vandmasserne og togstammer kunne derfor ikke komme ind til vedligehold og måtte tages ud af drift. Værkstedet er nu tømt for vand og kørende igen.

Se film fra værkstedet lørdag nat

På S-togsnettet blev myldretidstoget Bx taget ud i morges. Kun to af de fire transformere ved Østerport, der generer strøm til S-togene virkede, så for at mindske belastningen aflystes line Bx.

Svenskerne kæmper stadig med vandmasserne, og derfor bliver IC Bornholm indtil videre betjent af busser.

Kilde: DSB Intranet, mandag 1. september 2014

(JSL via BL)

## KUNSTEN flytter ind på Aalborg Banegård

Kunder og kunstinteresserede kan i det kommende års tid nyde KUNSTENS, altså Aalborg Kunstmuseums, udstilling på Aalborg Banegård. Deres egen bygning skal nemlig renoveres, så både butik, udstillinger og værksted rykker ind i det gamle billetsalg og de tilhørende kontorer på første sal lige over perronerne.

DSB Ejendomme har stået for udlejningen af lokalerne, og det ligger helt i tråd med de generelle planer for stationerne, fortæller ejendomsadministrator Jeannette Romby.

"Kunstmuseet henvendte sig og spurgte, om de kunne leje lokalerne, og for os er det en oplagt chance for at få nogle penge i kassen samtidig med, at det giver mere liv på stationen. Det er langt bedre, at kunderne møder aktivitet end bare folierede glaspartier, når de kommer på stationen," siger hun.

Torben Palludan, medarbejder i Servicecenteret i Aalborg, er enig:

"Det er godt, lokalet bliver brugt i stedet for bare at stå tomt," siger han.

Det midlertidige kunstmuseum får åbningstider nogenlunde samtidig med Servicecenteret, og holder derudover også åbnet i weekenden.

De nye lokaler åbner ved en reception i dag, tirsdag den 2. september 2014.

## Planlægningen skal nå helt ud til kunderne

Denne sommer har Banedanmark præsteret et af de højeste aktivitetsniveauer til dato. Der er vedligeholdt, renoveret og bygget ny bane i et hidtil uset omfang. Dertil kommer byggeriet af letbanen i Aarhus og Nordhavnsvej i København, som ikke har været Banedanmarks projekter, men som også har haft stor indflydelse på afviklingen af trafikken.

abc.dsb har bedt de ansvarlige chefer i Banedanmark og DSB vurdere, hvordan de synes, det er gået, og hvad de synes, vi kan tage ved lære af.

I Banedanmark synes områdechef for Trafikplanlægning Martin Overgaard Jensen, det er gået tilfredsstillende, og han peger på, at de væsentligste årsager til forsinkelser i togtrafikken sommeren over ikke har haft relation til sporarbejderne.

"Samlet set er det forløbet tilfredsstillende, men der er også plads til at løfte niveauet for de kommende år. De primære årsager til forsinkelser i juli var et it-nedbrud og sporskiftefejl på Kastrupbanen, og de havde ikke noget med spærringerne at gøre," siger han.

DSB's trafikchef Stig Friisbæk nikker.

"På en 10-skala synes jeg, vi ligger på et 7-tal med pil ned. I sommeren '13 lå vi på samme skala på en fire-fem stykker. Men med tanke på initiativerne, som vi satte i gang sidste år, synes jeg, det er tilfredsstillende – med potentiale til mere," siger han.

Løsningen er at starte planlægningen tidligere

Hvad går de her nye initiativer ud på?

"Vi starter tidligere på grundplanlægningen. Allerede i efteråret '13 gik vi i gang med at planlægge sommeren '14. På trods af de gode intentioner har der været for mange tilbageløb. Det har skyldtes ændrede forudsætninger men også behovet for mere intern kvalitetssikring," siger Martin Overgaard Jensen.

Stig Friisbæk er enig i, at tidligere og bedre forberedelse er et skridt i den rigtige retning.

"Og vi skal endnu længere ud og have fjernstyringscentralerne, folkene i marken og førerrummet med inde over tidligere, så vi bliver endnu skarpere. I de kommende år får vi endnu flere og større udfordringer på området med nye baner og udskiftning af signalsystemet, og jeg mener, det er vigtigt, vi løbende forbedrer os, så vi skaber den bedste løsning for kunderne under hensyntagen til DSB's økonomi," siger han.

