

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 1. april 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

### DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 26/3 2012

#### Herninggodstoget

Tog G 7515 (Fa-Hr) har ankomst til Hr kl. 18.40, men da gangbroen med de to snegeleramper på hver side blev passeret lige efter kl. 18, holdt RSC MZ 1457 allerede siesta i spor 10. Den planmæssige ankomsttid er kl. 18.40. Det vil sige mere end +45.

– *Hvorledes kunne nummeret læses, når der er cirka 550 meter fra gangbroen og hen til maskinen?*

– Når ingen kikkert er medbragt, tages der et telebillede med den største forstørrelsesgrad. Det eksponerede billede er "fremkaldt" et sekund efter, der zoomes ind på den maksimale forstørrelse, og så kan der læses **1457**. – *Simply dr. Watson!*

(BL)

To 29/3 2012

#### "Krydsning" kl. 14.35 i Sr

DSB MRD 4279+79 ankommer i spor 2 i Sr (Støvring) med tog RV 3929 (Ar-Ab). Få sekunder efter ses DSB MRD 4225+25 ankomme i spor 1 med tog 3952 (Ab-Ar). Man skulle have stået oppe på gangbroen og taget et billede ...

(BL)

Fr 30/3 2012

#### Vendsyssel og det materiel, der er der

– *Er der nogen, der har hørt, hvad DSB har af planer med det materiel, der er i Vendsyssel på lidt længere sigt?*

Strækningen mellem Lih og Fh er jo planlagt spærret pga. sporarbejde fra den lørdag 2. juni 2012 til den **mandag 29. oktober 2012**, afsnittet Lih-Hj dog kun til **mandag 10. september 2012** ...

– *Skal MF'erne mon "hjem" og hvilken entreprenør er det, der har opgaven i Vendsyssel, og hvordan får de deres materiel derop? Måske får Göteborg-færgen er renæssance?*

Svellerne kan man vel sende med lastbil fra Fa; det er jo så moderne med lastbiler. Måske kan man endda bruge modulvogntog ...

(JSL via BL)

### DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

To 29/3 2012

#### Næ-ikf-beretning

Først kørte jeg RØ 3426 (MR sæt 51, der ikke er moderniseret i førerrummet).

I KJ var RSC MK 624 i gang med at rangere de tomme vogne klar: DB Snps + DB Roos-t + 2 DB Snps + 2 DB Roos-t + 2 DB/AE Habbilns + 2 DB/AE Habbins.

I Lw krydsede jeg med godstoget, der bestod af: RSC MZ 1453 + TWA Laais + DB Roos + 4 DB/AE Habbi(II)ns + 4 DB Roos-t + 2 DB/AE Habbi(II)ns.

I Ro så jeg MF sæt 34 "Natteravnen", der heldigvis ikke er strandet nord for Limfjorden.

Ved remisen stod to drivhjulsæt fra et damplokomotiv, dem har jeg ikke lagt mærke til før. Hjulene var ret høje og det ene var delvist malet rødt.

I Hd stod en Huddig-traktør med grenknuser.

Tilbage i KJ med RØ 2423 var MK 624 i færd med at skubbe de fem læssede tømmervogne ind til Junckers. Alle Habb...-erne holdt fordelt på to spor. Laais'en kunne jeg ikke lige få øje på. MZ 1453 stod klar til afgang med de tomme vogne. Railcare MY 1134 stod inde i remisen med M 51 yderst.

#### Eftermiddag

Da jeg om eftermiddagen kørte fra KJ med RØ 3446 (med MR sæt 20 + 72), var Contec i gang med en større rangermanøvre med MX 1018 og vogne på begge ender. Begge FacNs stod igen udendørs i KJ (den ene var med blandt de vogne MX 1018 rangerede med), nogle dage har jeg kun set den ene.

– *Måske har de været inde i Contec-remisen for afrensning af graffiti?*

Ved Baa (Bråby) var der stor aktivitet ved siden af banen med gravemaskine og betonkanon.

– *Måske skal der sættes en GSM-R mast op?*

Jeg havde satset på at se NCS Uaais 823 35-80-995 7 000-6, der er kommet sydfra med en valse til **Stålvalseværket**, i weekenden i **Rg**. Desværre tog MZ 1453 den med til **Htå**, hvor den ifølge Per Nielsen står i "proppen" og ventes sendt videre **tirsdag 3. april 2012** aften. Hvis nogen ser vognen på vej tilbage i **Rg**, er jeg meget taknemmelig for et tip.

Og så meddelte DR lige nu, at DSB trækker sig fra **Göteborg**, læs mere på <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?mode=thread&id=596332>  
(JSL via BL)

## KØREPLANER

Ti 27/3 2012

### Auslieferung Arriva

Hier der Fahrplan für die Auslieferung der Lint Züge für Arriva am 27.03.2012.  
Bitte reservieren Sie eine Anschlussstrasse nach Tonder und einen Lotsen.

DbZ 91407 (39.6) Beddingen-Niebüll. Tfz: 648, 84 m, Mbr 100 R/P, 120 km/h  
Im Sonderfahrplan nach Bfpl 191, 197, 198

Beddingen	5.16	Unterlüß	45-50	Glückstadt	9.02
Bft Beddin Nordk	18	Uelzen	09	Itzehoe	13
Groß Gleidingen	20	Lüneburg	32	Heide (Holst)	47
Lehrte Pbf	47	Maschen Pbf	56	Husum	10.06
Lehrte Nord	49	Hmb-Harburg	8.00	Lindholm	26
Celle Gbf	6.06-22	Hamburg Hbf	09	Niebüll	An 10.29
Celle	23	Pinneberg	36		
Eschede	36	Elmshorn	47		

Kilde: ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Linke-Hofmann-Busch Straße 1, 38239 Salzgitter  
[www.alstom.com/transoort](http://www.alstom.com/transoort)

**Elben** krydses ved at køre igennem Hamburg! Turen fra **Bedding** til **Abn** tog godt 5 timer. Ingen standsning i knap 4 timer!

Sammenlign med kørslen i forbindelse med den første leverance af levering 2, der skete **onsdag 15. september 2010**, se *efterfølgende tekst*.

### Find Beddingen

Det bedste er at kunne slå op i Eisenatlas Deutschland fra Schweers + Wall. Hvis dette jernbanekort ikke tilgængeligt, så åbn Google Earth og skriv i søgefeltet "Salzgitter". Mod NØ ses **Braunschweig**, **Beddingen** ligger over halvvejs af distancen mellem de to byer. Zoom lidt ind og flyv mod NØ. Følg **Autobahn 39** mod **Braunschweig**, køр over **Zweigkanal Salzgitter**, 2 km østligere krydses en jernbane. Følg den mod N. Efter knap 1,9 km ligger **Beddingen**. Der findes to riste, og midtvejs på den østlige rist befinder **Beddingen** sig i km 3,5 fra **Groß Gleidingen** (forgreningsstation N for).

Fortsættes der mod N, ender de to riste, og på vestsiden ses en aflang bygning med gråt tag. Det er **Beddingen VPS** i km 2,9/0,0. Dét er/må være en anden station, der N for sig har Übergabegruppe VPS.

**VPS** er en forkortelse for Konzessionierte Eisenbahnen 380 **Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH**.

### DbZ 91407 (Beddingen-Niebüll)

**Beddingen** ligger i km 3,5 fra **Groß Gleidingen**. På denne forgreningsstation følges hovedstrækningen til højre mod **Lehrte Pbf** (Personbahnhof) 36,7 km. Her følges strækningen mod N til **Celle** og **Hmb**.

Bemærk, ingen standsning i tidsrummet 6.50 til 10.29 = 3 timer og 39 minutter. Gennemkørende gennem **Hmb** med mange signaler!

### Kørsel til Anb ad andre strækninger

#### Tidligere kørsel

Da AR AR 2040 + 2041 + 2042 blev eksporteret til **Danmark onsdag 15. september 2010** og passerede **Tdgr** kl. 17.31, kørtes der fra **Beddingen** ad en noget længere strækning. Efter gennemkørsel i **Lehrte Pbf** fortsatte tog Dbz 91871 (Beddingen-Niebüll) efter denne køreplan:

Beddingen	8.02	Rbf Maschen	53	Pinneberg	53-58
{SV for Braunschweig}		Hamburg-Harburg	57	Elmshorn	12
Peine	19-22	Abzw Veddel	12.01	Itzehoe	14.21-28
Lehrte Pbf	36	Abzw Horn	18	Husum	15.29-31
Hannover-Linden Hafen	50	Hamburg-Bambek	21	Anb an	15.54
{S om Hannover Hbf}		Hamburg-Lokstedt	25		
Buchholz (Nordheide)	11.40	Bft Hamburg-Eidelstedt Eo	33-47		

**Elben** krydsedes uden at køre igennem **Hamburg!** Turen fra **Bedding** til **Abn** tog knap 8 timer.

### Prøvekørsel af materiel

Tog AM 8144 (Tdr-Bm), LINT, 120 km/t.

Tdr 17.58, Bw 18.11-16, Æk 26-26½, Rb 42½-44½, Bm 19.00.

Tog AM 138146 (Bm-Lk), LINT, 70 km/t.

Bm 19.20, Lk 19.59.

Tog AM 138147 (Lk-Oj), LINT, 70 km/t.

Lk 20.08, Oj 20.35.

Kilde: Toganmeldelse nr. 5102, **tirsdag 6. marts 2012**

(BL)

On 28/3 2012

---

### Prøvekørsel af materiel

Tog AM 308151 (Oj-Rq), LINT, 120 km/t.

Oj 9.01, Rq 9.16.

Tog AM 308152 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 9.44, 9.59.

Tog AM 308153 (Oj-Rq), LINT, 120 km/t.

Oj 10.10, Rq 10.25.

Tog AM 308154 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 10.35, Oj 10.50.

Tog AM 308155 (Oj-Rq), LINT, 120 km/t.

Oj 11.25, Rq 11.40.

Tog AM 308156 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 11.47, Oj 12.02.

Tog AM 308157 (Oj-Rq), LINT, 120 km/t.

Oj 11.25, Rq 11.40.

Tog AM 308156 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 12.48, Oj 13.03..

Tog AM 308161 (Oj-Rq), LINT, 120 km/t.

Oj 13.28, Rq 13.43.

Tog AM 308162 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 13 53, Oj 14.08.

Tog AM 308163

Oj 14.20, Rq 14.35.

Tog AM 308162 (Rq-Oj), LINT, 120 km/t.

Rq 14.45, Oj 15.00.

Tog AM 8270 (Oj-Str), LINT, 120 km/t.

Oj 15.38, Fz 50-52, Kd 16.06, Vj 41, Ges (48)-55, Ty (17.20)-26, Hr 46-47, Ib (55)-58, Ho (18.20)-41, Str 18.54.

Kilde: Toganmeldelse nr. 5102, **tirsdag 6. marts 2012**

Nye togsæt til VNJ. De bliver stående på **mdt Str**, til ATC-godkendelser bliver udstedt.  
(BL)

To 29/3 2012

---

## Ændringer i trafikken

### Der kører ingen tog mellem Aalborg og Lindholm, fordi et fragtskib er sejlet ind i jernbanebroen over Limfjorden

Natten til torsdag sejlede et fragtskib ind i jernbanebroen over Limfjorden. Det var en ret voldsom påsejling, så indtil videre kan vi ikke køre tog mellem Aalborg og Lindholm.

#### Hvordan kommer jeg så afsted?

Vi kører busser på strækningen Aalborg – Aalborg Vestby – Lindholm og retur.

#### Sådan kører busserne:

Busserne kører hver halve time efter denne plan:

- Fra Aalborg kører busserne hver halve time i minuttal '00 og '30.
- Fra Lindholm kører busserne hver halve time i minuttal '00 og '30.
- Fra Aalborg Vestby: Det tager ca. 10 minutter at køre fra hhv. Aalborg og Lindholm til Aalborg Vestby afhængig af trafikken, så busserne kører ca. i minuttal '10 og '40 i hver retning.

