

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 14. marts 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 6/3 2012

Tog 7551 har rettidig afgang fra Ar

Tog RA 5402 (Vg-Ar), kørt af AR AR 2049, passerede **Br** (Brabrand) + 1, men kommer til at holde for "Stop" ved SI-signalet i spor 20 i **Ar**.

Første bevægelse er tog RA 5413 (Ar-Str) – med afgang kl. 6.15, der kører ud ad spor 30 mod **Br**.

Tog RA 5300 (SI-Ar) kører i spor 40.

Dernæst skal en MF-stamme køre fra P-risten og ind i spor 2.

Endelig er der "plads" til tog 5402 kan ankomme i spor 3 kl. 6.17½ (-2½). AR 2049 skal returnere som tog RA 5415 (Ar-Vg) kl. 6.51.

MF-toget i spor 2 skal afgå kl. 6.22 som tog IC 107 (Ar-Fh).

Nu kommer forklaringen på, at tog 5402 måtte vente på, at tog 107 partout måtte i spor 2 og krydse en ellers brugbar togvej fra spor 20 til spor 2. Kl. 6.34 høres bremsesøj i spor 2, og det er tog G 7551 (Ar-Fh), der standser i spor 2. Udkørsel og afgang for det tomme fiskeolietog sker kl. 6.35 (±0) med RDK MZ + containervogne til **Sgb**.

Onsdag 1. februar 2012 var modløbet i form af tog G 7550 (Fh-Ar) aflyst, men var tillyst den efterfølgende **onsdag 8. februar 2012**. Togparret skulle køre hver anden **tirsdag-onsdag**, det vil sige i lige uger. I dag, **tirsdag 6. marts 2012**, befinder sig i uge 10, så indtil videre ser **kmp Lg**'s prognoser at holde.

Tog 5421 (Ar-Str) har afgang kl. 6.31, men der er igen lige et togsæt, der forsinker Arrivas muligheder for at være rettidige:

Tog EC 381 (Ar-Hmb Hbf) skal køre fra P-risten og ind i spor 3.

Tog 5421 afgår 6.32 (-1).

(BL)

Lø 10/3 2012

Rød MZ og blå personvogn

DSBM MZ 1401 + DK-DSB 51 86 50-30 317-6 Bc-t residerer i spor 500. På personvognen er der på indersiden opsat A5-ark med teksten **Personale vogn**. (Der skal være i ét ord).

I spor 502 holder AR AR 1016 tilkoblet fremmednet.

I spor 501 sneplovene 145 +137 og bivogn 044a + TR 65.

(BL)

Ma 12/3 2012

Rødt og brunt GM-lok kører i Ar

Rød MZ

Kl. 14.14.42 sætter DSBM MZ 1401 gang i spor 500, hvor den havde været tilkoblet DK-DSB 51 86 50-30 317-6 Bc-t. For 46 timer siden holdt stammen også i spor 500 men med "omvendt" oprangering. Fra en perron ses MZ 1401 at bevæge sig ude i spor 50; den foretager altså omløb.

– Skal den køre, eller er den ankommet med en Bc-t'en?

Det viser sig, at den har været i **Oj** sammen med "kongevognen". MZ 1401 har kørt (næsten?) hver dag i den sidste uge. Bl.a. har den transporteret et Øresundstog, der sidste år var blevet beskadiget af en tabt skinne, der kom op igennem førerrummet og standsede først i relæskabet bag ved den kvindelige lkf! Om en uges tid skal MZ 1401 transportere togsæt 110 eller 111, der den næstsidste eller sidste leverance.

MZ 1401 atter bliver tilkoblet Bc-t 317, motor standses og fremmednet sættes til ved 15-tiden.

I stedet for at bruge et kvarter om at gå ind til perronerne er det lettere at fjerne fremmednet på AR AR 1029 + 1014 i spor 705 og rg ind (kl. 15.24-37), idet forspandet skal køre tog RX 5361 (Ar-Hr) kl. 15.49.

Brun MY

Da HHJ's lynnettemateriel måske til sommer skal ophøre med at køre – afhængig af priser og genstridige kontrakter, ledes der efter nye fotovinkler langs spor 7. I dag er der drivende skyer med lyseblå forårshimmel, men skyggerne fra træerne langs **Hallssti** generer, da det er for tidligt på året. Det kigges derefter efter nye vinkler fra **M.P. Bruuns Gade**.

Hov, en brun MY sniger sig langsomt ind i spor 7 og standser kl. 16.04 bag PU P74 kun lidt inde langs perron 3. lkf fortæller, at maskinen skal til **Rd**, da den har kørt slibetoget til **Pa**. Tognummer 6449 (Pa-Rd).

Nå, ja, det var glemt, at det **gule** Speno URR 48 og **rød** MaK i dag var færdig med at slibe i **Danmark** og skulle forlade landet. MY'en må derfor have kørt tog BM 6453 (Fa-Pa), **Pa** an 12.07. Det passer med tomkørsel **Pa-Rd**.

Der er drivende skyer, der giver skygger af og på den brune front, og da der stadig kommer ikke en udkørsel fra spor 7 bliver det til tre scener med tog:

kl. 16.10 (-½) tog RA 5363 (Ar-Sj) kørt af AR AR 1017 + 1004

kl. 16.14 (-3½) hvidt tog 130093 (Or-Ar) MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6

kl. 16.17½ (-2½) hvidt tog 130094 (Ar-Or) MjbaD Ym 6+Yp 24+Ym 5.

Afgang for tog 6449 bliver kl. 16.18½.