## Planlægningen måtte ændres undervejs

En uge inde i arbejdet med Aarhus Letbane måtte I lave om på særkøreplanen i Østjylland til stor forvirring for kunderne, der rejser til og fra de mindre stationer. Burde det ikke have været til at forudse, at planen var for stram?

"Jo, det er klart, når vi ser tilbage, så burde det have været til at forudse, men, som vi sagde tidligere, handler det om at nå længere ud med planlægningen. Problemerne kunne ikke entydigt relateres til stram planlægning, der var også andre forudsætninger: Eksempelvis kan trafikafviklingen og rutinerne kompliceres af, at vi kører ad andre spor og på andre signaler end sædvanligt," siger Martin Overgaard Jensen.

Ifølge Stig Friisbæk skal alle disse forudsætninger kunne beregnes og tænkes ind i planlægningen, hvis udførslen skal nå op på en 10'er på karakterskalaen.

”Når det viser sig, at planen ikke holder, er det altid en prioritering. I Østjylland lagde vi vægt på at opnå en stabil rettidighed, isolere problemerne til så få kunder som muligt og friholde landsdelstrafikken,” siger Stig Friisbæk.

### **Lagde pres på Københavns Kommune**

I flere tilfælde er sporarbejderne startet længe før og sluttet længe efter, kunderne er gået på sommerferie. Eksempelvis arbejdet med motorvejstunnelen ved Nordhavnsvej, der startede den 21. juni og sluttede den 17. august. Hvordan kan det være, I ikke er i stand til at få det komprimeret noget mere?

”Da vi indledte dialogen med bygherren, Københavns Kommune, ønskede kommunen at gennemføre arbejdet i april-maj. Det sagde vi nej til. Efter en intensiv dialog med Københavns Kommune endte vi med en spærring, der var en uge kortere end planlagt. Det er sjældent, at både S-togs- og fjerntogstrafikken er berørt i det samme arbejde, men det var den altså i det her tilfælde. Oprindeligt ville kommunen også gerne have haft én totalspærring. Men vi endte i stedet med at dele op og køre som to spærringer i forlængelse af hinanden, så vi kunne opretholde trafikken imens til mindst mulig gene for passagererne,” siger Martin Overgaard Jensen.

### **Sporarbejde i Klampenborg kom oveni**

Oveni den planlagte spærring ved Nordhavnsvej tilføjede Banedanmark et sporskiftearbejde i Klampenborg. Det medførte noget nær kaotiske tilstande, fordi passagererne, der skulle skifte tog i Klampenborg, masede gennem perrontunnelen for at nå fra den ene perron til den anden. Uden sporskiftearbejdet kunne togene have kørt fra hver side af samme perron. Kunne det ikke have været tilrettelagt bedre?

”Jeg er enig i, at situationen var utilfredsstillende. I den givne situation forsøgte vi at hjælpe kunderne, så godt vi kunne med trafikinformation i toget og på perronen – vi havde blandt andet en infovagt på perronen i Klampenborg til at råde og vejlede kunderne, men det ændrer ikke ved, der er en del læring, vi kan trække ud af det her og bruge i planlægningen,” siger Stig Friisbæk.

Ifølge Martin Overgaard Jensen havde Banedanmark beregnet, at konsekvenserne for kunderne kunne minimeres ved at gennemføre spærringerne samtidig.

”Vi havde forudset følgerne, men ikke hvor meget de betød. Det kom bag på os, hvor trangt det blev i perrontunnelen. Planlægningen var heller ikke hel skarp. Når passagererne ankom til Klampenborg for at skifte tog, kunne de se bagenden af det næste tog forlade stationen. Vi skulle have været gået efter 5 minutters intervaller for togskift i stedet for 0 og 10 minutters intervaller. Det, som det har lært os, er, at vi skal helt ud til kundeoplevelsen i planlægningen,” siger han.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 2. september 2014**  
(JSL via BL)

On 3/9 2014

---

### **Nye rør får DSB i stødet**

Ved at udskifte 732 lysarmaturer i Klargøringscenter Kastrup til LED-lys, sparer DSB 300.000 kr. om året i el og udleder 100 t mindre CO<sub>2</sub> årligt.