#### Holder togene og venter på busserne i Lindholm og Aalborg?

Nej! Vi har ikke mulighed for at lade togene vente i Aalborg og Lindholm. Hvis togene ikke kører til tiden, så vil forsinkelserne sprede sig til hele landet.

Hvis det er vigtigt, at du kommer med et specifikt tog, så anbefaler vi, at du tager en bus i god tid.

#### Hvor lang tid varer det her?

Det kan vi ikke sige endnu. Der har været broingenører på et foreløbigt besøg natten til torsdag, og de er ikke så positive. Skibet har ramt broen temmelig kraftigt, men der er stadig en del skader, som kun kan besigtet i dagslys, så vi forventer, at vi får mere information i løbet af torsdag den 29. marts.

#### Gælder DSB's Rejsetidsgaranti her?

Ja! Vores rejsetidsgaranti gælder også her. Hvis du vil vide mere om vores rejsetidsgaranti, eller hvis er blevet forsinket og vil søge kompensation, [så kan du klikke her](#).

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=-27415>, torsdag, den 29. marts 2012, kl. 02:00, kopieret kl. 7.05

(BL)

---

## Ændringer i trafikken

### Der kører bus i stedet for tog mellem Aalborg og Lindholm, fordi et fragtskib er sejlet ind i jernbanebroen over Limfjorden

Natten til torsdag sejlede et fragtskib ind i jernbanebroen over Limfjorden. Det var en ret voldsom påsejling, så indtil videre kan vi ikke køre tog mellem Aalborg og Lindholm. Det kan betyde ekstra rejsetid på op til en time for dig, der skal over Limfjorden og videre med tog.

#### Hvordan kommer jeg så afsted?

Vi kører busser på strækningen Aalborg – Aalborg Vestby – Lindholm og retur.

#### Sådan kører busserne:

Busserne kører hver halve time efter denne plan:

- Fra Aalborg kører busserne hver halve time i minuttal '00 og '30. Busserne holder på forpladsen ved Avis biludlejning.
- Fra Lindholm kører busserne hver halve time i minuttal '00 og '30. Busserne holder på forpladsen over for Netto.

● Fra Aalborg Vestby: Det tager ca. 10 minutter at køre fra hhv. Aalborg og Lindholm til Aalborg Vestby afhængig af trafikken, så busserne kører ca. i minuttal '10 og '40 i hver retning. Busserne holder under broen ved Kastetvej. Der kører også tog mellem Aalborg og Aalborg Vestby – se herunder.

### Ekstra tog mellem Aalborg og Aalborg Vestby

Udover busserne kører der også tog mellem Aalborg og Aalborg Vestby. Det er regionaltogene fra Skørping, der fortsætter fra Aalborg til Aalborg Vestby.

- Fra Aalborg kører toget i minuttal 24 – sidste tog er kl. 19.24
- Fra Aalborg Vestby kører toget i minuttal 40 – sidste tog er kl. 17.40

### Holder togene og venter på busserne i Lindholm og Aalborg?

Nej! Vi har ikke mulighed for at lade togene vente i Aalborg og Lindholm. Hvis togene ikke kører til tiden, så vil forsinkelserne sprede sig til hele landet.

Hvis det er vigtigt, at du kommer med et specifikt tog, så anbefaler vi, at du tager en bus i god tid.

### Hvor lang tid varer det her?

Det kan vi ikke sige endnu. Der har været broingeniører på et foreløbigt besøg natten til torsdag, og de er ikke så positive. Skibet har ramt broen temmelig kraftigt, men der er stadig en del skader, som kun kan besigtiges i dagslys, så vi forventer, at vi får mere information i løbet af i dag torsdag d. 29. marts 2012.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=-27415>, torsdag 29. marts 2012 17:39

(JSL via BL)

Fr 30/3 2012

---

### Særkøreplan for Vendsyssel på vej

Påsejlingen af Limfjordsbroen resulterer i længere rejsetider for DSB's kunder, fordi de skal skifte mellem tog og bus i Aalborg og Lindholm.

DSB arbejder på højtryk med en særkøreplan med kortere overgangstider og forventer, at planen er klar inden for få dage.

Det er desværre ikke muligt at ændre køreplanen for Vendsyssel med øjeblikkelig virkning, da det forårsager større skade end gavn, fordi togene i fald ikke passer sammen med busserne, Hirtshalsbanen og Skagensbanen.

Sammenhængene i den kollektive trafik har stor betydning for DSB's kunder i Nordjylland. 80 procent rejser lokalt i Vendsyssel eller til og fra Aalborg.

Som et plaster på såret bød DSB tidligt fredag morgen kunderne, der skiftede mellem tog og bus i Lindholm, på en dejlig varm kop kaffe.

### DSB Børneguide kører som normalt

DSB Børneguide kører som normalt mellem Frederikshavn og Københavns Hovedbanegård fredag og søndag.

Mellem Lindholm og Aalborg indsætter DSB busser reserveret til børnene, der rejser med DSB Børneguide.

DSB's børneguide er med på hele turen, og busserne har forbindelse til og fra de sædvanlige togafgange i Aalborg.

Kilde: DSB Intranet, fredag 30. marts 2012

(JSL via BL)

## TOGSÆT

On 28/3 2012

---

### Togsæt til VNJ

Tog AM 8270 (Oj-Str), skulle ankomme til **Str** kl. 18.54, men først fem kvarter senere var der mulighed for at se vidunderet i øjnene på **mdt Str**. I det borgerlige tussmørke holder AR AR 2052 B + A i spor 102 forpå med B-enden ind mod stationen. Der et blåsorte skyer med strejf af den gule horisont spejlende sig i vinduerne. Det er med at kunne give fotostativet, hvis det pludseligt skulle vælte i den stærke blæst.

Da jeg vil spørge nogle hvk om dets skæbne, holder der inde i remisen i spor 102 et så blankpudset togsæt, at det kun kan være et nyt togsæt. I, hvilken overraskelse! Næste spørgsmål kommer straks: *Hvilket nummer?* Under centralkoblingen står AR 2053 B. Kinderüberraschung! Ja, det er den mest rammende kommentar, for i går kom der altså to litra AR over grænsen fra **Tyskland**. Det var ikke muligt i toganmeldelsen at læse dét.

Togsættet dufter af nyt, og en runde gås herinde i den vindstille luft.  
(BL)

To 29/3 2012

## Alstom overdrager to Linttog til Arriva Tog A/S

I dag skal de to nye Linttog, der ankom i aftes til Str, gennemgås af sælger Gunnar Dunker fra **ALSTOM**, Transport, Rolling Stock, Salzgitter, vedligeholdelseschef Gert Christiansen og bestyrelsesformand Poul Rosendahl, Sydtrafik. De skal se, om togsættene svarer til de specifikationer, der følger med købet. Derefter skrives der under på overdragelsespapirerne oppe på førstesalen i remisebygningen på **mdt Str**. Herved foretages der ejerskifte.

### Nummerering

Ude ved centralkoblingen på AR AR 2052 A kan fabrikkens skiltet ses. Nu om stunder står der ikke et fabriksnummer, der måske er fortløbende, som i damplokomotivernes tid. Der står et bestillingsår, bestillingsnummer og så nummer i rækken af køretøjer, ordren lyder på.



2011	Bestillingsår.
0001001066	Ordrenummer.
001	Første køretøj i ordren.

På AR 1005 A, der holder lige ved siden af i spor 103, står der:

2004	Bestillingsår.
0001001061	Ordrenummer.
005	Femte køretøj i ordren.

Der har således været fire ordrer herimellem, blandt andet Lint leverance 2.

AR AR 2053, der holder inde i spor 102 i remisen, kører jeg ud og parkerer i spor 102 bagpå, hvorefter AR 2052 kan køre fra spor 102 forpå ind i remisens spor 102. I passagerafdelingen dufter alt af nyt.

### Fremtidig ibrugtagning

De to togsæt skal have monteret flere ting. En af planerne er at montere en skærm i hvert førerrum, så lkf kan følge med i ind- og udstigning ved yderdørene. Der mangler at blive fundet et sted i førerrummet, hvor der er plads til skærmen. På **Lille Nord** har de **gule** litra LB sådanne skærme.

Det kan være, at AR 2052 og 2053 først sættes i drift **søndag 1. juli 2012**. Bestyrelsesformand Poul Rosendahl fortæller, at det ene togsæt vil udgå fra **Es lørdag 30. juni 2012** cirka kl. 10. Det andet togsæt vil udgå fra **Nbl**, så de mødes i **Va**. Der bliver afholdt borgmestertaler. *Måske bliver der gratis kørsel, som det er sket på andre privatbaner ved præsentationen nye togsæt?*

Der monteres ikke billetautomater, som der findes i Y-togene, for det nye billetsystem tages i brug som det første sted "herovre", fortæller bestyrelsesformand Poul Rosendahl, Sydtrafik.

Så er der 7 minutter, til tog RA 5440 (Str-Ar) skal bringe fotografen en del af turen til **Lfm** (Jernbanebroen over Limfjorden), der blev påsejlet i aftes, **onsdag 28. marts 2012**. Læs om oplevelserne under **FASTE ANLÆG**.

(BL)

**Museumsbanen Maribo-Bandholm fejrer 50-års-jubilæum**

Museumsbanen Maribo-Bandholm er Danmarks ældste veteranbane. Driften begyndte pinsedag 1962. Derfor kan banen fejre 50-års jubilæum i år. Et stort arrangement vil finde sted den 9. og 10. juni, hvor der begge dage køres tog såvel formiddag som eftermiddag. Både med damp- og dieseltog. Alt materiel er mere end 70 år gammelt.

Det er en flok frivillige, ulønnede jernbaneentusiaster, der siden banens start har været engageret i dens drift og vedligehold. Kun ganske få er eller har været professionelle jernbanefolk. Når der ikke køres, arbejdes der på at renovere og vedligeholde det rullende materiel samt Bandholm station og dens omgivelser, der gerne skal vise en landstation i tiden omkring år 1920.

**Stort jubilæumsarrangement**

En sådan indsats skal fejres med et stort jubilæumsarrangement i weekenden den 9. og 10. juni 2012. Museumsbanen håber rigtig mange jernbaneentusiaster og familier vil lægge vejen forbi til et par dage med rigtig meget fut i. Stort set alle banens driftsklarklare damp- og diesel-lokomotiver samt vogne vil kunne ses i forskellige oprangeringer. Begge dage bliver der 6 afgang fra henholdsvis Maribo og Bandholm. I Bandholm vil de egentlige aktiviteter foregå dagen igennem.

**Mange aktiviteter**

Enkelte tog vil også køre til Bandholm Havn. Stationen vil være åben med souvenir og kiosk-salg, og i pakhuset vil der være udstilling om Museumsbanen gennem 50 år.

**Samme tog som for 50 år siden**

Lørdagens første tog vil være det samme, som kørte indvielsestoget for 50 år siden, trukket af damplokomotivet ØSJS 2 "Kjøge" fra 1879.

**Køreplanen lørdag d. 9. og søndag d. 10. juni 2012**

Tog afgår fra Maribo kl. 10.00, 10.30, 11.00, 13.35, 14.05 og 14.35.

Tog afgår fra Bandholm kl. 11.55, 12.25, 12.55, 15.30, 16.00 og 16.30

**Billetter**

Museumsbanens normale billetpriser vil være gældende, men derudover vil det også være muligt at købe en dagsbillet. Besøgende der kun ønsker at fotografere opfordres til at løse billet.

**Flere informationer kan findes på  
Museumsbanens hjemmeside  
[www.museumsbanen.dk](http://www.museumsbanen.dk)**

Kilde: [Jernbane Tidende](#), nr. 2/April 2012, side 15

(BL)

**FASTE ANLÆG**

On 7/3 2012

[Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Stibro rives ned i Næstved](#)

**Stibro rives ned i Næstved**

Stibroen over banen i forlængelse af Ægirsvej i Næstved øst rives ned i weekenden den 17.-18. marts. Broen er spærret for passage fra den 12. marts kl. 7.

Stibroen i forlængelse i Ægirsvej har nået sin maksimale levetid, og Banedanmark fjerner derfor broen, som ikke erstattes af en ny bro. I stedet henvises cyklister og gående til den nye bro, der fører Østre Ringvej over banen – kun ca. 100 meter vest for den gamle bro.