Karakteristik

Egentlig skulle denne beretning være bragt under overskriften **VETERANMATERIEL OSV.**, men begge DSBM-lokomotiver har kørt for DSB og BDK og tjener penge til museumsformål, og kørslen er ikke foregået for at illudere museumstog, men er udført for at dække et transportbehov.

(BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 4/3 2012

Litra MX og MY i drift på mdt Str

Hr

CONTC MY 1158 afgik i tog BM 6031 (Kj-Str) fra **Hr** spor 2 kl. 18.15 (±0).

(PMA via BL)

Str

MX 1008 har en lille utæthed i kølevandssystemet, er ikke frostsikret, og skal derfor på værkstedet i remisen på **mdt Kj**. Det skulle have trukket det **gule** slibetog til **Kd** i dag, men skal altså i stedet køre til **Kj**. I stedet har MY 1158 fået opgaven. Banedanmark har lavet det således, at MY 1158 skulle køre **Kj-Str**, hvor de to lok bytte roller.

MY 1158 ankommer til **Str** 19.37 (-6). CONTC MX 1008 motor må startes, da den i spor 94 står i vejen for den lysegrå 23 RIV 56 SK-EEWS 227 6 032-2 Hbillns fra **Trnava**. Det er faktisk MX 1008, der sætter den grå Hbillns over i spor 95 op på det **gule** slibetog i spor 95. Den kører tilbage i spor 94. Derefter kører MY'en hen til stammen og trykker den ned i spor 1. Standsningen her varer kun et kort øjeblik, for PU'en blinker grønt.

Den afgår fra **Str** kl. 20.28½ (-41½) med tog BM 238450 (Str-Kd) med **SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE** URR-48-4 DX 79.211+?+213+DX 79.214 + MaK 1000BB 92 80 1271 017-6 D-VL rød .

MX 1008 var klar til at køre tog BM 6040 (Str-Kj) kl. 20.35, men der ville ikke være plads til at afgå før tiden kl. 21.19.

(BL)

KØREPLANER

Sø 11/12 2011 – lø 8/12 2012

Fiskeolietogets køreplan Ar-Fh

Tog G 7551 (Ar-Fh) Ti, ikke 5/6 2012

MZ IV 800, 100 km/t.

Ar	6.35
Lg	7.13
Rd	7.24
Sø	8.10
Ab	(8.31) 8.34
Su	(8.49) 8.51
Vr	(9.09) 9.15
Sa	(9.35) 9.52
Fh	10.12

Fiskeolietogets køreplan på NT

Tirsdage i **lige** uger Tog 144634 (Fh-Sgb), MZ 800, Fh 10.49, Sgb 11.26.

Disse tider gælder, til ændringer (måske) kommer (inden) **mandag 1. oktober 2012**.

(BL)

Sø 11/12 2011 – lø 8/12 2012

Fiskeolietogets køreplan på NT

Onsdage i lige uger Tog 144633 (Sgb-Fh), MZ 1000, Sgb 11.37, Fh 12.15.
Kan afgå før tid: Sgb 11.15 (+22).
Kan også køre før tid (ikke så tit): Sgb 10.37, Fh 11.15.
Disse tider gælder, til ændringer (måske) kommer (inden) **mandag 1. oktober 2012**.

Fiskeolietogets køreplan Fh-Ar

Tog G 7550 (Fh-Ar) On; i praksis **KUN** onsdage i **lige** uger.

MZ IV 1600, 100 km/t.

Fh		12.46	
Sa	(13.09)	13.13	
Hj		13.25½	
Bl	(13.43)	13.45	Toglængde maks. 497 m
Ab	(14.10)	14.32	
Sø	(14.56)	14.58	
Lg	(15.51)	15.58	
Ar		16.36	

(BL)

Sø 4/3 2012

Kørsel for Banedanmark

Tog BM 6031 (Kj-Str), Kj-Id MY, Id-Str MF, Kj-Id 130 hast. km/t., Id-Str 180 hast. km/t.

Kj 14.30, Kj (45)-55, Kø 15.39-51, Gg 17.(32)-40, Hr 18.15, Id 26, Uu (32)-45, Ho (58)-19.08, Hm (15)-24, Str 19.31.

Kilde: Toganmeldelse nr. 5245, **søndag, den 4. marts 2012**

Bemærk

Der skal kl. 18.26 i flyvende fart skiftes materiel fra et lokomotiv til et togsæt i **Id** (Vildbjerg)! Da toget derfor nok ikke kan være gennemkørende og må standse, kan hastigheden desværre ikke sættes op til 180 km/t., som anført; der kun det respektive litras maksimumhastighed.

Parentes omkring ankomsttiden 14.(45) i **Ro**, altså kun behovstandsning. Det kan ikke lade sig gøre for et tog kommende fra **Lille Syd**, de skal køre V ud af **Ro**.

(BL)

Sø 4/3 2012 – ma 5/3 2012

Kørsel for Banedanmark

Tog BM 6030 (Str-Kj), MX 0, hast. 120 km/t.

Str 21:19, Ho (32)-35, Ib (58)-22.10, Bb (32)-42, Jl (23:05-18, Vj 31, Fa 55, Od 0.31, Ro 2.(17)-30, Kj 2.45.

Kilde: Toganmeldelse nr. 5245, **søndag, den 4. marts 2012**

Bemærk

Parentes omkring ankomsttiden 2.(17) i **Ro**, altså kun behovstandsning. Det kan ikke lade sig gøre for et tog kommende fra V til **Ro** at untlade en standsning, da der skal skiftes førerrum for at komme på **Lille Syd**.

