

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 8. april 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 14

mandag 31. marts 2014 – søndag 6. april 2014.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Tre personførende tog på én gang i Hx

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb
Brand i ME 1509 i morges

8 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 970 og 8719 i Vem

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

10 **VETERANMATERIEL OSV.**

Odin i Ro

SPECIALKØRETØJER

10 **SKROTBUNKEN**

Skrotning af Y-tog i Vem

11 **FASTE ANLÆG**

La 80 Bj-Rk ophævet
Med TKV 14 blev køretiden reduceret på Langåbanen
Midlertidig genåbning af Oh for persontrafik
Ti måneder gammel La 40 forsvinder i Ho
Brand i blåt skur ved Godsekspeditionen i Str

13 **UDLAND**


Trafik i Slovenien

13 DIVERSE

Esbjerg station får hjælp mod chikanerende gæster
Enmandsbetjening i Nordjylland og på Kystbanen udskudt
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere – Transportministeriet
Revner i enkelte aksellejeskåle på IC4 og IC2
S-tog fylder 80 år
De knokler for mere plads til cykler
Derfor mere plads til cykler
DSB får 780 millioner til nye tog

16 Aftalen om køb af dobbeltdækkertog er nu underskrevet

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.
I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

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

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

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

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.06.

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

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

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
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
 Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup
 Bonnet Struer Handbjerg
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
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
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 **GI** 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

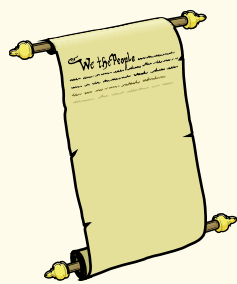
Fortegnelse over forkortelser

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	jernbanedetektiv			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)

Fr 4/4 2014

Tre personførende tog på én gang i Hx

Jeg har forsøgt at fotografere "begivenheden", hvor alle 3 spor i er besat i **Hx** (Hørning), og var selvfølgelig på plads til kl. 15.00, men her var der "kun" besat i spor 2 og 3. Det lykkedes kl. 16.03 med:

tog RX 5661 (Ar-Hr) (21½)
tog RA 5652 (Sl-Ar) (±0)
tog IC145 (Cph-Lih) (±0).

(ft via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 1/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

I dag arbejdede jeg 11:40-19:15 og kørte to omgange på **Lille Syd**. Den første omgang kørte jeg i DSB **MR sæt 08**, der var meget langsom. Da jeg efter første tur skulle forsyne dette togsæt, opdagede jeg årsagen, Behr-køleren, der køler gearolien, var utæt, den var helt våd for nede, og det dryppede lidt fra den. Uden tilstrækkelig olie er det jo svært for den hydrauliske gearkasse til at overføre den fornødne effekt, for begge motorer gik fint nok op i omdrejninger. Nå – fik den fejlmeldt og gik ud fra den skulle til **Fa onsdag** eftermiddag og på værksted ...

Ved overkørsel 156 i skoven lige efter **Hx** blev der arbejdet på højtryk med at få overkørslen sikret med bomme. Der holdt hele fire, store BDK-varebiler på skovvejen.

Opsætning af nye sporstopper fortsætter; nu har sporet hvor Contec Rail's sneplov i **Næ** står, også fået ny sporstopper.

(JSL via BL)



On 2/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Arbejde 09:10-15:50 og igen igen to omgange på **Lille Syd**.

I **Kj** var man i færd med at bryde den del af perrontunnelen, der går under vejen mellem perronerne og stationsbygningen ned.

Da jeg skulle køre fra **Kj** på vej hjem fra sidste omgang (RØ 3437), kom der ikke signal. FC-bestyreren kunne godt se, PU'erne ikke var med, og jeg kunne fortælle ham, bommene ved den store overkørsel 115 ikke var nede. Efter et par forsøg opgav han at få bommene ned, og jeg blev udrangeret. Ved overkørslen stoppede jeg og gik hen til det udvendige betjeningsskab. Blink og klokker var i gang, men jeg kunne ikke få bommene ned. Mens jeg stod der, passerede Regionstog overkørslen med tyfonen i bund. Tilbage i toget truttede jeg i tyfonen og listede forsigtigt over overkørslen – blink og klokker havde været i gang i mange minutter, og enkelte bilister havde mistet tålmodigheden og var kørt over.

I nærheden af den lille bro, der fører en sti over **Lille Syd**, parallelt med motorvejen mellem **Ølb** og **Lw**, er der rammet betonpæle ned. Lidt længere mod **Lw** er der ved at komme gang på arbejdspladsen, hvor der skal støbes en bro, der senere skal skubbes ind under banen.

Fra **lørdag 26. juli 2014** til **mandag 11. august 2014** kører der ingen tog på strækningen mellem **Kj** og **Lw**.

Der er kommet mange flere Y-baliser på **Lille Syd**. I øjeblikket er der Y-baliser følgende steder: (Næ Y) – (Y Ol -) – (Y Hz Y) – (Y Th Y) – (- Hf Y) – (Y Kj Y) – (Y Lw -) – (- Hd -) – (Y Gt -) – Y Ro).

ATC Y-baliser bruges for at opdatere togets ATC-udrustning, så der kan køres mere end 40 km/t. på strækninger uden ATC. Toget er da alene overvåget på strækningens maksimale hastighed; ikke hastighedsnedsættelser eller signaler! Hvis et tog på grund af uregelmæssigheder må vendes på en station uden Y-baliser, skal ATC'en kobles ud, hvilken sker ved at bryde en plombe. Toget skal så genplomberes senest 48 timer senere; ellers skal loggen læses ud, før toget må køre, og det er ret besværligt, da det kræver besøg fra værkstedet med en bærbar computer.