Når broen er fjernet, bliver Ægirsvej blændet med permanente spærrebomme.

"Stibroen, som er fra 1919, blev i realiteten overflødig, da Østre Ringvej broen blev opført. Banedanmark valgte imidlertid på daværende tidspunkt at lade stibroen stå sin levetid ud frem for at rive den ned. Og nu kan den ikke holde længere," fortæller Banedanmarks projektleder Paul Stig Andersen.

**Hvad skal der ske?**

Stibroen er spærret for al passage fra den 12. marts kl. 7.00.

Selve nedrivningen finder sted i tidsrummet fra lørdag den 17. marts kl. 14 til søndag den 18. marts kl. 8, hvor der arbejdes i døgndrift.

Sporet er spærret for togtrafik, mens broen rives ned. For information om togdriften den 17.-18. marts henvises til DSB på [www.dsb.dk/kundeservice](http://www.dsb.dk/kundeservice) eller telefon 7013 1415.

Nedrivningsarbejdet foregår på den måde, at brodækket nedhugges fra midten og ud mod enderne. Derefter fjernes søjlerne.

Arbejdet ved broen inkl. reetablering og beplantning af skrænter forventes at være færdigt den 19. april. De nærmeste naboer er blevet varslet om arbejdet via særskilt brev fra Banedanmark.

### Led i en omfattende plan

Banedanmark har ansvar for i alt 1.600 jernbanebroer og vejbroer over banen i hele landet. Som led i en omfattende fornyelse af jernbanens infrastruktur udskifter, reparerer, renoverer eller nedriver Banedanmark omkring 150 broer i 2012-2013. Som led i denne fornyelsesplan nedrives stibroen ved Ægirsvej. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15914>, onsdag 7. marts 2012

(BL)

Fr 16/3 2012

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > **Nu begynder den konkrete planlægning af nye togsignaler**

### Nu begynder den konkrete planlægning af nye togsignaler

Med aftalen om levering af ombordudstyr til de op mod 800 tog, der kører på danske fjern- og regionalbaner, er den sidste brik i fremtidens signalsystem faldet på plads. Dermed kan Banedanmark nu sammen med sin nye samarbejdspartner, den franske industrigigant Alstom, begynde den endelige planlægning af, hvordan systemet skal udrulles og installeres i togene.

Aftalen med Alstom har en samlet evalueringspris på 1,5 mia. kr. Evalueringsprisen indeholder en kontraktværdi på levering af udstyr på op til ca. 1 mia. kr. Hertil kommer blandt andet en del af vedligeholdelsesomkostningerne for de næste 25 år. Opgaven er opdelt i flere kontrakter, så alle operatører på de danske fjern- og regionalbaner kan købe udstyr med en løsning, der passer dem bedst.

### Tilpasning til danske tog

Underskrivelse af hovedkontrakten den 14. marts 2012 omhandler den konkrete tilpasning og test af udstyret til de danske fjern- og regionaltog. Det vil danne grundlaget for de konkrete kontrakter med operatørerne om levering af udstyr til togene på de danske fjern- og regionalbaner.

Udstyret består grundlæggende af de samme komponenter, som allerede er i drift i over tusind tog flere steder i Europa, og det skal nu tilpasses de konkrete togmodeller, der kører på de danske fjern- og regionalbaner. Derudover skal Alstom uddanne de undervisere, der skal uddanne de danske lokoførere og vedligeholdelsespersonale i det nye udstyr.

### Flere tog og færre forsinkelser

Det nye signalsystem vil betyde 80 pct. færre signalfejl og dermed færre forsinkelser for passagerne. Signalsystemet vil også betyde højere hastigheder på jernbanen og dermed kortere rejsetid samt åbner for, at der kan køre flere tog på strækningerne. Desuden giver signalerne blandt andet mulighed for bedre information om togdriften.

De første strækninger på fjernbanen, hvor det nye system kommer i drift, er Frederikshavn-Langå i Nordjylland og Roskilde-Køge-Næstved på Sjælland. Det sker i 2017. På S-banen er første strækning med det nye signalsystem mellem Jægersborg og Hillerød klar i slutningen af 2014.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15967>, fredag 16. marts 2012

(BL)

To 22/3 2012

### Analyse: Biltrafik over Storstrømsbroen er vigtig

Læs <http://www.vordingborg.dk/cms/site.aspx?p=11293&NewsID=2172>

(JSL via BL)

On 28/3 2012

### Trafikken lige nu

Limfjordsbroen påsejlet, togdriften er indstillet mellem Ålborg og Lindholm. Jernbanebroen over Limfjorden er blevet påsejlet sent onsdag aften. Der er sket væsentlig skade på skinner og rækværk, hvorfor det må forventes at togtrafikken over broen vil være indstillet i længere tid.

Læs trafikmeldingen fra **onsdag 28. marts 2012** 23:14, kopieret **torsdag, den 29. marts 2012** kl. 7.

Du er her: Forside > Trafikinformation > Trafikmeldinger Fjernbane > **Limfjordsbroen påsejlet, togdriften er indstillet mellem Ålborg og Lindholm**

### Limfjordsbroen påsejlet, togdriften er indstillet mellem Ålborg og Lindholm

Jernbanebroen over Limfjorden er blevet påsejlet sent onsdag aften. Der er sket væsentlig skade på skinner og rækværk, hvorfor det må forventes at togtrafikken over broen vil være indstillet i længere tid.



Banedanmark vurderer omfanget af skaderne så hurtigt som muligt og giver herefter en forventet tidsramme for udbedring af skaderne.

Der er indsat busser på strækningen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16126>, onsdag 28. marts 2012 23:14

## Stavemåde Å/aa

Siden 1980'erne har DSB, Post Danmark og Kort- og Matrikelstyrelsen genindført stavemåden Aalborg på skilte m.v. i tråd med kommunens ønske.

Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi

[http://da.wikipedia.org/wiki/Aalborg#Stavem.C3.A5de\\_.C3.85.2FAa](http://da.wikipedia.org/wiki/Aalborg#Stavem.C3.A5de_.C3.85.2FAa)

Bemærk **Ålborg** skrevet med bogstavet Å. Teksten er skrevet af **banedanmark**.

(BL)

To 29/3 2012

Du er her: [Forside](#) > [Presserum](#) > [Pressemeddelelser](#) > **Limfjordsbroen alvorligt beskadiget efter påsejling**

### Limfjordsbroen alvorligt beskadiget efter påsejling

Limfjordsbroen blev beskadiget voldsomt, da et finsk containerskib M/S Ramona sejlede ind i broen d. 28. marts kl. 22:26.

Limfjordsbroen var netop blevet frigivet, efter at et passagertog havde passeret og var ankommet til Lindholm Station, da skibet ramte broen og forrykkede broklappen med op til en meter.

"Skaderne er alvorlige, og broen vil formentlig være ude af drift i en længere periode. Vi går nu i gang med grundige undersøgelser af skaderne på broen, så vi får det fulde overblik over, hvornår vi kan genåbne broen for togtrafik," siger områdedirektør Søren Boysen, Teknisk Drift.

Skaderne på broen betyder, at der ikke er togtrafik mellem Nordjylland og resten af landet, og passagerer må derfor med bus mellem Aalborg og Lindholm stationer.

Også årsagen til påsejlingen vil blive undersøgt nærmere. Procedurene betyder, at det først er muligt at åbne broklappen, når et tog er passeret og holder på Lindholm Station. Brovagten havde netop modtaget tilladelse til at åbne broklappen, da skibet påsejlede broen.

Se billeder af broen:

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16131>, torsdag 29. marts 2012

Du er her: [Forside](#) > [Presserum](#) > [Pressemeddelelser](#) > **Udbedring af de massive skader på Limfjordsbroen**

### Udbedring af de massive skader på Limfjordsbroen

Banedanmark er i fuld gang med at undersøge de massive skader på Limfjordsbroen efter påsejlingen i går aftes af broklappen, mens den fortsat var nede.

Selve broklappen skal være åben, før der må ske gennemsejling. Brovagten havde som led i sikkerhedsprocedurene netop fået klarmelding til at påbegynde åbningen af broklappen, da påsejlingen skete.

Der har tidligere været gennemført en påsejlingsrisikoanalyse af Limfjordsbroen, og broen er beregnet i en i såkaldt konsekvensklasse 3 svarende til en høj sikkerhedsklasse. Selve påsejlingen skete, mens containerskibet befandt sig i sejltrenden.

### Plan for udbedring af de massive skader

Banedanmark sætter nu alle kræfter ind for at få repareret de massive skader på broen efter påsejlingen så hurtigt som muligt.

"Vi har et hold af teknikere samlet, der er i fuld gang med vurdere, hvad der skal til for hurtigst muligt at genåbne broen for både togtrafik og sejlads. Vi må konstatere, at det er nødvendigt at afmontere dele af broen, og vi er i gang med forberedelserne til at få fjernet broklappen og sejlet den væk inden for de næste 3 uger," fortæller sektionschef Helle Bøhl-Møller:

"Vi er nu også i gang med hele detailplanlægningen af de omfattende reparationer, så vi bliver mere præcise på, hvornår broen kan åbnes for togtrafik og sejlads. Vi sætter alle kræfter ind for at få repareret de massive skader efter påsejlingen så hurtigt som muligt."

De skibe, der befinder sig i Limfjorden, kan sejle ud af fjorden via Thyborøn.

### Årsag til påsejling

Banedanmark samarbejder nu med Den Maritime Havarikommission, der skal fastlægge årsagen til, at det finske containerskib påsejlede broklappen på Limfjordsbroen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16138>, torsdag 29. marts 2012

(BL)

## 419,4 km's udflugt Str-Lfm-Str

I DR-radioavisen kl. 7 i morges blev der fortalt om påsejling af Lfm (Jernbanebroen over Limfjorden) i km 250,2. Dét måtte ses, men forinden skulle et ejerskifte mellem tog Linttog opleves; læs herom under **TOGSÆT**. Derfor sker afrejse først kl. 11.41 (-1) med tog RA 5440 (Str-Ar).

### “Halv” La i Røb

Imellem dagen **onsdag 21. marts 2012** og **søndag 25. marts 2012** blev der etableret en La **80** i Røb i km 78,2-78,3. Der er et dårligt sporskifte i vestenden og/eller sætning i ovk 112 i km 78,3.

Fra i dag, **torsdag 29. marts 2012** kl. 9.00, er “banens tilstand” så dårlig, at hastigheden skal halveres, idet “menuen” nu hedder La **40**. Desværre begynder sporudskiftning mellem **Str** og **Sk** først **lørdag 7. juli 2012**.

### Ha

For at slippe for at vente 36 minutter i **Lg** på tog RV 3929 (Ar-Ab) skiftes der tog i **Ha** (Hadsten), så ventetiden minimeres til 10 minutter. I den nye stationsbygning hentes et bykort 2012 over **Ab**.

Banebørsterne arbejder stadig med at banke A-spir i sporet, lavet af Gudrun Steen-Andersen i **1994**.

### Stadig eksisterende sidespor i Ste, Do og Og

Her følger, hvad der kan ses ved at sidde i venstre side af et tog til **Ab**.

I **Ste** (Stevnstrup) ligger stadig et sporskifte, så det er muligt at komme ind til savværket, var det vist, der sendte eller modtog træstammer. Læssevejssporet og selve sidesporet ses i det visne græs.

Skulle nogen få den idé at simulere **gods sendes med banen** og havde en grøn MT eller MT ved hånden, ville det være bedst at gøre det, når der ligger sne eller her i marts måned, hvor det visne ukrudt let kan brændes af eller fjernes.

### Do

Både i **Ste** og i **Do** lå der en hvid stationsbygning, der er revet ned. Den i **Do** blev revet ned i **december 2004**. Det sidste sidespor, der var i brug i **Do**, førte ind til Rockwool. En pæn, grøn Ardelet kunne komme fra rundremisen på **mdt Rd**, men sporskiftet i spor 1 mangler, så dét bliver dyrt at genoptage godskørsel med Rockwool-produkter. Sporet parallelt med spor 1 har endnu sin sporstopper med en træsvelle. Hvor langt sporet fortsætter inde ved Rockwool kunne ikke ses fra et MR-tog.