Godt for DSB's bundlinje, godt for miljøet og ikke mindst godt for de kolleger, der har fået bedre lys at arbejde ved.

”Investeringen i udskiftningen var på 895.000 kr., og det betyder, at der er en tilbagebetalingstid på kun tre år. Lavt regnet, så sparer vi 2 mio. de første 10 år,” siger Johnnie Jakobsen, leder af Infrastruktur Klargøring.

Det er sidebelysningen i værkstedshallen, som hænger langs toget, der er blevet udskiftet fra rør med 135 W til kun 65 W. Lysarmaturerne tænder automatisk, når der kører et tog ind i hallen og slukker automatisk igen.

”LED-lyset har en levetid på 12 år, hvilket svarer til 50.000 brændtimer, hvor de gamle rør kun levede 10.000 brændtimer. Så sidegevinsten er, at mine elektrikere ikke skal op og skifte rør jævnligt. De skulle skiftes hvert andet år, og det kunne der godt gå et par dage med, fordi de skiftede en hel række ad gangen,” fortæller Johnnie Jakobsen.

### **Godt arbejdslys**

Det nye LED-lys er desuden et bedre arbejdslys. ”Lyset blænder ikke og minder om dagslys. Det er faktisk et bedre lys. Før var der lysstofrør, som giver et koldt og flimrende lys. Og så har vi selvfølgelig haft Sikkerhedsgruppen inde over og lavet en test før vi igangsatte projektet,” siger Johnnie Jakobsen.

## Flere udskiftninger på vej

Det meget billigere LED-lys udgør et stort besparelspotentiale for DSB, og det er planen, at i takt med at lysarmaturer står over for en udskiftning, vil de blive udskiftet til LED-lys. Det drejer sig fx om DSB's 14 forsyningsanlæg og stationer og ejendomme, som DSB ejer.

Forsyningsanlæggene i Århus og Fredericia og vaskehallen på Helgoland har allerede fået udskiftet belysningen til LED-lys.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 3. september 2014**  
(JSL via BL)

To 4/9 2014

---

## 60 år på bagen

I denne weekend den 6.–7. september fejrer Danmarks Jernbanemuseum 60-års jubilæet for General Motors (GM) lokomotiver i Danmark med et stort weekendarrangement.

På Danmarks Jernbanemuseum kan du denne weekend både se og køre med de forskellige GM-lokomotiver, inkl. fødselaren MY 1101. Museet råder over fine, velbevarede eksempler fra det første MY-lokomotiv fra 1954 og frem til de sidste varianter af lokomotiverne fra General Motors anvendt i Danmark.

I 1954 kom det første lokomotiv, MY1101, til landet fra Trollhättan i Sverige. GM-lokomotiverne – også kaldet den amerikanske arbejdshest – blev en utrolig stabil trækraft, der gradvis betød udfasning af damplokomotiverne. Nu er de moderne lokomotiver selv blevet historie, men de leverer stadig trækraft i Danmark og flere steder i Europa.

### Kør med

Både lørdag og søndag er det muligt at komme op i førerhuset på de forskellige GM-lokomotiver, og der er særkørsler med lokomotiverne. Der køres på strækninger mellem Odense og Tommerup, og lørdag bliver der en aftentur mellem Odense og Fredericia.

Desuden fejrer museet 1950'ernes amerikanske design, så lokomotiverne får selskab af en række jævnaldrende amerikaneerbiler

Se hele programmet for Danmarks Jernbanemuseums weekendarrangement her

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 4. september 2014**  
(JSL via BL)

## Førerhus og førerrum

I artiklen »60 år på bagen« står der: »at komme op i førerhuset på de forskellige GM-lokomotiver«.

### Førerhus

På et damplokomotiv hedder det sted, hvorfra lokomotivet betjenes, for et **førerhus**. Det kan hejses bort fra lokomotivet, hvis det skal have en stor revision.

At ordet **førerhus** ikke står i **SR** ved lokomotiver skyldes, at damplokomotiver ikke mere indgår i daglig drift.