Der mangler altså kun en i **Ol**, **Hf**, **Lw** og **Gt** samt to i **Hd** – i alt seks styk, så ville alle stationer være dækket af Y-baliser i begge retninger, og det ville kun være nødvendigt at koble ATC'en ud ved fejl på ATC-anlægget!

– Måske BDK har en plan om at sætte dem op på alle stationer?

Det har længe undret mig, man ikke har Y-baliser på alle stationer, for det må da være ærgerligt, at et tog ikke må køre længere, fordi der ikke er foretaget en genplombering inden 48 timer ...

(JSL via BL)



Næ-ikf skriver om dagens forløb

Fridag. Om eftermiddagen var jeg sammen med *KP* ved *My*, hvor vi så Regionstog MY 105 returnere tom fra *Nf* som PM 6332 til *Ro*, og derfra videre til *Hk*. *MY*'en havde kørt en IC2 fra *Hk* til *Nf* via *Cph* (for at få den vendt), men returnerede desværre solo.

(*JSL via BL*)

Fr 4/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

17:10 mødte jeg og kørte to omgange på *Lille Syd*. Til min store overraskelse var første omgang med DSB MR sæt 08!! Kollegaen, jeg afløste, fortalte, det havde været meningen, at den skulle skiftes ud tidligere på eftermiddagen, men de andre sæt var endnu dårligere, og der var ekstraordinært kørt tre togsæt til *Fa*. Der er jo nok dryppet lidt mere olie af gearkassen, så nu kunne den kun køre 105-110 km/t., og man tabte faktisk lidt tid mellem de af stationerne, hvor man skal køre til. Jeg forsøgte at få den på værksted igen ved at fortælle lki-vagten, den ikke rigtigt kunne holde tid, men til min skuffelse har jeg erfaret, den ikke var blandt de to MR, der **lørdag** planmæssigt skulle til *Fa*, og i dag **søndag** var den sat op til at køre.

I *Ro* stod Eurailscout's ultralydsmaletog UST 02, der mærkeligt nok har dansk EVN-nummer 97 86 13501 17-7. Første gang jeg vendte i *Ro*, stod det der bare, anden gang (22:21-22:59) var der lys på og ved ultralydsmaletoget.

Hjemturen fra *Ro* skete i RØ 8271, der jo erstatter RØ 2471, og kører et halvt minut hurtigere mellem *Næn* og *Næ*, så tjenesten ikke bliver en nattjeneste ...

(*JSL via BL*)

Lø 5/4 2014 – sø 6/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Arbejde 20:47-03:57. På grund af sporarbejde (sikkert nedrivning af broer) på *Falster*, var tjenesten ændret så i stedet for at køre til *Rf* med RØ 4261, og så retur med 4274 skulle jeg nu have rådighed fra 21:07 til 23:11. Det passede fint med Barnaby.

Derefter pass i RØ 4269 til *Vo*, hvor jeg overtog toget fra *Nf*-kollegaen, der fik en taxi videre.

Jeg fik taget lidt natfotos i *Vo*, imens jeg kunne høre et par fugle; tror det var ugler på den tid af natten. Toget bestod af DSB ME 1526 med graffiti på fronten og fire DD.

Afgang fra *Vo* med RØ 84274 00:08 og ankomst til *Næ* 00:26.

Det var MEGET tåget; jeg kunne kun se 5-10 meter frem, men heldigvis kunne jeg få øje på de reflekterende kilometermærker, afstandsmærker og signaler, og i sådant et vejr er man jo ekstra glad for både ATC og GreenSpeed, når man nu skal køre med normal hastighed.

Senere på tjenesten skulle jeg tage imod MR-toget fra RØ 2475 og sætte det til side, men da jeg sad i toget på vej til *Vo*, ringede den flinke kollega og tilbød selv at gøre det. Så arbejdsdagens effektive arbejdstid begrænsede sig til ikke specielt mange minutter.

(*JSL via BL*)

Sø 6/4 2014

Brand i ME 1509 i morges

I morges opstod der kraftig røgudvikling fra DSB ME 1509, da den kørte RØ 2209 i nærheden af *Hh*. Angiveligt var der tale om en "mindre brand", og toget må være kommet til perron i *Hh*, hvor de rejsende kom videre med RØ 2213. DSB ME 1537 hentede RØ 2209 tilbage til *Kh*. Brandvæsenet var tilkaldt.

(*JSL via BL*)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 31/3 2014

Tog 970 og 8719 i Vem

Tilrejse: Str 15.09 tog RA 5254 (Str-Sj) 15.37½ Vem

Hjemrejse: Vem 16.39 tog RA 5261 (Sj-Str) 17.08 Str

Vem

En gruppe fra *Ho* skal skifte tog i *Vem* og udstigningen koster nogle kostbare sekunder efter ankomst til *Vem* kl. 15.39 (21½), før der kan cykles hen ad læssevejen. Det gælder om at nå ud N for **dlg** til et skovparti med en usikre ovk, antagelig ovk 03S, før tog 970 (Røn-Vem) kommer. Tog ankomst til *Vem* er kl. 15.45 og det krydsende tog 319 (Vem-Thb) skal afgang 15.45 – en skarp krydsning.