Sidste gang, noget lignende blev konstateret, skete det for en MY-tog fra **Va** mod **Bm**, der kun havde ét minuts standsningstid i **Es**. Der skulle laves omløb! Det kunne forstås, at de københavnske køreplanlæggere på køreplanskontoret aldrig har været i **Es**, kigget på Google Earth eller et rigtigt kort, og derfor ikke vidste, at **Es** er en rebroussementsstation.

At køreplanlæggeren ikke kender forgreningsstation i km 31,3 vidner om dårligt kendskab til jernbanegeografi. I gamle dage skulle i hvert fald pt lære alle stationer og deres stationsnumre på remse eksempelvis fra **Fh** til **Pa**.

(BL)

Ti 6/3 2012 – ma19/3 2012

ARRIVA Tog

Aftenspæringer på Tønderbanen

Baggrund for sporspæringer

I marts måned foretager Banedanmark reparationsarbejde (om aftenen) på Tønder-banen. Dette betyder, at sporet er spærret i forskellige intervaller. Derfor vil nogle af Arrivas være aflyst og erstattet af busser på hele/dele af strækningen.

Beskiltning

På alle busser, der kører for Arriva, skal det fremgå, at det er en "ARRIVA-togbus". Til dette formål har Arriva fremstillet et antal skilte i lamineret format A3. Heraf fremgår, at det er en togbus samt navnet på stationen, hvortil togbussen kører (har forbindelse til).

Busholdepladser

Togbusserne ankommer til og afgår fra banegårdspladsen på alle stationer og trinbrætter. Bemærk dog, at i Hviding, Rejsby, Brøns og Døstrup S. kører bussen ikke op til trinbrættet, men holder på hovedlande-
jen gennem byen.

...

Kilde: Arriva Tog, opslag, **onsdag 22. februar 2012**

Læs mere på

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/378-sporarbejde-esbjerg-tonder-6-til-og-med-19-marts>

Ved **banedanmark** på <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15927>
(BL)

Ma 1/10 2012 – on 5/12 2012

Fiskeolietogets køreplan Fh-TI-Fh oktober–december 2012

Tog G 7552 (Fh-TI) Ma og On,

MZ IV 1600, 100 km/t.

Fh		4.10
Ab	(5.25)	5.33
Lg	(6.52)	7.08
Ab	7.46	10.13
Sd	(10.37)	10.44
Vj		11.33½
Fa		11.52½
TI		12.02.

Tog G 7553 (TI-Fh) Ma og On,

MZ IV 800, 100 km/t.

TI		17.13
Fa	17.21	17.23
Vj		17.44
Hed	(17.58)	18.05
Ar	18.58	19.52
Lg		20.23
Sø		21.10
Ab	(21.29)	21.32
Lih	(21.38)	21.44
Vr	22.(08)	22.15
Fh	22.50.	

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 29/4 2012

Forår

Skattejagt ved Gribsø

MY-veterantog kører denne søndag fra Hundested til Gribskov, ...

Kilde: Kilde: **Jernbanen M1**, marts 2012, side 7. Se på www.myveterantog.dk eller www.djk.com
(BL)

Lø 5/2 2012

Hundested-Helsingør og med Scandlines til Helsingborg

MY-veterantog kører denne lørdag fra Hundested via Hillerød til Helsingør. I samarbejde med Scandlines er færgeoverfarten ...

Kilde: Kilde: **Jernbanen M1**, marts 2012, side 7. Se på www.myveterantog.dk eller www.djk.com
(BL)

Lø 12/5 2012

Hundested-Høng (VSVT) via Snekkersten og Tølløse

Kørsel på Tølløsebanen med besøg hos Vestsjællands Veterantog. ... Turen bliver en af de sidste muligheder for at opleve Nordvestbanen, inden ombygningen til dobbeltspor for alvor begynder til sommer.

Kilde: Kilde: **Jernbanen M1**, marts 2012, side 7. Se på www.myveterantog.dk eller www.djk.com
(BL)

Ma 28/5 2012

Hundested -Græsted Veterantræf

2. pinsedagkører MY-veterantog igen til Veterantræf i Græsted. ...

Kilde: Kilde: **Jernbanen M1**, marts 2012, side 7. Se på www.myveterantog.dk eller www.djk.com
(BL)

Lø 9/6 2012

Sommer

Hundested-Hårlev og med bus til museet Stevnstortet

MY-veterantog kører denne lørdag fra Hundested til Hårlev station på Østbanen med videre transport med bus til Stevnstortet. ...

Kilde: Kilde: **Jernbanen M1**, marts 2012, side 7. Se på www.myveterantog.dk eller www.djk.com
(BL)

FASTE ANLÆG

On 25/1 2012

Afgørelser Århus

Forlængelse af spor 0 og udflytning af risteperron ved Lindholm Station – Kommuneplantillæg og VVM-tilladelse

Naturstyrelsen har udstedt tillæg til Aalborg Kommunes Kommuneplan 2009. Kommuneplantillægget betyder at Banedanmark kan forlænge spor 0 og flytte risteperronen ca. 350 meter mod nord. Klagefrist til onsdag 22. februar 2012.