### Og

Som ventet ligger der stadig rustne skinner inde ved FDB's lager, og sporet fører ud under de to låger til et sporskifte og en stump spor. Som ventet er træerne vokset ud over skærverne, hvor sporet ind til læssevejen i **Og** (Skalborg) lå. Den røde, lave stationsbygning er også revet ned.

### Ab-Abv

En bus afgår seks minutter efter ankomst med tog RV 3929 (Ar-Ab) mod **Lih**. Det tager knap 12 minutter at nå frem ad **Kastetvej** til **Abv**. Bussen er ikke fuld af passagerer, og mange unge stiger på. Jeg er den eneste, der stiger af. Hvis det ikke skal tage for lang tid at komme fra **Ab** til **Lih** og omvendt, må der også indsættes busser, der kører direkte.

Op på den vestlige perron for at se den elektroniske afgangstavle. Alle tog mod **Ab** er Aflyst/canceled undtagen et i andennederste linje: tog IC 160 kl. 17.11. Det bliver ingen hjemrejse fra **Abv**!

### Lfm påsejlet

Solen kaster et flot solskin over jernbanebroen, og fjorden er **knaldblå**. Nærmest brofagene holder en hvid varebil fra DR og længere væk en fra **TV 2**. Der er filmes/er klar til det. Oppe ved det sydligste brofag ender en stenet vej, og herfra kan en forskydning på cirka  $\frac{3}{4}$  meter i østlig af broklappen ses. Det ser dramatisk ud. Der lyser 1 rødt, fast lys, der betyder, at gennemsejling er forbudt.

Påsejlingen er angivet til at være sket i aftes, **onsdag 28. marts 2012**, kl. 22.26. Tog L 63 (Cph-Fh) har standsning i **Abv** 22.22.23-23½ og i **Lih** 22.26½-27. Toget må have været rettidigt. Hvis toget passerede måske 1 minut før, Ramona påsejlede **Lfm**, må skibet have været så tæt broen, at kaptajnen må have kunnet set lysene i togets vinduer.

### Signalføring på Lfm

I “Den danske havnelods” står passageregler af **Jernbanebroen over Limfjorden**.

- 4) 3 røde, blinkende lys, der betyder, at broen vil blive åbnet for et skib kommende fra vest. Passage må ikke finde sted, før signalet under punkt 5 afgives. ●
- 5) 3 røde, faste lys, der betyder, at et skib kommende fra vest kan passere broen. ●

De komplette passageregler kan ses på <http://www.danskehavnelds.dk/#BID=7> og under **DIVERSE** under datoen **torsdag 29. marts 2012**. ●

## Afgørende spørgsmål i forbindelse med ansvar og skyld for påsejlingen

- Hvilket signal viste signalet på **Lfm**, da **Ramona** rammer broen?
- Stilles de 3 faste, **røde** lys manuelt?
- Er der indbygget en sikring mod utidig signalgivning, så 3 faste, **røde** lys kun kan vises, når broklappen er i lodret stilling?

Efter flere **blå** telebilleder er i hus, er næste mål billeder af skaderne i stævnen på **Ramona**. Den må ligge på den anden side af lystbådehavnene.

## Vestre Bådehavn

Der findes et slæbested og mange spor ved en skydebro, se

[http://www.aalborgkommune.dk/Om\\_kommunen/kort-over-kommunen/grundkort/Sider/Ortofotos.aspx](http://www.aalborgkommune.dk/Om_kommunen/kort-over-kommunen/grundkort/Sider/Ortofotos.aspx)

Læs under ortofotoet definitionen på et ortofoto.

Indtast i søgefeltet på ortofotoet "Søsportsvej", tryk på o.k.

Opløsning i dette ortofoto overgår [www.krak.dk](http://www.krak.dk) og Google Earth. Prøv at zoom ind. På Google Earth kan dog ses wiren til at foretage ophaling ved slæbestedet. Wiren må kun betjenes af personer over 18 år. Sporvidden (målt med skolængder) er 1860-1900 cm.

## Sporplan for Sejlklubben Limfjorden

Med **gule** farve er spornumre malet ud for hver spormidte. Numrene begynder fra N med nummer 1 på vestsiden af skydebroen ved **Søsportsvej** og ender mod S med spor 16 ved **Skudehavnsvej**. På østsiden begynder fra nordligst med spor 17 og ender sydligst med spor 33. Ind- og udkørselssporet fra og til **Vestre Bådehavn** er spor 11.

En sporplan med vinterparkeringspladser for beddingsvogne/bådstativer kan ses på <http://www.sejlklubbenlimfjorden.dk/havn.htm>. Sporplanen nummerering stemmer ikke overens med de **gule** tal malet på hver den lodrette del af betonkanterne ud for hver spormidte.

Tælles der efter fra spor 17 mod N kan der faktisk tælles 18 spor, men måske tælles spor 0 ikke med, da det ser for kort ud til at kunne huse en beddingsvogn. Den uoverensstemmelse opdagede jeg ikke i jagten på at finde **Ramona** – skadevolderen i aftes **onsdag 28. marts 2012** på **Lfm**.

## Eftersøgning efter Ramona

En mand på **Vestre Bådehavn** fortæller, at **Ramona** ligger ude ved en gammel havn, hvor vistnok Portland havde havn, men den var solgt til en vindmøllefabrik. Havnen skulle ligger næsten ude ved **Nørholm**. Til alt held havde jeg ved togskiftet i **Ha** (Hadsten) på ti minutter nået at hente "Aalborg Guide" **Bykort 2012 Gratis** ved billetsalget. Kortet ender ved **Marinas Fjordparken V** for **Egholm Færgeleje**, så det er ikke til at vide, hvor langt mod SV, **Ramona** kan ligge ved kaj.

Bykortet viser, at bybuslinje 16 forløber ad **Mølholmvej** cirka 0,9 km fra **Limfjorden**, men *hvor langt var der til en ukendt havn?* 0,9 km at gå til et busstoppested for linje 16. Afgang 17.01 – om to minutter – det er timing (det at vælge det rette tidspunkt). Der er endnu halvtimesdrift, for hjemrejse til **Str** skulle gerne kunne nås med tog 3968 (Ab-Ar) (udgår normalt fra **Lih**, men i dag nok fra **Ab**) kl. 18.18 – om godt fem kvarter.

Hm, -3. Den kvindelige bybuschauffør ved ikke, om der ligger en havn længere ude. Et par passager ej heller. Der kigges efter master, men knap 1 km bag træer ...?

Efter Trav- og galopbanen er passeret ses gamle fabriksbygninger og en skorsten – skærpet udlig – og vindmøllevinger. Buschaufføreren foreslår udstigning ved stoppestedet ved trådhegnets ophør, da der kun er to stoppesteder tilbage. En sti i et større buskads begynder her langs vestsiden af hegnet. *Prøv!* En løber siger, at hun intet skib har set ved vandet. Intuitionen siger, at hvis der er en chance for, at **Ramona** stadig ligger ved kaj, må det være her.

## Norden Bro

Efter 5 minutters gang nås den blå fjord. Der ligger hun, den blå Ramona, synderen, der i aftes smadrede broklappen på **Lfm**.

Ramona, **Mariahamn**, IMO 8420713, ejet af rederiet Oy Rauma Shipping Ltd., **Rauma, Finland**. Se et billede og data om skibet på <http://www.raumashipping.fi/ramona.html>

Der er en højt trådnat med pigtråd over, og hegnet ender et stykke ude i vandet. Et nedblæst skilt forkynder bødestraf for at bevæge sig ind på området. Næste bybus på linje 16 kører ind mod rutebilstationen kl. 17.52, så der 32 minutter til gå langs hegnet rundt om fabrikken. I luftlinje kun 360 meter.

Det var 1,7 km fra det vestlige hegn, ad **Mølholmvej** og **Skydebanevej** til det østlige hegns "udløb" i **Limfjorden**. Desværre ligger skibet med stævnen mod NØ; hårdt modlys. Det næste stoppested nås et par minutter før busafgang.

#### **NORDEN BRO**

Limfjorden. Ca. 1 sm V for Aalborg. Kort nr. 107.

#### **Broen**

der ejes af Maskinfabrikken Norden Aktieselskab, er kun til privat brug og benyttes til afskibning af maskingods samt skibsvedligeholdelse.

#### **Største skibe**

der kan anløbe broen: Længde 100 m og dybgang 5,0 m.

#### **Ankringsforbud**

uden foregående tilladelse fra Aalborg Havn.

Kilde: Havnelodsen, Jyllands Vestkyst og Limfjorden, 1999, Kort & Matrikelstyrelsen, side 122-123

### **Tog 3968**

Ankomst til **Ab** kl. 18.06 (+1). Så er der 12 minutter til tog RV 3968 skal afgå. Der bestilles en varm flute, men den er ikke færdig 4 minutter før togafgang, så der må efterbetales for at få en pizza 3 minutter før afgang.

I spor 3 holder DSB MRD 4238+38 + 4085+85 klar til afgang. Normalt udgår tog 3968 fra **Lih**; det kan det ikke fra i dag, *men er det så udgået fra **Abv***? Standsningstiden i **Ab** er 18.14-18, men grundet indkøb af brændstof blev der ikke set, *om toget kom fra **Abv***.

### **Gangbroen i Tobberup i km 201,6**

**Broen er lukket**  
**Evt. færdselsberettigede skal dokumentere sin færdselsret over for Banedanmark inden den 29.02.2012**

Henvendelse om færdselsret sendes til:

Banedanmark  
Broer og Konstruktioner  
Lumbyesvej 34 7000 Fredericia

Der kan ses flere billeder af gangbroen mellem **Do** og **Hb** på <http://www.randers-aalborg.dk/home/km-201-6-tobberup>  
Gangbroens levedage er talte. Tog og få fotograferer måske den sidste, der er tilbage. Der eksisterede en gangbro mellem **Lø** (Løsning) og **Ert** (Eriknauer), og den havde en kamelryg grundet niveauforskelle mellem de to strækningsspor.

Prøv at se et interessant målebordsblad ved at klikke på "Tobberups placering kan ses [her](#)." med banerne i og omkring **Hb**.

Prøv at kigge på en tilsyneladende tracé mellem **Hostrup H<sup>se</sup>** og **Hegedal**. Begynder i ingenting og ender i ingenting.

– *Har der ligget skinner?*

I gamle dage kiggede man i marken efter spor. I dag bruges der gode søgeevner og tastuarbejde for at finde svaret, se <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=34301>

### **Et kors til minde om schalburgtage**

På banen tilbage til **Str** er der lav aftensol ved 19-tiden, og der kigges efter det store †, der står et sted mellem **Do** og **Hb**, lige før banen fra **Aat** støder til. Det lykkes at få et glimt af †, der ser ud til at være lidt gulfarvet. Det står også nogle sorte tal.

Dette kors blev stillet op i brynet langs læhegnet på østsiden af banen til minde om de 10 mennesker, der mistede livet ved en schalburgtage i en personvogn i tog 25.

Der står ikke meget i Wikipedia om denne schalburgtage:

Søndag 8. oktober 1944 – Eksprestoget mellem København og Aalborg bliver sprængt i luften ved Tobberup få kilometer nord for Hobro. Der er 10 dræbte og et antal sårede.

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Schalburgtage>

Efter **onsdag 29. februar 2012** er det ikke tilladt at bruge den letteste måde at komme dertil ved at gå fra **Tobberup** over den smalle gangbro, videre ad den grønne (ikke meget brugte) sti op til marken og gå til højre omkring 0,4 km langs hegnet. Det vil være bedst en sen forårsaften med solskin og inden løvspring. Måske vil det være klogt at tage et fotostativ med.

## Lg-Str

I Lg togskifte fra tog 3968 til tog til L 755 (Ar-Str) med ankomst til endestationen kl. 21.05½ (+½). Klokkeren 21.08 viser DR 1 scener med beskadigelser på Lfm og formiddagsoptagelser af Ramona.