Kl. 15.44 passerer MjbaD <u>MY 28</u>				
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -VTG D	7809 237-0	Zagns	
+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁸¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁸¹	med 2 containere	rutevogn
+ 31 RIV 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹	med 3 tankcontainere	rutevogn
+ 33 RIV 90	90 <u>D</u> -VTGD	786 6 308-9	tankvogn	

Den resterende halv time før hjemrejse med tog RA 5261 (Sj-Str) kl. 16.39 fra **Vem** skal bruges til at se på de mange Y-tog ved den tredje remise i **Vem**. Læs hvad der holdt i **SKROTBUKEN**.
(BL)

Tog 8728 i Ho

G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.19½ (+45½) og afgik 18.27 (+88). Toget bestod ved afgangen af MjbaD MY 28 + 1 bogiecontainervogn med en tankcontainer + 1 tom bogiecontainerbærevogn + 3 bogiecontainerbærevogne med tankcontainere + 2 bogietankvogne.

(LuJ via BL)

To 3/4 2014

Tre timers udflugt til Amstrup, Bur og Langåbanen

Formål med udflugten: *Billeder af tog 970 (Røn-Vem) og tog G 8719 (Vem-Hr).*

Solskin fra en blå himmel og **torsdag** lig Cheminova-godstogskørsel. DMI-vejrmelding melder middelvind 6 m/s, vindstød 10 m/s og østenvind. Det betyder den lette cykel vil en tur til **Amstrup** i km 5,5 fra **Vem**. På Det levende Danmarkskort ses **Amstrup Gård** ligge SSØ for trinbrættet. *Det kunne være, at det var en ukendt, nyt fotosted?*

Afgang kl. 14.34 (24) fra **Str** og det er tvivlsomt, om tog 316 (Thb-Vem), der kører 6 minutter før tog 970 (Røn-Vem), kan nås at fotograferes. På den vandrette vej forbi den kommunale flyveplads viser cykelcomputeren 36-38 km/t.; vældigt, det skal nok nås. Ned fra **Møborg Kirke** forbi **Amstrup Gård** til Mjba er der en 1,2 km lang og meget bredt grusvej med større sten. Her findes en nedlagt ovk, der sandsynligvis havde nummer 13S, for den sikrede ovk med bomanlæg ved trinbrættet har nummer 14S. Der er 0,47 km til **Amstrup Trinbræt**.

Uret viser 15.19, 45 minutters cykeltur om 23,4 km lig med en snit på 31,2 km/t. Den gennemsnits-hastighed vil ikke kunne holdes på hjemturen, så der er udstedt en nødkøreplan (brugt tidligere).

Amstrup-Vemb

Ankomst på skyggesiden sker hele tolv minutter før tog 316 skulle standse i **Amstrup** kl. 15.31, og så må den nedlagte ovk 13S midlertidigt genåbnes. Den søndre del af banen fra **Lmv** til **Vem** ligger i et ikke særlig varieret landskab uden bakker, så motivet må nøjes med en flad stubmark, et buskads som forgrund og trinbrættet i baggrunden med det tilhørende timeglas.



Kl. 15.33 sætter MjbaD Ys 12+Ym 12 i gang, efter at flere passagerer er steget ud. Rart at se, de lokale benytter banen (bl.a. gymnasieelever).

Kl. 15.43 – bare ti minutter senere – passerer et gennemkørende godstog. Jo, der sker noget på den lille bane, der forhåbentlig får anlagt et spor mellem de to baners indføring til **Lmv**, så fremtidens lange godstog kan være gennemkørende fra **Strande** til **Bonnet**.

Tog 970 består af MjbaD MY 28

+ 31 80	455		med 3 containere	
+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere (ej sikker på nr.)	rutevogn
+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹	med 1 tankcontainer og 1 container	rutevgn.
+ 31 80	455		med 3 EUROTAINER	
+ 37 RIV 80 <u>D</u> -GATXD 7843 917-3 Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germane GmbH.				

Til Bu

Nu er jagten på tog 8719 gået ind, men der er mange odds imod: 20 meter at cykle op ad 1,2 kilometer lang grusvej med sten og en særdeles strid modvind over mere end 5 km til **Bu**.

Forbi smalspor

Ned forbi den 600 mm smalsporbane på det veldrevne **Møborg Dambrug ApS**, Møborgåvej 19, **Bækmarksbro** med 33 vandbassiner, opdaget **mandag 26. maj 2008**. Indehaveren fortalte dengang, at den 600 mm lange smalsporbane blev anlagt i 1959. Dalen har lave bakker, men moseundergrund

har gjort, at for en del år siden måtte der lægge 1 meter sand på planum for at hæve traceen. Banen er 320 meter lang. En vogn(en) ses i/ved »udgangsstationen/remisen«.

Der findes en smalsporsbane 3 km mere nedstrøms, og der er **Damhus Dambrug**, Kikkenborgvej 7, **Vemb**, med 40 vandbassiner mellem **Amstrup** og **Vem**, set første gang **onsdag 28. maj 2008**.

Før og efter Bu

Da den næstsidste mark før **Bu** nås, hvor banen kan ses, er tiden så fremskredet, at skal der tages et billede af tog 8719 (elendig modlys), skal det være hér. Lysmåleren kan ikke finde ud af at kompensere for det grå, lyse skyer mod S, så der må foretages en spotmåling. Knap et minut efter passer MY 28 + 6 gsv. Klik 16.04½ (+2½) **Vem Bu**.