Kilde:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelser_aar_VVM/, onsdag 25. januar 2012

(BL)

Ti 21/2 2012

Afgørelser Århus

Nedlæggelse af jernbaneoverkørsler på banestrækningen Viborg til Struer – overkørsel 62 samt 65-66 ved Ravnstrup – er ikke VVM-pligtig

Kilde:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelser_aar_VVM/, tirsdag 21. februar 2012

(BL)

Fr 9/3 2012

Afgørelser Århus

Nedlæggelse af jernbaneoverkørsler på banestrækningen Viborg til Struer – overkørsel 68, 69, 70, 71 og 72 ved Lundgård – er ikke VVM-pligtig

Naturstyrelsen Aarhus har afgjort at anmeldelse fra banedanmark om nedlæggelse af jernbaneoverkørsler ved Lundgård ikke kræver udarbejdelse af en særlig vurdering af projektets virkninger på miljøet (VVM-redegørelse). Klagefrist til den fredag 6. april 2012.

Kilde:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelser_aar_VVM/, fredag 9. marts 2012

(BL)

Lø 10/3 2012

Silkeborgbanen

Rettelsesblade 43XX-43XX til TIB (V)

35. Sd-Sj-Sd

Ovk 43 i km 23,1, beliggende i Sv (Svejbæk) km 23,2, ændres fra at være forsynet med advarselsanlæg til at have halvbomanlæg.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4404-4405, mandag 10. marts 2012

Langåbanen

Nu er arbejdet med at lægge nye teglsten på den lave del af stationsbygningen i **Rk** (Rødkørsbro) blevet færdigt.

I kørselsretning **Rk-Rn** (Rindsholm) er den højre svingbom på usikret ovk 39 brækket.

Tog RA 5424 (Str-Ar) Signal 16.2.4 ▲ i km 64,5 – står lige foran PU gældende for spor 2 – i **Hø** (Højslev) holder i dag skråt over mod spor 2 og rager muligvis ud i profilet. Derfor aftales det med **FC Vg**, at spor 2 ikke må bruges, før tog RA 5451 (Ar-Str) kommer 5¾ time senere. Der standses med AR AR 1001 lige foran ▲, men heldigvis var standsignalet profilfrit i forhold til spor 2. Det viser sig, at den hvide strips er brast, så vinden havde delvist væltet standsignalet. Der er ikke muligt at få standeren banket ned i skærverne, så standsignalet må lægges med ▲ synlig. En banearbejder må ud og strippe den fast til PU'en igen¹.

Mdt Ar

Den nye bygning mellem spor 503 og UV-bænken er nu bygget færdig. Der er endnu rækværk langs tagkanten, idet arbejdet med tjæretaget ikke er færdigt. Det er en høj, mørkegrå bygning.

(BL)

Sø 11/3 2012

Thybanen

Nu er makuleringen af træer og buske langs **Thybanen** færdig. Der godt nok flænses på de smadrede grene. I ballasten flyder der visse steder afklip. Der holder en gul trolje med bivogn i **Hw** og **Ur**

Nu er signalmasten ved usikret ovk 160 i km 52,219 rejst.

(BL)

Ma 12/3 2012

Langåbanen

Hø

Signal 16.2.4 ▲ i km 64,5 foran PU gældende for spor 2 i **Hø**, km 64,9, er nu blevet tøjret fast med strips til den bagved stående PU.

Ra 2. station

Linjeføringen mellem **Vg** og **Ra** (Ravnstrup) er flyttet i årene **1940-1943**, og på side 29-31 i Vingehjulet fra **onsdag 24. November 1943** følger en særdeles god beskrivelse af arbejdet. Slå op på <https://sites.google.com/site/sidesporpaafribane/home/ravnstrups-2-station> og klik på "Læs mere om baneforlægningen her."

Mhg

En ny grusvej ser ud til at blev anlagt fra ovk 40 i km 31,1 **Rk-Rn** (Rødkørsbro-Rindholm). Den skal antagelig føres hen til usikret over 39B, der skal nedlægges. **Mg S** 1909-1914/**Mgh S** 1914-1939 (Middelhedegaard)² ser ud til at have ligget langs træerne lige Ø for ovk 40 og have haft et sporskifte i østenden. Der er svært at finde information om dette sidespor, der vist også har været et trinbræt få år.

– Lå sidesporet **Mo** og **Mg/Mhg** samme sted?

En gul gravemaskine og et par gule dumpers arbejder på sydsiden af banen med at anlægge en grusvej fra usikret ovk 39 hen til usikret ovk 39a, der begge skal nedlægges. Bemærk de to forskellige skrivemåder på overkørslernes "underlitra" med henholdsvis majuskel og minuskel.

– Var det det samme sidespor? Der er omkring 2,8 km fra det istandsatte bygning til ovk 40.

(BL)

Skaungaard Mose Sidespor

Der er sandsynligvis tale om Skaungaard Mose Sidespor (forkortelse "Mo"), der er medtaget i Morten Flindt Larsen: "De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser" uden årstalsangivelse.

Sidesporet er ikke med i 1922-udgaven af Ordresamlingen serie E, hvorfor det må formodes at være nedlagt inden 1922.

I tkp fra 1. maj 1894 hedder sidesporet ganske rigtigt Skaungaard (Mo).

I tkp'er fra 1914, 1930 og 1935 hedder sidesporet Middelhedegaard (Mhg).

¹Det er gjort **mandag 12. marts 2012**.

²De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger 1995.

UDLAND

Fr 2/3 2012

InterRail fejrer 40-års-jubilæum

InterRail kortet har netop rundet 40 år – og det er fortsat en populær rejseform.

I 2011 valgte næsten 250.000 at rejse med InterRail i Europa, hvoraf næsten 80 procent var under 26 år, mens senior-gruppen lå på knap 4 procent.