En **begivenhedsrig dag** er ved at rinde ud.

Først overværes underskifter i forbindelse med ejerskifte af de to Linttog, dernæst

- rg med et nyt Linttog,
- rester af fortidens kørsel med gods på skinner fra rustne,
- delvist optagne sidespor,
- skader ses på Lfm efter påsejling i aftes,
- bredspor med skydebro opdages,
- detektivarbejde fra en bybus med at finde en ukendt havn et ukendt sted med et uset skib,
- under transportmiddelskifte på 12 minutter købt en pizza,
- ser det hele repeteret i den sene DR 1 tv-avis.

(BL)

Fr 30/3 2012

Du er her: [Forside](#) > [Presserum](#) > [Påsejling af Jernbanebroen over Limfjorden](#)

### Påsejling af Jernbanebroen over Limfjorden

Jernbanebroen over Limfjorden blev voldsomt beskadiget, da et finsk containerskib M/S Ramona sejlede ind i broen d. 28. marts kl. 22:26 og forrykkede broklappen med op til en meter.

Skaderne på broen og broklappen er alvorlige, og betyder, at der ikke kan sejles via Jernbanebroen over Limfjorden, og at der ikke er togtrafik mellem Nordjylland og resten af landet. Passagerer må derfor tage bus mellem Aalborg og Lindholm stationer.

Genetableringen af togtrafikken samt genåbningen for sejlads har højeste prioritet. Banedanmark har nedsat en indsatsgruppe, der nu skal finde den bedste og hurtigste løsning til at få genåbnet broen.

Undersøgelserne dagen efter påsejlingen viste, at den beskadigede broklap ikke kan repareres, men må fjernes. Det vil tage op til tre uger at få afmonteret og bortsejlet broklappen.

Når den beskadigede broklap er fjernet, bliver der åbnet for sejlads via Jernbanebroen over Limfjorden. Banedanmark forventer, at det sker i uge 17.

Det kan endnu ikke siges, hvornår Jernbanebroen over Limfjorden kan genåbnes for togtrafik. Banedanmark er i fuld gang med at analysere skaderne på broen og planlægge det omfattende reparationsarbejde.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=16146>

Du er her: [Forside](#) > [Presserum](#) > [Pressemeddelelser](#) > [Forstærket indsats på Limfjordsbroen](#)

### Forstærket indsats på Limfjordsbroen

Banedanmark har nedsat en særlig indsatsgruppe, der nu skal finde den bedste og hurtigste løsning på at få genoptaget togtrafikken mellem Nordjylland og resten af landet.

Genetablering af togtrafikken imellem Nordjylland og resten af landet samt genåbningen for sejlads har højeste prioritet.

Allerede dagen efter, at den finske coaster M/S Ramona med stor kraft havde sejlet direkte ind i broklappen på Limfjordsbroen og skubbet togskinneerne fra hinanden nedsatte Banedanmark en særlig indsatsgruppe, der skal sikre, at Limfjordsbroen bliver repareret så hurtigt som muligt, oplyser områdedirektør i Banedanmark, Søren Boysen.

"Det har topprioritet at få togtrafikken mellem Nordjylland og resten af landet samt sejladsen genoptaget så hurtigt som muligt. Derfor har vi i Banedanmark nedsat en særlig gruppe, der kan finde de rigtige løsninger hurtigst muligt," siger Søren Boysen.

### Broklappen skal udskiftes

Undersøgelserne onsdag viste, at den beskadigede broklap ikke kan repareres, men må fjernes. Det arbejde alene er så kompliceret, at det vil tage op til tre uger at få afmonteret og bortsejlet broklappen. Herefter bliver der igen fuld passage for skibe på Limfjorden. Imens vil indsatsgruppen undersøge de bedste muligheder for at få lavet og monteret en ny broklap.

"Målet er selvfølgelig at afkorte tiden, hvor broen er lukket, men vi må samtidig erkende, at med en broklap, der vejer 300 tons, og en kontravægt på 380 tons kommer det til at tage tid at få produceret en ny. Hvor lang tid bliver vi klogere på i de kommende tid," siger Søren Boysen.

### Koordinering med sporarbejde

En af indsatsgruppens opgaver bliver også at koordinere genetableringen af broklappen med det sporarbejde, der var planlagt i Nordjylland hen over sommeren.

"Sporarbejdet er et større puslespil, der involverer flere entreprenører. Så selv om det kunne synes ideelt at fremrykke sporarbejdet, når nu broen er sat ud af kraft, er det desværre ikke muligt med så mange involverede parter. Efter jernbanen er lukket, skal vi i øvrigt også selv finde på nye måder at få transporteret de 120 m lange skinner og store specialmaskiner som sporomlæggeren til Nordjylland. Og vi vil forsøge at planlægge arbejdet på broen i sammenhæng med sporarbejdet, så vi generer mindst muligt," siger Søren Boysen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16141>, torsdag 30. marts 2012  
(BL)

Sø 1/4 2012

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Sporombygning**

**Langå-Struer**

**Sporombygning Langå-Struer**

Ét af Banedanmarks helt store sporfornyelsesprojekter i 2012 er sporombygningen af den 100 km lange strækning mellem Langå og Struer.

Både skinner og sveller er i dårlig stand og har længe været fornyelsesmodne, og der har de senere år været gennemført enkelte levetidsforlængende arbejder. En egentlig samlet fornyelse af banen begynder den 12. maj og fortsætter til den 1. oktober. Læs mere om sporfornyelsen her.

Foruden selve fornyelsen af sporet, bygger Banedanmark 21 overkørsler om. Som et led i Banedanmarks almindelige arbejde med at gøre jernbanen så sikker som mulig, bliver 20 små usikrede overkørsler samtidig nedlagt, mens fire overkørsler bliver sikret yderligere. Læs mere om overkørslerne her.

For at forstyrre naboer og passagerer mindst muligt benytter Banedanmark samtidig lejligheden til at renovere 26 broer på strækningen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=15807>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Hvad gør det godt for?**

**Hvad gør det godt for?**

Banen er i dag så nedslidt, at togene flere steder kører med nedsat hastighed, og sporombygningen er nødvendig for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdrift.

Når arbejdet er gennemført til oktober i år, kan togene igen sætte hastigheden op, og banen vil fremover være mere robust over for forsinkelser.

Hastigheden omkring Langå, Viborg, Rønbjerg, Struer og Holstebro stationer vil fremover kunne sættes op, så togene opnår en rejsetidsbesparelse på 4-5 minutter på strækningen.

I forbindelse med Banedanmarks almindelige arbejde med at gøre jernbanen så sikker som muligt, bliver 20 overkørsler mellem Viborg og Struer nedlagt, mens fire får højere sikkerhed. Sikkerhedsopgraderingen er gået i gang i februar 2012, mens nedlæggelsen af de øvrige overkørsler finder sted i sensommeren. Læs mere om overkørslerne her.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15808>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Information til naboerne**

**Information til naboerne**

Sporfornyelsen er et stort og tungt arbejde, som desværre ikke kan foregå uden gener for naboerne. Banedanmarks entreprenør vil benytte så støjsvage arbejdsmetoder som muligt, og de vil udføre det mest støjende arbejde i dagtimerne, men arbejde med skærver og skinner, som skal skæres over og svejdes sammen igen kan ikke foregå uden støj.

I tørt vejr kan der desuden være støvgener, som entreprenøren dog vil søge at begrænse ved at vande.

Naboer omkring byggepladserne kan være generet af lys og støj fra omlæsning, ligesom tung trafik i området kan forekomme.

Alle naboer inden for en afstand af 200 meter fra banen vil modtage brev, der orienterer om arbejdet, og hvornår det finder sted. Naboer omkring byggepladser, broer og jernbaneoverkørsler vil modtage supplerende breve. Alle breve indeholder telefonnummer for supplerende oplysninger samt telefonnummer til en byggeleder, man kan komme i kontakt med, når vi arbejder uden for almindelig arbejdstid.

Desuden kan man skrive til Banedanmark ...

Det er muligt at få naboinformation om sporombygningen tilsendt på e-mail ved at tilmelde sig Banedanmarks abonnementservice.

Arbejdet finder sted fra den 12. maj til 1. oktober, hvor der vil være indskrænkninger i togtrafikken. Desuden vil der være både indledende og afsluttende arbejder, som ikke generer trafikken, men godt kan være gerende for naboer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15814>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Information til passagererne**

### Information til passagererne

Mens Banedanmark fornyer banen, er det nødvendigt at spærre helt eller delvist for togtrafik.

Fornyelsen af strækningen falder i fire etaper med hvert sit kørselsmønster. Den mest omfattende spærring af sporet ligger i skolernes sommerferie, hvor der er færrest rejsende passagerer, og hvorved vi altså generer så få som muligt.

Mens banen er lukket for togtrafik, kører operatørerne togbusser.

#### Etape 1 12/05 – 22/06:

Der kører ikke tog mellem Viborg og Skive.

Der kører tog i almindelig drift mellem Langå og Viborg og mellem Skive og Struer.

#### Etape 2 23/06 – 06/07:

Der kører ikke tog mellem Langå og Skive.

Der kører tog i almindelig drift mellem Skive og Struer.

#### Etape 3 07/07 – 12/08:

Der kører ikke tog mellem Langå og Struer.

#### Etape 4 13/08 – 30/09:

Der kører ikke tog mellem Skive og Struer.

Der kører tog i almindelig drift mellem Langå og Skive.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15816>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Sporfornyelsen**

Den omfattende ombygning af den 100 km lange strækning mellem Langå og Struer går i gang 12. maj og består af flere dele, blandt andet::

- Fornyelse af ca. 70 km spor
- Ombygning af 21 jernbaneoverkørsler
- Ombygning af 25 perronovergange
- Ilægning af 2 nye sporskifter, udskiftning af 5 sporskifter
- Fjernelse af 15 sporskifter
- Justering af 36 sporskifter
- Fornyelse af skærver på ca. 68 km
- Etablering af 4 km dræn
- 11 km grøftarbejder
- Renovering af 51 broer
- Sikringsteknisk arbejde.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15902>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > **Jernbaneoverkørsler**

### Jernbaneoverkørsler

I forbindelse med sporfornyelsen får 21 overkørsler ny belægning og nye spor.

Banedanmark sikrer sideløbende jernbanen ved at nedlægge så mange overkørsler som muligt. I sensommeren 2012 lukkes således 20 overkørsler mellem Viborg og Struer. Arbejdet med at anlægge erstatningsanlæg for overkørsler, som bliver nedlagt, er startet i februar og vil være færdige før lukning.

Når de 20 overkørsler lukker, henvises trafikanterne til at benytte andre overkørsler. Forud for lukningen sikrer Banedanmark derfor 4 overkørsler i området yderligere:

- Overkørslen på Ulstrupvej mellem Langå og Ulstrup får nyt halvbananlæg i stedet for led

- Overkørslen på Røngevej mellem Ulstrup og Bjerringbro får halvbomanlæg til erstatning for eksisterende advarselsanlæg med lyd og blink
- Overkørslen på Bjerrevej mellem Bjerringbro og Rødkærsbro får bom, der dækker hele vejen i stedet for det eksisterende led
- Overkørslen på Tostrupvej mellem Rødkærsbro og Rindsholm får halvbomanlæg i stedet for det eksisterende advarselsanlæg med lyd og blink.

De 4 nye anlæg forventes klar til brug i løbet af marts/april.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15903>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

### Midlertidige lukninger

Mens vi fornyer de overkørsler, som fortsat skal være i brug, vil det være nødvendigt at spærre for vejtrafik i enkelte dage. Desuden vil det være nødvendigt at lukke overkørsler, når arbejdskøretøjer skal forbi. Lukningerne vil blive annonceret i trafikradioen, her på siden og i lokalaviserne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15903>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

### Du er her: Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > **Byggepladser**

I forbindelse med arbejdet indretter Banedanmark en byggeplads i henholdsvis Viborg og Struer. Her bliver en skurby med faciliteter for entreprenørens folk og for Banedanmarks projektledelse samt plads til opbevaring af materialer og maskiner.