Den stride østenvind frister bestemt ikke til at cykle 17 km til **Str**, når der om godt en halv time kører tog RA 5261 (Sj-Str) næsten »lige til døren«.

Ventetiden udnyttes til at finde et fotosted ved ovk 346 i km 175,5, hvor tog RA 5260 (Str-Sj) skal komme før ankomst til **Bu** kl. 16.32. Det er Deres udsendte hyppigt benyttede tog til **Ho** for at se tog 8719. En lille høj, en række træer hed til ledvogterhuset ved ovk 346, liggende granstammer i stabler foran **Bur Kommuneplantage** på den anden side af sporet og til højre hjørnet af gavlen på en █ lade. Først 16.35 (22½) tages billedet af AR AR 2042, der bliver »delt« af et af træerne og den █ lade.

Tog 5260 skal krydse tog 5261 i **Vem**, hvor der er La **20**, så der er masser af tid til at cykle de over 1½ km til **Bu**.

Bu-Hm – Str-Vp ovk 144

Tog 5261 er derfor også forsinket, afgang 16.48 (24). Fra tidligere rejser vides det, at der kan vindes 1-1½ minut fra **Vem** til **Str**, og med ankomst **Str** 17.11 (23) vil der kun være 10 minutter til tog L 660 (Str-Ar) skal afgå plus 3 minutters køretid til ovk 144. I denne stride østenmodvind vil der være fare for ikke at kunne nå til ovk 144 før tog 660, så undervejs fra **Ho** til **Hm** besluttes det at stige af i **Hm**, 17.04½-05 (23½/23½).

Der er kun 4,3 km til sikret ovk 141, og så 1,5 km via usikret ovk 142 hen til usikret ovk 144. Det vil nu være 23 minutter, til tog 660 passerer, godt tid. Lige før **Sofienlundvej**, der får bredden udvidet før ovk 141, ses den nye vej de to lodsejere, der i øjeblikket benytter ovk 142 og 144. Dén må prøves, selvom det vil være 1,3 km's kørsel på en grusvej med *for* store sten på.

Str-Vp ovk 144

Ud for den for mange år siden nedlagte ovk 143 ses en bilist hastig køre ovk 144. Bommene står åbne, og bilisten lukker heller ikke de to ==)))==)))==)))==)))== efter passage. Ind mod **Str** ligger der en kurve, så tog ikke kan ses så langt rundt i kurven.

– *Hvad er specielt ved ovk 144?*

– Overkørslen er den sidste usikrede ovk i km 99,488 før **Str**. Den nedlægges sammen med ovk 142, når ovk 141 om en måneds tid har fået monteret halvbomme over **Sofienlundvej**. Det er også sket med de andre usikrede ovk på **Langåbanen** og er ikke noget i sig selv. Nej, det specielle ved ovk er anlæggelsen af den nye grusvej på sydsiden af banen. Her stødte man på et problem i efteråret **2013** med en bæk med så stor en vandføring, at arbejdet gik i stå. Nu er bækken flyttet, og for måske hver femte-tiende meter stikker drænrør tuden frem. Oppe fra bakken løber der konstant vand ud i grøften. Først inden for de sidste par uger har vejen kunne førers helt hen til ovk 144 og dreje til venstre op til ejendommen.

Et par minutter senere, 17.24 (±0) passerer DSB MFA 5029+29 med solskin i ryggen den parallelle grøft.

Dagens resumé

Selv om der her i **Nordvestjylland** ellers ikke forekommer den store variation i toggangen, som f.eks. i **Pa**, gælder det »bare« om at være de rette steder på de rette tidspunkter!

Det blev en god solskinsforårsdag, hvor der på tre timer imellem seks togekspeditionssteder på fire steder på tre strækninger blev fotograferet fire forskellige litra kørende med fire forskellige togkategorier, gjort over 42,9 cyklede kilometer og 20,9 togkilometer.

Tidsrum	14.34-17.34
Strækninger	3
Hvor?	Amstrup, Amstrup-Vem, Vem-Bu, Ho-Bu, Str-Vp
Litra	Ym, MY, AR, MF
Togkategorier	P, G, RA, L
Racercykel	42,9 km på 1:48
Regionaltog	16½ minut

(BL)

Cheminova-godstog i Ho

G 8719 (Vem-Hr) så jeg ikke i dag, men min hustru melder, at toget befordrede seks vogne.

G 8728 (Hr-Vem) bestod i dag af MjbaD MY 28 + 1 bogieselvtømmervogn + 4 bogietankvogne + 6 læssede bogiecontainerbærevogne, da jeg så toget komme susende ved **Halgaard** mellem **Ts** og **Ho** kl. 18.20½ (+44½). Jeg så toget igen et par km vest for **Ho** kl. 19.39½. Som *Anders Jensen* allerede har bemærket i et tidligere indlæg, må selvtømmervognen være til en prøvetransport af ral/sten/sand.

Da jeg passerede **Vem** sidst på eftermiddagen, så skrotningen af Y-togene endnu ikke ud til at være gået i gang.

(LuJ via BL)

KØREPLANER
TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE
TOGSÆT
S-TOG
METRO
FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

On 2/4 2014

Odin i Ro

Da jeg kom til **Ro** første gang 10:51, stod "Odin" på to blokvogne ved remisen, og da jeg otte minutter senere forlod **Ro** igen, var klædeskabet (er vist Nr. 47) kørt frem, og det så ud til, man skulle til at losse Odin fra den ene blokvogn, og tenderen fra den anden. Odin har været udstillet på Jernbanemuseet i **Od.**

(JSL via BL)

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

Ma 31/3 2014 – on 2/4 2014

Skrotning af Y-tog i Vem

Mandag 24. marts 2014 ankom tog 155013 (Vem-Lmv) til **Lmv** kl. 10.10 (+37) bestående af DSBM MX 1001 (b) + VL YM 54+Ys 254 (r). Efter at brugbare genstande var fjernet, blev Y-toget trukket til **Vem** for at blive ophugget dér.