Interrail-kortet blev indført i 1972 – blandt andet med DSB som initiativtager – og det skulle hurtigt vise sig at blive en populær rejseform for unge i Europa.

InterRail gjorde det let at rejse rundt i Europa med en rygsæk og opleve flere lande, i stedet for blot at flyve til en bestemt destination.

InterRail-kortets popularitet holdt sig op gennem både 70'erne og 80'erne, men oplevede derefter en nedgang især på grund af konkurrencen fra andre transportformer.

"I de sidste 20 år har der været færre unge, der rejser Europa tyndt med tog, blandt andet fordi lavprisindejser har gjort det billigt at komme fra den ene del af verden til en anden. Men vi mener stadig, at InterRail er et rigtig godt produkt, der gør det let at rejse rundt i Europa," siger Søren Lynge Jacobsen, Product manager InterRail, DSB Salg, og forsætter

"Salget er ikke længere som i 70'erne og 80'erne, hvor alle unge skulle på InterRail, men i de seneste år ser det ud til, at kortet er ved at få en revival," siger Søren Lynge Jacobsen.

InterRail Global Pass

"I starten kunne de unge rejse i 21 europæiske lande, men i dag kan de med det nuværende InterRail Global Pass stige på og af fra perronerne i 30 lande," fortæller Søren Lynge Jacobsen.

I 2007 blev kortet udvidet til at omfatte alle aldersgrupper – studerende, backpackers, familier, forretningsrejsende og seniorer.

Mest besøgte lande

Tyskland, Frankrig og Italien topper listen over de mest besøgte lande efterfulgte af Schweiz, Østrig, Holland, Sverige og Danmark.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 2. marts 2012**
(JSL via BL)

Lø 10/3 2012

Efterløn på rejsen

Feriepenge. Hvis du vælger at hæve din efterløn inden oktober i år, slipper du for at betale skat af beløbet. Hvor meget, du kan få udbetalt, afhænger af, hvor længe du har indbetalt til ordningen. Hvis du vil rejse for pengene, er her fem forslag til efterløn på rejsen.

Det er som at vende tilbage til Victoriatiden, når det luksuriøse veteranog, Rovos Rail, triller gennem Sydafrika. Foto: PR

Scenarie 5

Du har indbetalt efterlønsbidrag fra 1. april 1999. Det får du udbetalt. **62.299 kr.**

Rejsemål: Sydafrika

De 62.000 kr. giver dig næsten råd til den ultimative togrejse: Ni dage med verdens mest luksuriøse tog Rovos Rail i Sydafrika. Turen, vi foreslår, begynder og ender i Pretoria nord for Johannesburg og er en såkaldt Golf Safari. Næste afgang er fra 10. oktober, hvor toget f.eks. stopper ved den verdensberømte golfbane Leopards Creek ved Neelspruit. Ikke golfere kan samtidig

tage på safari i Kruger nationalpark, inden toget kører videre. De ni dage er sammensat, så der hele tiden er noget for både golfere og ikke golfere, og undervejs kører man gennem Swaziland, Zululand, Durban, langs Drakensbjergene og besøger Sun City i Pilanesbjergene.

Transport

Afgang 9. oktober med South

African Airways København-Johannesburg og re tur 18. oktober koster ca. 13.400 kr. for to voksne. Der er et stop undervejs i enten London eller München. Ophold: De to tog, som udgør Rovos Rail, er gamle klassiske tog, som er renoveret til perfekt stand. Der er ædelt træ på væggene, spisevogn med plads til alle 72 passagerer på én gang, lounge og barvogn, maden ser-

veres på kinesisk porcelæn med sølvbestik og de bedste sydafrikanske vine. Hver suite er udstyret med eget bad og toilet, og bagest i togstammen findes udsigtsvognen, hvor man kan nyde et glas kølig vin, mens det sydafrikanske landskab glider forbi. Det er en rejse tilbage til Victori-

atiden, og alt er inkluderet i rejseprisen mad, vin, spiritus, udflugter, safari og golf. Prisen for denne tur er 53.330 kr. for to personer. Altså mangler der ca. 4.000 kr., men dem skal du ofre.

Aktiviteter

På denne tur er det golf på ba-

nen, hvor giraffer og andre vilde dyr giver helt særlige golfoplevelser. Og det anbefales at stige af toget og tage med på safarier og lokale besøg. Men bare at sidde i udsigtsvognen og kigge ud, er også en aktivitet her på Rovos Rail.

Kilde: [Viborg Stifts Folkeblad](#), lørdag 10. marts 2012, side 60-61

Pretoria

Prisen er lav, for normalt koster Pullman Suite 59.990,-, Deluxe Suite 74.990,- og Royal Suite 89.990,- (2009-priser).

Det er tydeligt, at artiklen ikke er rettet mod jernbaneentusiaster, for der mangler henvisninger til:

Se hjemmesiden for Rovos Rail på <http://www.rovos.com/>, hvor der står en del damplokomotiver i remisen, og personvogne gøres superrene.

Lige ved siden af remisen – også indhegnet og med bidske vagthunde – befinder der omkring otte hensatte og udrangerede damplokomotiver. Se Friends of the Rail, FOTR's Depot på et sted på deres hjemmeside <http://www.friendsoftherail.com/joomla/>

Se billeder af statsbanernes lokomotiver på [RR Picture Archives http://grela.rrpicturearchives.net/](http://grela.rrpicturearchives.net/) (BL)

DIVERSE

To 9/2 2012

Realtid i togene og på stationerne

Realtid i togene og på stationerne er sat i drift, men der har vist sig nogle udfordringer, som desværre har resulteret i, at der til tider har været meget lidt visning. Når der vises realtid i toget, vil det vises nogenlunde som på billedet: ...