Betegnelsen **førerhus** bruges i gældende **Sikkerhedsreglement** kun i § 71 **Arbejds- og placeringskørsel** og § 78 **Arbejdskøretøjer**. Eksempelvis

**Hastighed** Højest tilladte hastighed skal fremgå af opslag i førerhuset.

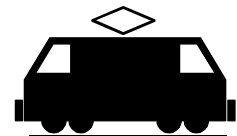


### Førerrum

På et diesellokomotiv, et elektrisk lokomotiv, en motorvogn, en styrevogn og et togsæt hedder det sted, hvorfra trækraften betjenes, for et **førerrum**, idet det er en integreret del af dets konstruktion. Eksempelvis står der i **SR**, Afsnit 9, Bilag, under bogstavet **S**:

**Styrevogn** Personvogn med førerrum.

(BL)



Fr 5/9 2014

---

## Når vanedyr ændrer vaner

Danmarks Radios TV har kastet sig ud i et forsøg: Kan man få folk til at ryge og skodde smøgen de tilladte steder i stedet for hist og pist. Og hjørnetisserne til at tisse på toiletterne i stedet for i krogene og elevatorerne?

Alt sammen uden at det koster kassen til store kampagner og massiv overvågning.

Tv-stationen har bedt DSB om lov til at gennemføre forsøget på Københavns Hovedbanegård, og det har DSB sagt ja til. For selvom der hver dag bliver gjort en stor indsats for at holde arealerne rene og

pæne, er urin og skodder en tilbagevendende udfordring. Og en ulækker opgave for medarbejderne at udføre.

Det fortæller Nicholas Brace Olsen, chef for Ejendoms- og Stationservice.

"Heldigvis har rigtigt mange kunder en god oplevelse, når de kommer på vores stationer. Men det er med til at skabe utryghed, at folk for eksempel står i hjørnerne og tisser. Og selvfølgelig er medarbejderne påvirkede af det. Det er ikke den sjoveste opgave at gøre rent efter en, der har ladet vandet på gulvet."

I forsøget tester DR det, der hedder Nudging. Det er små billige løsninger, der ændrer folks adfærd. Ikke med forbud men ved at ansprende folk til at gøre det rigtige med det samme. Et kendt eksempel er fodspor på fortovet hen til skraldespandene, så folk venligt bliver ledt i den retning for at komme af med affaldet.

På Københavns Hovedbanegård vil der blandt andet blive sat klistermærker op, der viser hen til toiletterne, og billeder af en mand med et barn, bliver sat op, hvor folk tror, der er ro til at tisse i fred. Hensigten er, at de ikke skal føle sig alene. Og man hiver jo ikke Pjevært frem foran et barn, vel?

Om det virker, kigger DR-programmet nærmere på efter en måned. Der er sat kameraer op, der følger udviklingen i folks adfærd i de berørte områder.

Nicholas Brace Olsen er ikke helt sikker på et positivt resultat, men satser på det bedste.

"Jeg håber, der er stor effekt, men jeg er spændt på, hvad der kommer ud af det."

Programserien, der kommer fire gange i løbet af efteråret, har arbejdstitlen Vanedyr. Om det bliver den endelige titel, vides endnu ikke. Første program kommer på skærmen den 19. november 2014.

Uden for indgangen overfor Tivoli en gul rist og askebægre sat op. Målet er at få folk til at skodde cigareten her i stedet for alle vegne.

## Udbud udskydes

DSB's serviceydelser skal i udbud. Det blev besluttet i foråret 2014. Nu er udbuddet imidlertid udskudt i cirka seks måneder.

"DSB vil gerne lave et samlet udbud sammen med Banedanmark, da dette vil give den bedste synergi for stationsområdet, og projektet har derfor valgt at udskyde udbuddet," fortæller økonomidirektør Stig Pastwa og fortsætter:

"DSB og Banedanmark har i fællesskab besluttet at afsætte tid til yderligere kvalitetssikring af udbudsmaterialet. Det er et stort og kompliceret udbud og vi vil sikre os et grundigt bearbejdet udbudsmateriale."

Det forventes at ydelserne sendes i udbud medio februar/primus marts 2015.

De berørte serviceområder er:

Stationservice

Ejendomservice

Intern Service, Overvågning og Servicecentret

Tog rengøring (F&R)

Tog rengøring (S-tog)

Kilde: DSB Intranet, **fredag 5. september 214**

(JSL via BL)