Mandag 31. marts 2014 rejses der fra **Str** med tog RA 5254 (Str-Sj) til **Vem**. Efter at have set tog 970 (Røn-Vem) blive til tog G 8719 (Vem-Hr) med skuespillerne MjbaD MY 28 og 5 godsvogne, var der fyrre minutter, før hjemrejse med tog RA 5261 (Sj-Str) skulle ske. Tiden blev brugt til at notere placeringen af materiel ved den tredje remise. Der holder 6 Ym, 2 Yp og 2 Ys til skrotning.

YBM 17 YBM D16

MjbaD Ym 38+Yp 53+Ym 37



MjbaD Ym 36+Yp 55+Ym 35 + Ys 2+Ym 4 (hv) + VL Ys 254+ VL YM 54 (r)

○ **Lmv**

På fronten af YM 54 står **Sidste Y-tog på VL**. Det blev dens sidste tur til **Vem**!

Tirsdag 1. april 2014 var der intet sket. **Onsdag, 2. april 2014** haglede og regnede det kraftigt, og det var heller intet sket.

De to svenske skinnebusser i den tredje remise ejes af SkinneBus Gruppen Vestjylland, se <http://sbgv.dk/?side=materiel&materiel=ybmd16>. De er ikke driftsklare.

(BL)

La 80 Bj-Rk ophævet

Efter flere års La **80** i km 24,6-24,8 under vejbroen med **Vindelsbækvej** er den ophævet (midlertidigt).

32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Bjerringbro Rødkærsbro	16,0 26,9	24,6-24,8	80	00.00	24.00	Banens tilstand

Iværksat imellem dagene **søndag 29. september 2013** og **fredag 11. oktober 2013**

Ophævet imellem dagene **torsdag 20. marts 2014** og **tirsdag 1. april 2014** **Varighed 6 måneder**

Historien om denne La 80 i km 24,-24,8

I forbindelse med lægning af nyt spor natten mellem **onsdag 17. april 2002** og **torsdag 18. april 2002** af BDK P 95 Matisa 980 3 817-7 blev sporet under broen sænket, idet profilet ikke var i orden. Nogen tid efter kom der så La **80**, og den har eksisteret flere gange. Forrige gang var:

Iværksat imellem dagene **lørdag 7. april 2012** og **lørdag 21. april 2012**.

Ophævet imellem dagene **tirsdag 7. maj 2013** og **lørdag 11. maj 2013**. **Varighed 11 måneder**

Da der ikke haves La gældende imellem de anførte dage, er en nærmere præcisering ikke tilgængelig.

– Nu er spørgsmålet så (ej det kloge), hvor længe det varer, før den opstår igen?

Tre La fra Bj til Rk

Der har også været to mere La til stede på én gang i en længere periode over de 10,9 km fra **Bj** til **Rk**.

Søndag 22. april 2012 tre følgende La:

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Bjerringbro Rødkærsbro	16,0 26,9	18,1-19,0	75	00.00	24.00	Oversigtsforhold OVK 25 og 26
Bjerringbro Rødkærsbro	16,0 26,9	23,3-23,8	75	00.00	24.00	Oversigtsforhold ovk 33
Bjerringbro Rødkærsbro	16,0 26,9	24,6-24,8	80	00.00	24.00	Banens tilstand

De fem tilladte hastigheder på den fri bane var:

Bj	120	120	120	120	Rk
km	75	75	80		
15,0	18,1-19,0	23,3-23,8	24,6-24,8	26,9	

Bemærk i hele gyldighedsperioden står der »OVK« ved ovk 25 og 26 majuskler, mens ved ovk 33 er »ovk« sat med minuskler.

De to usikrede ovk 25 og 26 er nedlagte, og ovk 33 er ændret fra at være en usikret ovk til at være en

sikret ovk med bomanlæg.

Tre La på 10, 9 km. Det giver ubehagelig kørsel, når en lkf forsøger at komme op på 120 km7t. **fire** gange grundet **tre** La. Det knob med at køre turen **Bj-Rk** på 7½ minut mere end **Rk-Bj**, for det stiger fra **Bj** op mod **Rk**. Det kostede slid på skivebremses og en masse ekstra forbrænding af dieselolie. For passagerne, gående kundeservicemedarbejdere og togpersonale medførte det megen ubehag.

– Nu er spørgsmålet igen, hvornår opstår La **80** i km 24,6-24,8 igen?

Fra 7½ til 7 minutters køretid Bj-Rk-Bj

Med TKV 14 blev køretiderne mellem **Bj-Rk** og **Rk-Bj** sat ned fra 7½ minut til 7 minutter. Derved voksede gennemsnithastigheden fra 87,2 km/t. til 93,4 km/t.



Tog fra Rk til Bj

Tog i kørselsretning **Rk-Bj** er nu det første tog ved krydsningerne i **Bj** og det i spor 1. Indkørselshastigheden i **Bj** spor 1 er fra stationsgrænsen i km 16,9 til standsningssted i km 16,0 med 60 km/t. Dét kan ikke lade sig gøre, så der tabes køretid. Standsningstiden 24-26 kan ikke holdes.