Klokkeslættet med gult er realtid (14:09). (Det skal nævnes, at normalt vil der ikke blive vist ankomsttidspunkt før køreplanstidspunktet, som her er kl. 14:15)

De fejl, der har været, skulle nu være rettede, og der går nu nogle dage, hvor der efterhånden vil blive vist realtid i flere og flere tog, efterhånden som data bliver samlet sammen.

Vi foretager en stor gennemgående test på hele systemet onsdag d. 8. februar. Testen foregår i togene og på stationer, hvor vi vil tjekke alle informationer og fejlsøge direkte, hvis der skulle vise sig at være uregelmæssigheder. ...

Kilde: Arriva Tog A/S. Nedtages **torsdag 9. februar 2012** (BL)

To 1/3 2012

Sikkerhed

Af Martin Møller-Lassen
Sikkerhedschef

Brug af reglementer via tablet

Så er tiden inde til at vi kan gå helt over til brug af tablet, også i forbindelse med brug af reglementer. Alle reglementer findes under Mobility på det faneblad, der hedder Sikkerhed.

Der vil altid være opdaterede reglementer til rådighed. Cirka en uge før rettelse træder i kraft, vil den være til rådighed på tableten. Alle filnavne på reglementerne indeholder gyldighedsdato. Eksempelvis hedder Arriva VR: VR_20120123, som er gældende fra d. 23. januar 2012.

Fra mandag d. 23. januar 2012 er det tilladt at have reglementer på tablet, og det behøves ikke at medbringe på papir.

...

Når der udsendes rettelselser, vil alle blive orienteret via mail. Arriva VR og ADI gældende fra mandag ligger allerede på Mobility.

Kilde: Opslag, Arriva Tog A/S, sikkerhedschef. Nedtages **torsdag 1. marts 2012** (BL)

Ti 6/3 2012

Rejsekort godt fra start i Hovedstaden

Siden rejsekort blev rullet ud i dele af Hovedstadsområdet den 28. november 2011, er kunderne løbende blevet spurgt om, hvad de synes om rejsekortet. Og resultatet er overvældende positivt.

Af dem, der har prøvet rejsekortet, oplever 77 procent, at rejsekort gør det nemmere at betale for deres rejse. 45 procent synes, deres rejseoplevelse bliver bedre, og hele 74 procent vil anbefale rejsekort til andre. Desuden viser det sig, at rejsekort får kunderne til at rejse mere, fordi det er nemt.

»Det er da superfedt, for rejsekort har været omgærdet af megen negativ omtale, og så er det dejligt, at dem, der rent faktisk har prøvet det, er glade. Undersøgelsen viser, at det har båret frugt, at vi har taget os god tid til at rulle rejsekort ud og hele tiden undervejs være i dialog med kunderne, om der er noget, vi kan gøre bedre,« siger Line Nielsen, afdelingschef i DSB S-tog.

Rolig søndagstur med FCK-fans til Aalborg

Under FCK's udebanekamp mod AaB forrige søndag løb en mand ind på banen, og dommeren måtte afbryde kampen på grund af fyrværkeri på tilskuerrækkerne. I toget var der derimod ingen problemer.

Det var et sælsomt syn, der mødte hobrogenserne på banegården søndag eftermiddag. 80 mand stod på rad og række på perronen og tisede ud på skærverne.

De tissende mænd var en del af en gruppe på 450 fodboldfans, der havde taget lyntoget fra København til Nordjylland for at overvære AaB udligne mod FCK i overtiden.

Undervejs var der drukket så meget øl, at toiletterne holdt op med at fungere ét efter ét, så da toget nåede Aarhus H, var der kun ét toilet, der virkede, og ét der virkede engang imellem.

Fodboldkoordinator Malene Friis aftalte derfor med driftsledelsen, at toget fik et minut mere i Hobro, så fansene kunne tisse af.

Som en søndagsudflugt

På banen var det en dramatisk kamp præget af afbrænding af fyrværkeri og en enkelt baneløber, men om bord i toget forløb turen i det store og hele uden problemer.

Under opholdet på Aarhus H blev der ganske vidst smidt med kanonslag, som skræmte kunderne, der stod på perronen, men da fodboldguiderne bad lederen af fangruppen påtale det over for de andre, stoppede det.

Godt samarbejde med fansene

I Aalborg fik fansene at vide, at de skulle returnere med de samme tre sæt hjem, så de kunne lade overtøjet og den medbragte proviantering ligge.

Der var drukket en del og masser af affald i toget, som ikke blev gjort rent under opholdet i Aalborg. Et par af tilhængerne tilbød derfor at gå gennem toget med store affaldssække og tage det værste.

"Du må gerne rose fansene og fremhæve det gode samarbejde, vi har med dem. Det er de færreste kunder, der ringer den følgende dag og takker for en god tur og spørger, om der er noget, DSB ønsker anderledes næste gang, men det gør de her, og det siger noget om tillid og forståelse, vi har opbygget med klubberne," forklarer Malene Friis.

Ved at indgå et formaliseret samarbejde med fanklubberne, er det lykket at samle fanklubberne i udvalgte tog med specialuddannet personale og med færre konsekvenser for DSB og DSB's medarbejdere til følge.