Byggepladsen i Viborg bliver taget i brug sidst i april og lukker igen midt i august, mens byggepladsen i Struer åbner i august og lukker i oktober efter endt oprydning efter arbejdet.

Naboer til byggepladserne kan blive generede af støj fra omlæsning af materialer og maskiner, der starter op, ligesom der kan være generende nattelys. Der kan også være forøget tung vejtrafik i området.

Vore entreprenører vil forsøge at undgå at støje uden for almindelig arbejdstid, men nogen støj må man desværre regne med som nabo.

Naboer til byggepladser vil få særskilt brev forud for etablering af byggepladsen

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15908>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**

### Du er her: Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Skanderborg-Herning > **Information til passagererne**

#### Information til passagererne

#### Tog erstattes med busser i følgende periode:

##### Herning-Silkeborg:

- Fra den 14. april – 12. august indsættes busser på strækningen Herning og Silkeborg

##### Silkeborg-Skanderborg:

- Fra den 23. juni – 12. august indsættes busser på strækningen Herning og Skanderborg  
Arriva er togoperatør på strækningen Skanderborg-Herning.

Vil du vide mere om hvordan toget erstattes med busser under sporfornyelsen, skal du kontakte Arrivas trafikinformation på telefon 7027 7482.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=15582>, dato ukendt, fundet **søndag 1. april 2012**  
(BL)

## UDLAND

On 28/3 2012

### Udflygt til Malmø for at se på Stena TMZ, Tågkraft TMX og Green Cargo T44

ASN, JSL og jeg har været på en tur til **Malmø** for at se på Stena TMZ, Tågkraft TMX, Green Cargo T44 og Ma med Stentoget fra **Trelleborg**.

Da vi ankom til **Malmø**, kørte vi direkte ned til Stenas plads ved siden af **Oliehamnen** i **Malmø**, hvor Stena TMZ 1422 netop var i gang med at rangerer vogne med skrot fra Volvo i **Olofström** ned til **Stena**. Da de var færdige med at tømme vognene, fulgte vi Stena TMZ'en videre tilbage til **Malmø G**.

### Södra Stambanan

Derefter kørte vi ud til **Hjärup** mellem **Malmö** og **Lund** på **Södra Stambanan** for at se TMZ'en på vej mod **Hässleholm** med 16 vogne. JSL og ASN tog plads på en nærliggende banevold ca. 500 m fra stationen, mens jeg gik ned til stationen, hvor der var næsten vindstille, så videooptagelserne ikke blev ødelagt af den voldsomme blæst. Efter ca. 10 minutter kom Stena TMZ 1422 med dejlig MZ-lyd brølen gennem stationen med de tomme vogne som tog Gt 44808.



## Malmö

Da den var kørt, gik turen tilbage mod **Malmö**, hvor vi kørte ned ved **Frihamnen** i **Malmö**, hvor Tågkraft **TMX 1033 + 1031** var kørt ned med nogle lukkede bilvogne, men desværre netop var færdige med rangeringen, og motorerne blev stoppet. Radiolokomotivføreren fortalte, en anden fører ville komme efter maskinerne ved 13-tiden for at køre et kombitog ud til den nye terminal i **Norra Hamnen**, hvorefter TMX'erne skulle tilbage efter bilvogne. Vi kørte tilbage til **Malmö G**, hvor JSL gik ind på Green Gargo's kontor og spurgte, hvad rangerplanerne var for resten af dagen. Mens vi stod og ventede på, at JSL skulle komme tilbage, kom Infranord's lille skinnekørende Scania Vabis lastbil trillende forbi med to små svejseanhængere.

Da JSL kom ud igen, kørte vi ned på **Frihamnen** igen, hvor TMX'erne var startet op, og et nyt hold havde overtaget. TMX kørte tilbage fra **Frihamnen** til **Malmö G** solo, hvor de optog 19 bærevogne til TX logistik's nye terminal ude ved **Norra Hamnen**, hvor vi fulgte dem ud til. Da de tomme TMX'er kørte tilbage fra **Norra Hamnen** mod **Malmö G**, var **T44 272** netop færdig med rangering på postterminalen.

Da TMX'erne var kørt tilbage til **Malmö G**, kørte vi videre ud til **Malmö Västra** til **Nord Mills**, hvor der skulle hentes 3 vogne, som skulle tilbage til **Malmö G**. Det flinke personale hos Green Cargo havde fortalt JSL, at de skulle rangere ved postterminalen ved 15-tiden, og at den T44, der nu rangerede ved Rexam's dåsefabrik i **Fosieby**, bagefter skulle til **Nordmills**, hvor vognene ville være klar klokken 16.

Banen mellem **Malmö G** og **Malmö Västra** løber direkte oven på den underjordiske del af **Malmö Central**. Efter at have set **T44 314** holde nede ved **Nord Mills** for at hente vogne, tog vi plads ved en lille bro over en kanal lige inden **Centralen**. Efter at vi havde set **T44 314** – der desværre var løbet om på **Malmö Västra** og derfor trak vognene – mellem **Malmö Västra** og **Malmö C**, kørte vi ud til broen over **Malmö G**, hvor vi så Veolia's tog Rst 7120 med Hecorail **242.503** i front.

## Lommabanan

Efter at den var passeret, kørte vi ud for at se Netrail **Ma 827**, som kører stentog mellem **Halmstad** og **Trelleborg**. Vi kørte ud til en lille krydsningsstation, som hed **Flädie** på **Lommabanan**, hvor Green Cargo **T44 342** kom susene igennem med tog Gt 6209 bestående af 11 vogne fra **Landskrona**. Vi valgte at køre lidt væk ud til resterne af en gammel jernbanebro, som har gået over banen, hvor vi så **Ma 827** med det tomme stentog bestående af 14 NetRail Res – tog Gt 47900 Trelleborg-Halmstad. Efter at den var kørt, kørte vi hjemad efter en lang dag i **Sverige**.

(KP via BL)

Fr 30/3 2012

---

## DSB Väst overdrager Göteborg-trafik til ny operatør 1. maj 2012

DSB Väst og Västtrafik har indgået en aftale om, at regionaltogstrafikken i og omkring Göteborg overgår til svenske SJ allerede den 1. maj 2012.

Medarbejderne i DSB Väst bliver tilbudt overgang til den nye operatør.

"Vi har i flere uger arbejdet på at finde en økonomisk holdbar løsning. Og selvom den løsning, der nu er enighed om betyder, at DSB Väst ophører med at eksistere, er jeg tilfreds med to ting: Aftalen kommer ikke til at betyde forringelser for kunderne og aftalen er økonomisk set den bedst mulige for DSB og de danske skatteydere," siger bestyrelsesformand i DSB Väst og konstitueret administrerende direktør i DSB Jacob Kjær.

Aftalen er en konsekvens af DSB Väst's ønske om at afkorte kontraktperioden med de svenske trafikudbudsmyndigheder i Göteborg på grund af økonomiske problemer. Selvom DSB Väst har arbejdet hårdt på at rette op på økonomien siden efteråret, ville selskabet stå til at tabe op mod 84 millioner danske kroner om året, indtil den oprindelige kontrakt udløb i 2018.

DSB SOV har stillet en garanti på 251 millioner danske kroner som sikkerhed for driften af DSB Väst. Den nye aftale betyder, at DSB betaler 205 millioner danske kroner til Västtrafik. Herefter bortfalder den stillede garanti.

DSB hensatte 303 millioner kroner i regnskabet for 2011 til dækning af omkostninger forbundet med nedlukning af de nævnte aktiviteter.

DSB's øvrige aktiviteter i Sverige – driften af DSB Småland og DSB Upptåget er ikke berørt af situationen med Västtrafik.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 30. marts 2012**

(JSL via BL)

## DIVERSE

Fr 23/3 2012

---

## Først ud, så ind

Det har været en succes i S-tog og Metroen, og nu prøver DSB konceptet af i Fjern- & Regionaltog.

Togene er udstyret med mærkater på dørene, der beder kunderne på perronen træde til side og gøre plads for dem, der stiger ud.

"Formålet er at sikre, at ind- og udstigningen ikke forsinker kørslen. Især fra de større stationer er dette forhold vigtigt for at sikre, at togene kommer af sted til tiden og i den rigtige rækkefølge, og her kan kunderne hjælpe os ved at udvise hensyn under ind- og udstigningen," siger rettidighedschef i DSB og Banedanmark Esben Norup.

Det er også en hjælp til togpersonalet, som får et redskab til at tøjle utålmodige kunder, som forsøger at presse sig ind i toget uden at tage hensyn til andre kunder, der er på vej ud.

"Jeg håber, mærkatet kan være med til at give togpersonalet noget mere autoritet over for de mest utålmodige kunder," siger Esben Norup.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 23. marts 2012**  
(JSL via BL)

Ma 26/3 2012

---

## Leverancen af IC2 er forskudt

Hvor deadline for levering af samtlige IC2-tog før hen var september 2012, hedder den nu starten af 2013. En af hovedårsagerne til forskydningen af leverancen er, at AnsaldoBreda måtte bruge en del ekstra tid på at få det første togsæt typegodkendt.

Det skulle have været godkendt senest 30. juni 2011, men DSB overtog først det første IC2-tog i starten af november samme år. På nuværende tidspunkt har DSB overtaget tre ud af i alt 23 IC2-tog fra den italienske togproducent, men der er allerede et par stykker mere på vej.

I forhold de oprindelige leveringsplaner er AnsaldoBreda otte IC2-togsæt bagud. Det sidste forventes nu leveret i starten af 2013.

Videreudviklingen af IC2-togene er hæmmet af, at togene er omfattet af de kørselsrestriktioner, som Trafikstyrelsen satte op for IC4 i november 2011 i forbindelse med to IC4 signalforbikørsler.

"Vi har i sidste uge modtaget tilladelse til at teste det første IC2-tog på vores teststrækning mellem Vojens og Rødekro. Det betyder, at vi så småt kan komme i gang med at videreudvikle og opgradere toget, som synes leveret i en noget bedre byggekvalitet, end vi har set med IC4-togene. At vi kan komme i gang med at teste betyder også, at vi er kommet tættere på at kunne ansøge om at driftssimulere med IC2-togene, hvilket vil være et yderligere skridt i den rigtige retning i forhold til at få dem ud at køre med passagerer," siger IC4-programchef Torben Kronstam.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 26. marts 2012**. Af Morten Tjerrild

## Vestsjællænderne har taget rejsekortet til sig

På søndag er det et år siden, at rejsekortet indtog Vestsjælland som det første sted i landet. Siden er omkring 50.000 hoppet på rejsekortet og spekulerer ikke længere over zoner, når de rejser. De tjekker ind med kortet, når rejsen starter, og tjekker ud, når den slutter.

Den 1. april sidste år blev klippekortene erstattet med rejsekort i Vestsjælland, og siden oktober har det ikke været muligt at bruge klippekort længere. Det har krævet lidt tilvænning for kunderne, men her et år efter har de vænnet sig til kortet, der gør det nemt for dem at skifte mellem tog og bus og mellem de forskellige takstzoner.

»Vestsjællænderne har taget rejsekortet til sig. 50.000 er gået over til rejsekortet, og tallet stiger uge for uge. Men de problemer, der har været, blandt andet for pensionisterne, har lært os, at vi hele tiden skal tænke på, at det er nyt, både for kunder, for medarbejderne og for DSB. Vi skal føle os frem,« siger Anne-Lise Bach Sørensen.

## Brat opstart

Rejsekortets premiere i Vestsjælland har lært DSB flere ting. Blandt andet, at det er en god idé at informere rigtig meget.

»Kunderne fik en lidt brat start i Vestsjælland, fordi vi afskaffede klippekortene samtidig efter at halvt års varsel. Vi var ikke helt opmærksomme på det informationsbehov, der var, men kunne virkelig se behovet, da vi sammen med Movia holdt to borgermøder om rejsekortet. Det skulle vi have gjort fra begyndelsen. Det har vi forsøgt at gøre bedre ved at starte med at holde borgermøder, da vi indførte rejsekortet i Region Syd,« siger salgsdirektør Anne-Lise Bach Sørensen.