Tog fra Up til Bj

Imens holder det andet tog ved krydsningen for stop ved stationsgrænsen i km 15,0. Det har standsningstid i **Bj** 25½-26.

Efter 67 sekunders opløsningstid kan der stille en indkørsel til spor 2 med en indkørselshastighed fra **Up** (Ulstrup) på 120 km/t., men 1 km kan ikke køres på ½ minut = 120 km/t., når et tog holder stille og skal standse.

Disse to daglige forsinkelser hver time er til irritation for lokopersonalet.



Med TKV 14 blev køretiden reduceret på Langåbanen

	K13	K13		Vg	K13	K13
Lg	6½	6		Vg	4½	4
Up	6½	6		Rn	5	4½
Bj	7½	7		Rk	7½	7
Rk	5	5		Bj	6½	6
Rn	5	4		Up	6½	6½
Vg	30½	28		Lg	30	28
	Minutter			Minutter		

Udkørselshastighederne fra **Lg** er 40, 50 og 50 km/t., og indkørselshastighederne er 40, 40 og 40. Stationsgrænsen befinder sig i km 1,0.

Der er 40,2 km fra **Lg** til **Vg**.

Med en reduktion af køretider til 28 minutter er gennemsnitshastigheden (uden stationsophold) vokset fra 79,1/80,4 km/t. til 86,1 km/t.

I TKV 13

Fra **Up**: Første tog 2½ minut

Fra **Rk**: Andet tog ½ minut

I TKV 14

Fra **Rk**: Første tog 2 minut

Fra **Up**: Andet tog ½ minut

Det andet tog holder 7 – skriver syv – minutter i **Lg**. Det havde været bedre at reducere de 7 minutter til 4 minutter, der er den tid en luf på litra AR har afsat til at skifte førerrum i, og så lade toget fra **Up** være det første ved krydsningen i **Bj**. Herved ville **den faste forsinkelse** med ankomst til **Bj** reduceret fra 1½ minut til 0 minutter.

Ønske til TKV 15

– Lad personer, der har fingeren på pulsen, udtale sig om de realistiske muligheder for at ændre standsnings- og køretider.

(BL)

Ma 31/3 2014

Midlertidig genåbning af Oh for persontrafik

Mandag den 31. marts 2014 fortalte DR P4 Sjælland, at Arkil var gået i gang med at bygge den nye perron ved **Oh** station. Perronen tages første gang i brug i perioden **onsdag 28. maj 2014** til **søndag 1. juni 2014**, hvor der skal nedrives broer på **Falster**. De rejsende skifter så mellem tog og bus i **Oh**. (JSL via BL)

Ti 1/4 2014

Ti måneder gammel La 40 forsvinder i Ho

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Holstebro	186,8	186,8-187,0	40	00.00	00.30	Banens tilstand

Iværksat imellem dagene

Ophævet

Da der ikke haves La gældende imellem de anførte dage, er en nærmere præcisering ikke tilgængelig.

torsdag 23. maj 2013 og lørdag 22. juni 2013.

tirsdag 1. april 2014 kl. 0.30. **Varighed omkring 10 måneder**

Der var banens tilstand ved et eller flere sporskifter i nordenden, der ikke var i orden. Nu er udkørselshastighederne fra **Ho** igen 60, 60 og 120 km/t., og indkørselshastighederne er 60, 40 og 120. (BL)

Brand i blå skur ved Godsekspeditionen i Str

Lidt efter kl. 7 fortalte en lkf, at det havde brændt ved pakhuset i Str i nat. Den blå skurbygning stående på brostenene ved Godsekspeditionen var totalt udbrændt. Det blå skur tilhører **Struer Kommunes** Nytteaktivering, som beskæftiger folk, som kommunen skal give beskæftigelse. (kontanthjælpsmodtagere etc.) Der var sort over alle vinduer. Ved siden af lå der metalreoler.

Indgangsdøren til Godsekspeditionen havde været kraftigt antændt, men var heldigvis ikke brændt igennem. Afdækningen over indgangsdørens vinduer er en plastplade. Det vestlige lokale i Godsekspeditionen så ikke ud til at have taget skade, set fra rangertraktoren holdende i 1. pakhusspor. (BL)

UDLAND

Ti 1/4 2014

Trafik i Slovenien

Til dem, der følger lidt med i trafikken i **Slovenien**, efter de tidligere i år fik ødelagt store dele af deres køreledningsanlæg af et meget voldsomt isslag, kan anbefales at se på

<http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?30,6912378>

<http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?30,6914213>

<http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?30,6911307>

(JSL via BL)

En dygtig fotograf fik eksponeret det rette sted mellem to køreledningsmaster på alle billederne. Desværre kan der ikke høres MY-lyd fra de grønne **664**!

(BL)

DIVERSE

Ti 1/4 2014

Esbjerg station får hjælp mod chikanerende gæster

Esbjerg station vil snart endnu engang have bænke på stationen og kan forhåbentligt se frem til at blive et trygt sted at færdes.

Stationen har ellers været plaget af ubehagelige episoder de sidste mange måneder på grund af uønskede besøgende, der har chikaneret de rejsende.

De besøgende har brugt stationen som værested, frem for at benytte den til at vente på et tog, og har i den forbindelse været ubehagelige overfor for både passagerer og DSB medarbejdere.