Færre materielle skader end tidligere

Da de tre sæt, der indgik i særtoget, ankom til Klargøringscenter Kastrup sent søndag aften, var de som sædvanligt beskidte, stank af sprut, og der var kastet rundt med sæder og hynder. En siderude og en toiletdør var gået i stykker.

Det betød, at sættene først kunne gå i drift senere end planlagt op ad dagen mandag.

Skadernes omfang var dog begrænsede i forhold til, hvad DSB tidligere har været udsat for.

Mere trygt for DSB og DSB's medarbejdere

Tidligere tog fanklubberne et tilfældigt tog og efterlod sig i flere tilfælde hærværk og ødelæggelser.

Ifølge direktør i Fjern- & Regionaltog Susanne Mørch Koch har DSB's fodboldtog, der indførtes i 2009, skabt større tryghed for DSB's kunder og medarbejdere, ligesom det økonomisk set er mere fordelagtigt for DSB at tilbyde fangrupperingerne deres egne tog.

"Vores samarbejde med fangrupperingerne betyder, at vi får dem samlet i udvalgte tog med specialuddannet personale, der har indgående kendskab til fankulturen, og som har fået et udvidet kursus i konflikthåndtering. Er der optræk til ballade, har vi endnu en fordel ved at have fangrupperingerne samlet, fordi der er en høj grad af selvjustits blandt fansene. Vi har øget trygheden for det kørende personale og

begrænset hærværket markant, men ligeså vigtigt er det, at vores andre kunder har en god oplevelse,« siger hun.

Fakta om DSB's fodboldtog

Ved på forhånd at arrangere rejserne i samarbejde med fanklubberne, sikrer DSB, at fansene ved, hvilke tog og sæt, de skal med og være i. Det betyder, alle får en bedre oplevelse.

I dag kan fodboldguiderne i fodboldtogene som regel standse uro og optræk til hærværk. Før ordningen indførtes, måtte togpersonalet tilkalde politiet, der skulle indkalde ekstra mandskab, og når ordensmagten nåede frem, var toget splittet ad til ukendelighed.

Overvågning bruges i kampen mod togtyve

I de seneste måneder har morgentrætte weekendrejsende været ofre for det, der ligner organiserede lommetyverier. Men tyveknægtenes valg af gerningssted kan blive skæbnesvangert for dem. Det skriver Hillerød-Posten.

"Der er videoovervågning i alle S-tog, og politiet bruger vores optagelser", fortæller Jes Hundrup Honoré, der er afdelingsleder for service og overvågning i S-togene til avisen.

"Alle optagelser havner på togets harddisk, hvor de ligger i seks-syv dage, inden de bliver slettet igen. Hvis politiet henvender sig, kan vi finde de relevante optagelser til dem."

Jes Hundrup Honoré fortæller, at kun to betroede medarbejdere har adgang til harddiskene.

Læs hele artiklen i Hillerød-Posten her.

DSB 1' skaber trend

Det nyudviklede koncept på DSB 1' er så stærkt, at blandt andet Glassalen i Tivoli har fået øjnene op for det. Før var der ikke så meget at komme efter for passagerer på DSB 1', når morgenmaden var overstået, men fra februar 2012 har billedet været et helt andet. Om eftermiddagen kan sulten nu stilles med små tapasanretninger og sandwicher, og det meste af dagen bliver der serveret godbidder fra blandt andet Johan Bülow, Coca, Summerbird og Simply Chocolate.

Det har vakt opsigt, og DSB's leverandør har blandt andet fået henvendelser fra Glassalen i Tivoli, der gerne vil servere DSB's koncept for sine gæster. SAS Business og Singapore Airlines har ligeledes vist interesse for konceptet.

»Det er en succes, vi kan lære meget af på andre områder i DSB. Vi har sat os nogle klare mål, og jeg er imponeret over, at vores hold i samarbejde med leverandøren har fået udviklet et koncept, der er så godt. Vi har virkelig sat os i kundernes sted, og det er den pludselige interessere et godt billede på,« siger direktør i Fjern- & Regionaltog, Susanne Mørch Koch.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 6. marts 2012**

(JSL via BL)

On 7/3 2012

Den smukkeste morgen til 100 procent

Her til morgen er der sket noget ganske usædvanligt.

I morgenmyldretiden er 100 procent af togene hos DSB Fjern- & Regionaltog ankommet rettidigt.

"Vi er ingen i DSB Trafik, der kan huske, hvornår det sidst er sket," siger trafikinformationschef Tony Bispeskov, der glæder sig over det flotte resultat.

Ved halv fem-tiden, hvor eftermiddagens myldretid har sat ind, er tallet faldet en smule til 98,1 procent, men det er fortsat højt og bekræfter fortsættelsen af den udvikling, DSB Fjern- & Regionaltog er inde i driftsmæssigt. Fra 1. januar og til i dag er 94,6 procent af DSB Fjern- & Regionaltogs tog ankommet rettidigt.

Det er blandt andet den forbedrede driftsstabilitet på IC3-togene og ME-lokomotiverne, der de seneste måneder har givet rettidigheden et løft.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 7. marts 2012**

(JSL via BL)

On 8/3 2012

Orange-billetter gør ledige pladser til gevinst

Ledige pladser gavner ingen. Derfor er der sund fornuft i Orange-produkterne. At sælge de tomme sæder billigt gavner både kunder og DSB. På mandag bliver der sparket en ny Orange reklamekampagne i gang.

Mange kunder er glade for DSB's koncept Orange. Men Orange-billetter får desværre også ofte kritiske bemærkninger med på vejen: "De er svære at få fat på" eller "De er en dårlig forretning".