## Nemmere for kunderne

Den strækingsansvarlige på Nordvestbanen, Peter Witthøft, er enig i, at vestsjællænderne har taget rejsekortet til sig.

»Kunderne er glade for det. Det er nemmere for dem at rejse, og nogle føler også, at det er billigere. Især pensionisterne, der har fået særlige introduktionsrabatter,« siger han.

»De problemer, der har været med rejsekortet, blandt andet med tank-op aftalerne, har mere haft noget med systemerne at gøre. Jeg tror ikke, det har påvirket kunderne særlig meget.«

Og han har indtryk af, at kunderne ikke kun bruger rejsekortet lokalt, men også bruger det, når de skal til Sydsjælland eller til København.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 26. marts 2012**  
(JSL via BL)

Ti 27/3 2012

---

## **Konkurrence på Kystbanen tages op til revision**

### **Minister vil rulle konkurrence på Kystbanen tilbage**

Selv om økonomien hænger i laser i datterselskabet DSBFirst, som nu er omdøbt til DSBØresund og kører på Kystbanen, så betyder det ikke, at en udenlandsk togoperatør i stedet skal overtage driften.

I al fald ikke hvis det står til transportminister Henrik Dam Kristensen (S). Efter den mislykkede udlicitering på Kystbanen, der har masser af utilfredse passagerer, vil transportministeren nu sikre, at det atter bliver moderselskabet DSB, som skal befordre passagerne på en af de mest trafikerede togstrækninger i Danmark.

Efter en årrække, hvor der er arbejdet for at skabe privat konkurrence på store dele af de danske togstrækninger, skal udviklingen tilsyneladende ruller tilbage. Det fremgår af et notat til Statsrevisorerne. Her bemærker ministeren tilmed, at de erfaringer, man har gjort sig med DSBFirst, "giver anledning til at overveje", hvorvidt Øresundstrafikken skal lægges ind under den forhandlede kontrakt med DSB.

Dengang DSB vandt kontrakten, blev konkurrenterne – det britiske Arriva og svenske SJ – rasende og gjorde klart, at DSB havde underbudt prisen på strækningen. En sag ved Klagenævnet for Udbud gik dem dog imod.

I Dansk Industri har man svært ved at se, at transportministeren blot kan overføre trafikken til den hovedkontrakt, Transportministeriet har med DSB.

"Som tingene er nu, har jeg svært ved at se, at man kan komme uden om udbudsreglerne. Når DSBØresund ikke kan klare opgaven, bør den atter i udbud, så andre har en fair chance for at give et godt tilbud," lyder det fra Michael Svane, direktør i DI Transport.

*Business.dk 26. marts 2012*

### **Folk glemmer cykler i toget**

Hver eneste måned glemmer S-togspassager op mod 60 cykler i toget. Hans-Jørgen Hansen fra S-tog Klargøring er en af dem, der sørger for at fjerne cyklerne, når togene når endestationen. Det er særligt om foråret og sommeren, der bliver glemt mange cykler. Det skyldes det gode vejr, som får mange til at tage cyklen med i toget. Men siden DSB indførte fribillet til de tohjulede, så er antallet af glemte cykler steget yderligere. Hans-Jørgen Hansen kan godt lide, når man finder ejermanden til en cykel, fordi folk bliver så glade. Det er det hele værd, siger han. Har man glemt sin cykel, kan man hente den i DSB 's depot i Taastrup.

*TV2 Lorry 26. marts 2012*

### **Markant færre klager over kontrolafgifter**

Tidligere kunne udsigten til en kontrolafgift godt få kunder uden gyldig billet til at hæve stemmen i mødet med togpersonalet. Men siden Fjern- & Regionaltog stoppede udskrivningen af kontrolafgifterne i togene og indførte reglen om, at kunder uden billet ikke bliver sat af toget, er kundeklagerne over kontrolafgifterne raslet ned.

Det nye billetkoncept trådte i kraft i juni 2011, og i månederne efter er andelen af klager i forhold til udstedte kontrolafgifter og indbetalingskort faldet til det halve, selvom der er skrevet markant flere ud. Ikke fra togpersonalets blok, men fra sagsbehandlere back office, der vurderer, om kunderne skal have en afgift eller ej.

Den nye måde at håndtere kunder uden billet på betyder færre episoder med vold og trusler mod togpersonalet.

### **En pendlertalsmand fløjter til afgang**

*I en alder af 80 år synes Jacob Bang Jensen, at tiden er kommet til at drosle lidt ned. Derfor takker han af efter 12 lærerige, men travle år som pendlertalsmand på Svendborgbanen*

Hver dag tager Jacob Bang Jensen den fire minutter lange togtur mellem hjemmet i Pederstrup og arbejdet i Ringe. Og ofte tager han lige turen en ekstra gang frem og tilbage, så han kan komme hjem og spise frokost.

Selv om han er 80 år, passer han stadig sit arbejde som leder af lokalarkivet i Ringe. Men han har dog valgt at skære lidt ned og var derfor sidste weekend af sted på sit sidste pendlertræf. Efter 12 år som

talsmand for pendlerne på Svendborgbanen siger han stop. Ikke fordi han ikke synes, det har været sjovt, men fordi det kræver en del tid.

### **Moderniseringer og køreplansskift**

I Jacob Bang Jensens talsmands-periode har der været nok at se til med blandt andet to moderniseringer og ombygninger på Svendborgbanen. Og det har været lærerigt.

»Det har givet mig en hel del kontakter. Jeg føler, at DSB lytter til mig. Både regionschefen og den strækningsansvarlige.«

Den seneste udfordring på Svendborgbanen var, da køreplanen for 2012 var færdig. Han mente ikke, der var problemer i den, men så begyndte der at vælte mails ind fra læger og sygeplejersker fra Odense Universitetshospital.

»Problemet var, at de skulle møde omklædt kl. 7, og det kunne de ikke nå med køreplanens nye tidspunkter. Jeg havde ikke været opmærksom på det, da jeg så DSB's udkast til køreplanen,« fortæller Jacob Bang Jensen. Men det lykkedes ham at få tre morgentog til at standse ekstraordinært ved sygehuset.

### **Engageret og loyal**

På sit sidste pendlertræf fik Jacob Bang Jensen afgangssignalet fra regionschef Jørgen D. Rasmussen, der takkede for Jacob Bangs store engagement.

»Du har både været en aktiv pendler og en aktiv pendlertalsmand. Samtidig har du været loyal over for DSB og de vilkår og betingelser, vi arbejder under. Du får et afgangssignal som gave. Det er magen til det, der blev brugt på Svendborgbanen,« sagde Jørgen D. Rasmussen.

### **Et sidste input til DSB**

At Jacob Bang ikke helt har sluppet sin rolle, beviste han på pendlertræffet, hvor han benyttede chancen til at give et brev til konstitueret adm. direktør Jacob Kjær, hvor han gør ham opmærksom på fordelene ved, at der er sygehuspersonale med det ene morgentog på Svendborgbanen, der kun har et enkelt vognsæt.

»Vi har oplevet, at folk har fået det dårligt, fordi der ikke er plads nok. Der er kommet flere pendlere på grund af de stigende benzinpriser. Jeg ved jo godt, at det er, fordi DSB ikke har materiellet, men jeg var alligevel nødt til at skrive det til ham,« siger han.

Jacob Bang Jensens afløser er ikke fundet endnu.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 27. marts 2012**

(JSL via BL)

On 28/3 2012

---

### **DSB har kastet Göteborg-håndklædet i ringen**

Her til aften forlyder det at DSB har kastet Göteborg-håndklædet i ringen og at Västtrafik er klar med en ny operatør, men at tiden "ikke er moden" til at sige hvem denne operatør er ... se selv indslaget på [http://svtplay.se/v/2756856/inte\\_lage\\_att\\_beratta\\_vem](http://svtplay.se/v/2756856/inte_lage_att_beratta_vem)

Ellers har jeg ikke kunnet finde noget om det, heller ikke på [www.gp.se](http://www.gp.se), der ellers normalt er meget velorienteret på trafikområdet, men det kommer måske i morgen.

Og nedenfor lidt fra DSB's intranet.

(JSL via BL)

To 29/3 2012

---

### **DR 1 Radioavis**

Et finsk containerskib har påsejlet Limfjordsbroen. Broklappen gik ikke op, så kaptajnen slog bak, men skibet ramte et brofag og en kaj. Kaptajnen var ikke spirituspåvirket. Skaderne forventes at være så omfattende, at der vil gå flere måneder eller et halv år, for broen igen kan bruges.

Kilde: DR 1 Radioavis **torsdag 29. marts 2012** kl. 7.

Der var sandsynligvis en kommunikationsfejl mellem kommandobroen på det finske containerskib og brovagten, der var skyld i påsejlingen af Limfjordsbroen. ... Der vil gå et halv år, for broen igen kan tages i brug.

Kilde: DR 1 Radioavis **torsdag 29. marts 2012** kl. 8.

## **Jernbanebroen over Limfjorden**

Jernbanebroen over Limfjorden har siden 2003 været det officielle navn for jernbanebroen mellem Aalborg og Nørresundby, der ofte blot kaldes *Jernbanebroen*.<sup>1</sup> Tidligere hed den Limfjordsbroen ligesom vejbroen af samme navn. Broen forbinder Vendsysselbanen med Randers-Aalborg Jernbane. Broen er enkeltsporet og har en højest tilladt hastighed på 60 km/t.

Broen er 403 meter lang og har en bredde på 5,7 meter. Gennemsejlingsbredden er 29 meter. Det er en klappbro med en kontravægt på 400 tons. Broen åbnes 4.000 gange årligt, og der foretages 10.000 gennemsejlinger årligt. Indtil 1. januar 1997 tilhørte broen DSB, hvor DSB blev opsplittet i DSB og Banestyrelsen, i dag Banedanmark.

## Påsejlinger

Broen blev påsejlet 20. februar 1955, hvor toggangen var aflyst i tre uger.

Den 28. september 1956 skete der en mere alvorlig påsejling med skibet M/S Astrality. De to sydligste brofag faldt i fjorden, hvorved næsten 100 meter af broen var væk. De blev først sat på plads i juni 1957. Efter tre uger var der dog etableret en nødbro, men godstrafikken til/fra Vendsyssel blev sendt via Fjerritslev (FFJ og TFJ) og Thybanen indtil 1957.<sup>2</sup>

28. marts 2012 kl. 22.26 blev broen påsejlet fra vest af det finske containerskib Ramona. Skaderne på broklap og sporanlæg vurderedes indledningsvis at tage ½ år at reparere.<sup>34</sup> Den 300 tons store broklap har forskubbet sig op til en meter og kan ikke slås op og ned. Selve broen er slået skæv. Ulykken skyldes formentlig en fejl i kommunikationen mellem brovagten og kaptajnen. Broklappen kan ikke åbnes, når et tog passerer. Efter ulykken sejlede kaptajnen sit skib direkte i havn. Et tog havde passeret broen 1-2 minutter før kollisionen og ankom til Lindholm Station på tidspunktet for påsejlingen.<sup>5</sup>

Kilde: [http://da.wikipedia.org/wiki/Jernbanebroen\\_over\\_Limfjorden](http://da.wikipedia.org/wiki/Jernbanebroen_over_Limfjorden)

Det er imponerende, at Wikipedia, 1½ døgn efter påsejlingen har fundet sted, angiver en beskrivelse af hændelsen.

(BL)

## Den danske havnelods

### Jernbanebroen over Limfjorden

...

#### Særlige bestemmelser

##### 3. Åbningstider

3.1. Med mindre andet fremgår af bestemmelserne, kan skibe vederlagsfrit forlange gennemsejling alle dage fra kl. 0600 til kl. 1900 i perioden fra 1. oktober til 30. april og fra kl. 0500 til kl. 2100 i perioden fra 1. maj til 30. september.

...

3.2. Uden for de i afsnit 3.1 nævnte tidsrum kan erhvervsfartøjer endvidere forlange broen åbnet for vederlagsfri gennemsejling, såfremt der inden kl. 1900 er truffet aftale med brovagten herom. Forbindelse med brovagten kan etableres på VHF-kanal 16, eller på telefon ...