Efter flere uheldige situationer med tilråb mod passagerer, hærværk og vold mod en ansat valgte man at fjerne bænkerne på stationen. Det løste dog ikke problemet, ifølge Jette Lauridsen, der er leder af stationsservice for Vest-, Syddjylland og Fyn.

"Bænkerne blev taget ned for at vise hvor alvorlig situationen var, men derefter kom de bare med campingborde og stole, som de satte op i stedet," siger hun.

Hjælp udefra

Problemet blev forsøgt løst gennem politiet, som afslog et tilhold mod personerne, da man i første omgang ikke mente der var tilstrækkeligt materiale til et tilhold. Esbjerg politi har dog efterfølgende taget anmodningen op igen.

Jette Lauridsen sendte derefter et brev til Esbjergs borgmester, Johnny Sættrup, for at få kommunens hjælp til at løse problemet.

Og opråbet havde den ønskede effekt. Efter borgmesteren blev ført ind i sagen, afholdte Britta Martinsen, Social & Tilbudschef i Esbjerg kommune, møder med sine ansatte for at komme frem til den bedste løsning der kunne tilgodese alle parter. I sidste ende blev det besluttet, at gæsterne skulle have deres eget værested væk fra stationen.

Det er en nyhed, der glæder Jette Lauridsen, som ser frem til, at bænkerne kan blive sat op igen på Esbjerg station.

"Det er rigtig godt, fordi vores passagerer har brugt bænkerne meget, og nu begynder vejret jo også at blive til det igen," siger Jette Lauridsen.

Enmandsbetjening i Nordjylland og på Kystbanen udskudt

DSB arbejder i øjeblikket på at få sikkerhedsgodkendt enmandsbetjening i Nordjylland ved en tredjeparts-assessor og efterfølgende ved Trafikstyrelsen. Godkendelsen når ikke at blive klar til den 1. maj, som ellers planlagt. Dermed udskydes enmandsbetjeningen i Nordjylland og på Kystbanen.

Det vides endnu ikke, hvornår enmandsbetjeningen vil træde i kraft.

"For os er tidspunktet for implementeringen ikke så afgørende, som at det bliver gjort rigtigt. Derfor afventer vi selvfølgelig assessors og Trafikstyrelsens arbejde. Med godkendelsen vil området få et historisk løft, så det bliver proces- og systembåret frem for personbåret," siger direktør for Sikkerhed, Lars Nordahl Lemvigh.

Der er ikke nogen formelle myndighedskrav til, hvordan enkeltmandsbetjening skal udformes, men på baggrund af den store interne og eksterne debat om enmandsbetjening, foregår sikkerhedsgodkendelsen via assessor og Trafikstyrelsen.

Udskydelsen af enmandsbetjeningen kommer ikke til at betyde noget afgørende for kunderne, fortæller Lars Nordahl Lemvigh.

"Personalet er meget fleksibelt mht. at løse de udfordringer, det giver, og vi drøfter lige nu med de faglige organisationer, hvordan vi bedst planlægger fremadrettet, så vi er robuste hen over sommeren," siger han.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 1. april 2014**

(JSL via BL)

On 2/4 2014

Aftale om indkøb af dobbeltdækkere – Transportministeriet

Så købes de 67 ældste dobbeltdækkere

<http://www.trm.dk/da/publikationer/2014/aftale+om+indkoeb+af+dobeltdaekkere/> og <http://ing.dk/artikel/dsb-koeber-nye-lokomotiver-foerste-gang-i-22-aar-167459> – resten af pengene reserveres til nye el-lokomotiver. Det må betyde, at tanken om flere Øresundstog helt er opgivet ...

(JSL via BL)

To 3/4 2014

Revner i enkelte aksellejerskåle på IC4 og IC2

I december 2013 samt marts og april i 2014 er der blevet registreret tilfælde af revner på aksellejerskåle på i alt tre IC4- og et IC2-tog.

På den baggrund iværksatte DSB i marts 2014 en inspektion af alle IC4 og IC2 tog og orienterede Trafikstyrelsen om arbejdet.

I samarbejde med Trafikstyrelsen er DSB nu i gang med at udarbejde en foreløbig risikovurdering, som skal afleveres på mandag den 7. april. Den opdaterede risikovurdering samt 3. part assessment skal afleveres til Trafikstyrelsen den 15. maj.

"Der foretages lige nu undersøgelser af de revner, der er konstateret på de tre IC4-tog og det ene IC2-tog. Vi tager situationen alvorligt og er i tæt dialog med Trafikstyrelsen. Hvis vi eller Trafikstyrelsen vurderer, at der er behov for at tage tog ud af drift, vil vi ikke tøve med det. Her og nu er det imidlertid ikke tilfældet," siger sikkerhedschef i DSB Lars Nordahl Lemvigh.

S-tog fylder 80 år

Den 3. april 1934 rullede de første S-tog af sted på linjerne mellem Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klampenborg samt Valby-København-Østerport-Hellerup. Siden er det gået stærkt. I dag kører S-togene på 171 km dobbeltsporede strækninger mellem 90 stationer på syv linjer.

Mere end 300.000 kunder benytter sig af S-tog i døgnet. Og de kommer af sted til tiden. 96,7 procent af togene kørte til tiden i 2013. Med den rettidighed ligger S-tog i verdensklasse med en placering i top tre sammenlignet med storbytrafik i hele verden.