Også internt i DSB er der delte meninger om Orange. Der har været forlydender om, at Orange-billetterne skulle være en af årsagerne til DSB's underskud. Men sådan forholder det sig ikke.

»Orange-billetterne er faktisk sund fornuft. Når man som DSB kører 20 timer i døgnet er der en række ledige pladser i togene uden for myldretiden, som vi lige så godt kan udnytte og tjene penge på. Kunderne får mulighed for at komme billigere med toget og vi får flere kunder med togene. Det er også smart, fordi DSB med Orange får flyttet kunder væk fra myldretiden og over i de tog, hvor der er mere plads. Vi kan desuden se, at dem, der køber Orange, senere hen også køber billetter på Standard. Så Orange er på mange måder en god forretning for DSB,« siger salgsdirektør i DSB Anne-Lise Bach Sørensen, der er sikker på, at Orange-billetterne også er med til at øge kundetilfredsheden og præge den generelle prisopfattelse af DSB i positiv retning.

150.000 orange billetter

DSB udbyder hver måned 150.000 Orange-billetter, hvilket er en del flere, end der bliver solgt.

»Med 150.000 Orange-billetter har alle mulighed for at finde en billig rejse mellem landsdelene, da det er langt flere end vi reelt sælger. Selvom 150.000 billetter lyder af meget, udgør Orange kun en forholdsvis lille andel af DSB's samlede billetudbud,« siger Anne-Lise Bach Sørensen.

Orange alarm

Priserne på Orange varierer, så de billigste billetter koster fra 149 kroner og op til 299 kroner, hvis man krydser Storebælt.

»Vi hører jævnligt fra kunder, at de ikke kan finde de attraktive Orange-billetter. Derfor er det en god idé at tilmelde sig Orange Alarm på DSB.dk, hvor man får besked om, hvornår de billige billetter til populære reisetidspunkter bliver sat til salg. Desuden skal man købe dem i god tid før afrejse og samtidig planlægge at rejse uden for myldretiden – gerne fra mandag-torsdag eller lørdag – så er chancen for at få fat i en billet stor.« siger salgsdirektør i DSB, Anne-Lise Bach Sørensen.

Hun forklarer, at der ikke er orangebilletter i myldretiden, og at der derfor kun er få billetter til salg fredag og søndag, som er travle dage. Det er slet ikke alle afgang, der har Orange-billetter til salg, og på de afgang, hvor der er Orange-billetter til salg, er antallet forskelligt fra afgang til afgang.

Rapport undersøger ny bane mellem Silkeborg og Aarhus

Trafikstyrelsen er klar med et forslag til en kraftig forbedring af den kollektive trafikbetjening mellem Aarhus og Silkeborg; Herning og det øvrige Midtjylland.

Det skriver Jyllands-Posten.

En ny direkte bane vil blandt andet indebære, at reisetiderne reduceres mærkbart mellem henholdsvis Aarhus og Silkeborg og det øvrige Midt- og Vestjylland, fortæller rapporten. Således vil reisetiden mellem Aarhus og Silkeborg halveres til cirka 22-24 minutter, mens rejsende på strækningen Aarhus – Herning vil opleve, at reisetiden reduceres med en tredjedel til omkring én time.

Der vil være tale om en linjeføring på i alt 29 kilometer med tilslutninger til hovedbanestrækningen vest for Brabrand og den eksisterende enkelsporede bane mellem Silkeborg og Skanderborg øst for Svejlbæk.

Der arbejdes i rapporten med tre alternative løsninger. En enkeltsporsløsning, hvor tog i modsat retning mødes på krydsningsstationer. En dobbeltsporsløsning, som er dyrere, men har større kapacitet, og hvor tog i hver retning har sit eget spor. Og til sidst en variant af dobbeltsporsløsningen, hvor den eksisterende tog- og banedrift mellem Skanderborg og Svejlbæk ved Silkeborg erstattes af busdrift.

Du kan læse hele rapporten her.

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2012/strategiske%20analyser/Ny%20bane%20%C3%85rhus-Silkeborg%20rapport%20feb%202012.ashx>

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 8. marts 2012**
(JSL via BL)

Udpluk fra Ny bane Århus – Galten – Silkeborg – en screening som led i den strategiske analyse for Østjylland

Der er opstillet tre beregningsalternativer i den aktuelle screening:

- en enkeltsporsløsning – med reduceret togbetjening Skanderborg-Silkeborg
- en dobbeltsporsløsning – med reduceret togbetjening Skanderborg-Silkeborg
- en variant af dobbeltsporsløsningen, hvor den eksisterende tog- og banedrift mellem Skanderborg og Svejlbæk ved Silkeborg erstattes af busdrift.

Den nye bane vil passere tæt forbi Galten og andre mindre bysamfund, ved hvilke der i dobbeltsporsløsningerne forudsættes etableret i alt 3 standsningssteder til stoptog. Der forudsættes i disse løsningsmuligheder desuden etableret stationer på den eksisterende banestrækning i Åbyhøj og Brabrand. I enkeltsporsløsningen forudsættes alene en station i Galten. Linjeføringen i det kuperede område ned mod Julsø øst

for Svejlbæk indebærer en stigningsgradient på op til 35 ‰, hvilket udelukker kørsel med godstog ad denne linje, men som materiel med IC3-køreegenskaber ikke vil have problemer med.

Kilde: Trafikstyrelsen, Ny bane Århus – Galten – Silkeborg, **februar 2012**, side 6

Se luffotos med indtegnede linjeføring og kort med frem- og tilbageskridt.
(BL)