En af de seneste års store succeser for S-tog er gratis cykler i toget. Ordningen er så populær, at DSB nu er i gang med at udvide cykelarealerne i S-togene. Indtil videre har i alt 85 togsæt fået store flexrum i midten af toget, så der er plads til dobbelt så mange cykler i forhold til tidligere, hvor der kun var plads til cykler i hver ende.

De knokler for mere plads til cykler

Én arbejdsdag tager det for fire mænd på S-togsværkstedet i Taastrup at omdanne en S-togkupé til et stort flexrum og dermed skabe plads til dobbelt så mange cykler i S-toget.

"Det er sgu hårdt, når man er blevet 53 år," udbryder Rhene Livio Izzo, mens han rejser sig op efter at have monteret en række ryglæn til klapsæder. Ellers bliver der ikke sagt meget, mens arbejdet står

på med at omdanne en S-togskupeen til flexrum. De fire mænd i kupeen fokuserer på arbejdet og gemmer snakken til pauserne.

Klar parat start

Fire S-tog bliver bygget om hver uge, mandag til torsdag, og om fredagen stiller medarbejderne bl.a. alt materiale klar til arbejdet ugen efter, så det er lige til at gå i gang. Store kasser med cykelstativer, aptering til vægge, klapsæder osv. skal findes på lageret og køres til den del af værkstedet, hvor arbejdet skal udføres.

"Alt fast inventar bliver pillet ud, f.eks. bænkenene og en væg, og så bliver der monteret cykelstativer, klapsæder, cykelpiktogrammer på gulvet osv. Det betyder meget, at alt det, de skal bruge, står klar de rigtige steder, for der skal virkelig knokles på," fortæller produktionsleder Allan Claville.

Fleksible medarbejdere

Han har ansvaret for ombygningen af togene som leder af tekniske ordrer, hvilket ombygningen af S-togene hører under, og det uplanlagte arbejde, som kan være reparation af akutte skader.

"Som leder for det uplanlagte arbejde har jeg den medarbejdergruppe, der skal til, når der skal klares en stor teknisk ordre som ombygningen her. De er fagligt meget fleksible, og det betyder at vi nemt og hurtigt kan omprioritere opgaverne," fortæller Allan Claville.

Men hvad skal der så ske, når I er i mål med ombygningen?

"Det er hårdt fysisk arbejde, og medarbejderne gør en stor indsats. Samtidig kræver det stor fleksibilitet omkring de øvrige uplanlagte opgaver, der kan komme ind. Så nogle af dem skal hjem og slappe lidt af og nyde deres resterende ferie" fortæller Allan Claville.

70 togsæt er nu klar

Arbejdet har stået på siden november sidste år, da DSB fik godkendelsen til at ombygge vognene for at sikre plads til flere cykler i S-togene, og deadline er i slutningen af maj, hvor medarbejderne har arbejdet sig igennem alle 104 ottevogns-S-tog. På nuværende tidspunkt har de nået 70 togsæt – plus de 15 tog, der blev bygget om for nogle år siden som prototyper.

Derfor mere plads til cykler

Faktaboks

Siden januar 2010 har man frit kunnet tage sin cykel med S-toget, og siden er antallet af cykler i S-tog steget markant.

I januar var der omkring 2 mio. cykler med S-toget. Sidste år rejste over 9 mio. cykler med S-tog.

Derfor blev det besluttet at ombygge alle ottevogns-S-tog, så der blev plads til flere cykler samt f.eks. barnevogne og kørestole.

På grund af ændrede vægtforhold i togene i forbindelse med ombygningen opstod der tvivl om, om togene måtte køre på en del af Banedanmarks broer. Derfor skulle ombygningen sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen.

En gruppe ingeniører i Vedligehold bistod Trafikstyrelsen med den dokumentation, der skulle til. Da godkendelsen var i hus, gik ombygningsarbejdet i gang.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 3. april 2014**

(JSL via BL)

Fr 4/4 2014

Aftalen om køb af dobbeltdækkertog er nu underskrevet

Et flertal af Folketingets partier har ønsket, at DSB fra oktober 2017 køber de 67 dobbeltdækkervogne, som DSB i øjeblikket lejer, så vognene kan indgå som en reserve, hvis den planlagte indkøring af IC4-togene ikke forløber helt som planlagt. Onsdag den 2. april fik DSB grønt lys fra DSB's bestyrelse og forligskredsen til at indgå den konkrete købsaftale, og DSB kunne herefter i går den 3. april underskrive aftalen med Ascendos.

Herefter skal aftalen godkendes af Finansudvalget den 10. april, for at aftalen er endelig gyldig.

Forud er gået et stykke hårdt forhandlingsarbejde. Både i DSB Togudvikling, i Jura og flere andre afdelinger ligger der et markant forarbejde til den indgåede aftale, fortæller chefkonsulent i Togudvikling, Bent Uhrenholdt Olsen.

"Alle har knoklet, og det er efter omstændighederne en fornuftig aftale, der er kommet i stand. Vi kender dobbeltdækkerne. Vi ved f.eks., hvordan vi kører dem, hvordan vi reparerer dem, og vi har reservedelene til dem," fortæller Bent Uhrenholdt.

Derudover arbejdes der på at få sat el-lokomotiver ind til at trække dobbeltdækkerne. 6 EA-lokomotiver er ved at blive moderniseret og vil efter planen være klar til drift ved køreplansskiftet op til 2015.

Derudover blev forligskredsen forleden også enige om indkøb af flere elektriske lokomotiver – se nyheden om aftalen på Transportministeriets hjemmeside her.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 4. april 2014**
(JSL via BL)