##### 4. Fyrbelysning

4.1. Broåbningen er afmærket med et rødt, blinkende fyr på hver side af broen på den sydlige gennemsejlingspille (klappillen) og med et grønt, blinkende fyr på hver side af broen på den nordlige gennemsejlingspille.

##### 5. Særlige bestemmelser vedrørende gennemsejling

###### 5.1. Brovagtens beføjelser

5.1.1. Brovagten kan nægte skibe gennemsejling, når den efter brovagtens skøn vil kunne medføre fare for broanlæggets sikkerhed. I tvivlstilfælde kan brovagten forud forhandle med det stedlige lodseri. For så

---

<sup>1</sup>Historie.

<sup>2</sup>Kulturbro.

<sup>3</sup>Se også.

<sup>4</sup>Eksterne henvisninger.

<sup>5</sup>Fodnoter.

vidt gennemsejling skønnes kun at burde finde sted under iagttagelse af særlige forholdsregler, skal skibets fører efterkomme brovagtens anvisninger.

5.1.2. Inden for en afstand af 200 m fra broen skal skibe rette sig efter de anvisninger, som brovagten giver.

5.1.3. Kommer et skib i drift, således at der er fare for, at det påsejler broen eller dennes beskyttelsesværker, skal skibets fører så vidt muligt efterkomme de anvisninger, der gives af brovagten for at undgå beskadigelse af broen.

## 5.2. Signaler fra skib

5.2.1. Skibe, der ønsker at passere broen, skal tilkendegive dette ved i en afstand af mindst 600 m fra broen at afgive følgende signal:

## 5.3. Signaler fra bro

5.3.1. Når et skib viser eller har givet signal for at tilkendegive, at broen ønskes åbnet, vil der fra broens signalmast blive afgivet følgende svarsignal såvel om dagen som om natten:

1) 1 rødt, fast lys, der betyder, at gennemsejling er forbudt.

2) 2 røde, blinkende lys, der betyder, at broen vil blive åbnet for et skib kommende fra øst. Passage må ikke finde sted, før signalet under punkt 3 afgives.

3) 2 røde, faste lys, der betyder, at et skib kommende fra øst kan passere broen.

4) 3 røde, blinkende lys, der betyder, at broen vil blive åbnet for et skib kommende fra vest. Passage må ikke finde sted, før signalet under punkt 5 afgives.

5) 3 røde, faste lys, der betyder, at et skib kommende fra vest kan passere broen.

5.3.2. Såvel om dagen som om natten vil et kraftigt lydssignal, en lang tone, tilkendegive, at broen trods det afgivne signal for gennemsejling ikke kan åbnes. Hvis forholdene tillader det, vil signalet for gennemsejling også blive slukket.

5.3.3. Indtil gennemsejlingssignalet modtages, skal skibe holde sig i en afstand af mindst 100 m fra broen, således at risiko for påsejling af broen ikke opstår.

## 5.4. Passageregler

5.4.1. Broåbningen må kun passeres af ét erhvervsskib ad gangen.

5.4.2. Skibe med en længde over 80 m (l.o.a.) må kun passere broen under vejledning af en lods.

...

Kilde: <http://www.danskehavnelods.dk/#BID=7>

## **MV Ramona**

Bygget i **1985**. IMO number: OJNN 8420713. Ramona måler 74,8 meter og har derfor ikke lodstvang. Se data for skibet på <http://www.raumashipping.fi/ramona.html> (BL)

## **Lyntog minutter fra katastrofe**

Ulykken onsdag aften, da et containerskib sejlede ind i jernbanebroen over Limfjorden, var tæt på at få katastrofale konsekvenser for passagererne i et lyntog fra København på vej mod Aalborg-forstaden Lindholm på den nordlige side af Limfjorden, skriver Jyllands-Posten.

"Vi har et tog, der kommer fra København. Det kører fra Vestbyens station kl. 22.23 og skal være i Lindholm 22.26. Og kl. 22.26 der er det lige, vi har fået meldingen om, at der er sejlet et skib mod jernbanebroen derovre," siger vagtchef ved Nordjyllands Politi, Per Vagn Nielsen, til tv2.dk.

Han tilføjer, at containerskibet snarere er ét minut end "minutter" fra at ramme toget.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 29. marts 2012**

## **Minutter fra katastrofe: Tog var tæt**

Da et stort containerskib klokken 21:26 rammer togbroen over Limfjorden, blev togtrafikken lammet. Jernbaneskinneerne blev bøjet ved påsejlingen, men ingen mennesker kom til skade.

Selv om det er slemt nok, og broen er alvorligt beskadiget, kunne det være gået meget værre. Det skriver Ekstra Bladet på sin hjemmeside.

Politiet fik meldingen om påsejlingen af jernbanebroen klokken 21.26.

– Og på samme tidspunkt lander toget i Lindholm 500 meter væk, fortæller vagtchefen til ekstrabladet.dk.

En katastrofe er altså ikke mere end få minutter væk.

## **Var ikke fuld**

DR's reporter i Nordjylland, Sara Røjkær, fortæller, at hverken kaptajn eller styrmand var fulde. De opdagede bare for sent, at broklappen ikke var oppe.

– En meter før skibet kom til broklappen, opdager styrmanden, at klappen ikke er gået op. Politiet mener, at der er tale om en kommunikationsfejl mellem brovagten og skibet, fortæller Sara Røjkær.

Kilde: Dr.dk, Ekstra Bladet.dk m.fl. **torsdag 29. marts 2012**

## **Brolukning forsinker passagerer 30 minutter**

Togrejsende, der skal til og fra Nordjylland fra morgenstunden, skal regne med ekstra rejsetid.

Et finsk containerskib bragede onsdag aften ind i jernbanebroen, der løber hen over Limfjorden i Aalborg, og det betyder, at al togtrafik er indstillet over fjorden.

DSB har sat busser ind i hver ende af jernbanebroen, som er afgørende for togforbindelsen til det nordlige Jylland, for at kunne fragte de travle passagerer over fjorden. Men busturen vil tage tid i myldretiden.

»Vi kører nu busser mellem stationerne i Aalborg og Lindholm, som skal køre over Limfjordsbroen. Der afgår fire busser fra hver side af fjorden hver halve time«.

»Men de rejsende skal forvente, at de bliver cirka en halv time forsinket«, siger chefvagt John Stork ved DSB til Ritzau.

Han er ansvarlig for den overordnede trafikafvikling i landet.

## **DSB står klar med flere busser**

Chefvagten oplyser, at DSB er klar til at sætte flere busser ind, hvis der er behov for det.

»Vi vil køre i det omfang, det er muligt, og vi har i hvert fald sikret os, at der er rigeligt med busser i spil«, siger John Stork.

Han opfordrer de togrejsende til at holde øje med DSB's hjemmeside samt rejseplanen.dk. Her kan passagererne få en opdatering på situationen.

## **Reparation vil tage måneder**

DSB's busser skal muligvis køre over Limfjorden flere måneder endnu. En broingeniør har været ude at kigge på broens skader i løbet af natten, og han vurderer, at der kan gå et halvt år, før togene igen kan rulle på skinnerne over fjorden.

Det finske containerskib, der ramte jernbanebroen onsdag aften, er 75 meter langt og 15 meter bredt, og det har forårsaget markante skader.

»Broklappen vejer omkring 300 ton, og den har forskubbet sig op til en meter. Det betyder, at broklappen ikke kan slås op og ned. Selve broen er slået skævt«, siger vagtchef Per Vagn Nielsen fra Nordjyllands Politi.

Kilde: *Ritzau, politiken.dk m.fl. torsdag 29. marts 2012*

### **Limfjordsbroen påsejlet**

Onsdag aften omkring kl. 22.30 blev Limfjordsbroen påsejlet. Det betyder, at der ikke kører tog mellem Aalborg og Lindholm.

Søren Boysen fra Banedanmark har eftersat broen, og de første meldinger går på, at det kan tage op til et halvt år før broen igen kan benyttes.

Der er indsat busser mellem Aalborg & Lindholm. Derudover kører der tog mellem kørsel Lindholm og Frederikshavn.

DSB har tre IC-tog og seks MR-tog nord for broen. I øjeblikket arbejdes der på at finde en løsning på, hvordan de skal klargøres.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 29. marts 2012**

**(Det er nu altså fire IC3-togsæt, der er nord for broen – min tilføjelse).**

*(JSL via BL)*

### **DSB Rejsebureau lukker efter 123 år i tjenesten**

I denne uge har medarbejderne i DSB Rejsebureau fået besked om, hvorvidt der kunne tilbydes job et andet sted i virksomheden, eller om de er en af 38 medarbejdere, der må forlade DSB.

Salgsdirektør, Anne Lise Bach Sørensen, beklager afskedigelserne.

”Det er aldrig sjovt at skulle lukke noget ned, og sige farvel til gode medarbejdere. Men beslutningen er truffet, så vi må alle bestræbe os på at gøre det så værdigt som overhovedet muligt, og jeg synes, vi er landet på den bedst mulige løsning, hvor størstedelen af medarbejderne fortsætter andre steder i DSB.”

Anne-Lise Bach Sørensen forklarer, at det er lykkedes at finde jobs til 72 af rejsebureauets nuværende 114 medarbejdere andre steder i DSB. Og tilføjer, at det også er meget vigtigt at få sagt, at selvom DSB lukker rejsebureauet, så fortsætter salget af mange af udenlandske togrejser på andre betjente og selvbetjente kanaler.

”Vi har været glade for vores rejsebureau. Medarbejdertrivsel, servicen over for kunderne og engagementet har været i top, men vi vurderer nu, at det ikke er en del af vores grundprodukt i DSB at have et selvstændigt rejsebureau, der sælger fx fly- og pakkerejser,” slutter Anne-Lise Bach Sørensen.

Alle berørte medarbejdere er blevet informeret.

#### **FAKTA**

I Rejsebureauet arbejder i alt 114 medarbejdere.

- 72 er blevet tilbudt andet job, bl.a. i Kundecenteret eller det betjente salg i Regionerne.
- 3 har valgt at tage imod tilbuddet om frivillig fratræden
- 38 medarbejdere fratræder DSB.
- DSB Rejsebureau lukker officielt 31.5.2012. En del af medarbejderne vil arbejde til det sidste – andre vil blive overført til nye job i takt med, at rejsebureauaktiviteterne aftager.

**NB!** Alle kunder der har bestilt deres rejser med DSB Rejsebureau inden den 6. februar 2012 vil stadig få service fra DSB. Siden 6. februar har DSB Rejsebureau kun solgt togrejser og eller tog m. hotel til Hamburg og Berlin. Denne service fortsætter også efter 31.5.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 29. marts 2012**

*(JSL via BL)*

Fr 30/3 2012

---

### **Skipperen sandsynligvis skyld i påsejling**

Alt peger på, at det finske fragtskib Ramonas skibsfører var skyld i påsejlingen af Limfjordsbroen. I alt fald er der ingen tegn på procedurefejl hos brovagten, forklarer Banedanmark.

”Brovagten fulgte procedurene, sendte de signaler der var nødvendige og har haft den kommunikation med skibet, som situationen krævede, så umiddelbart tyder vores undersøgelse på, at der ikke er sket nogen fejl fra Banedanmarks side,” siger Helle Bøhl-Møller, sektionschef fra Banedanmark.



## Længere udredning på vej

Den Maritime Havarikommission og Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane skal nu gennemføre en længere udredning af hændelsesforløbet. De skal blandt andet granske kommunikationen mellem skibet og brovægten og hente data fra skibsbroen, før den endelige konklusion ligger klar.

"Undersøgelsen er stadig gang, så den afventer vi, før vi placerer skyldsspørgsmålet og snakker om en eventuel erstatning," siger Helle Bøhl-Møller.

## Da Ramona kom ramlende

Det finske fragtskib Ramona påsejlede onsdag i sidste uge Jernbanebroen over Limfjorden. Ifølge Banedanmark kommer der til at gå et halvt år, før der igen kommer til at køre tog på broen.

"Du kan godt hilse ovre i København og sige, at der ikke kommer til at køre tog her foreløbig," siger manden i det orange arbejdstøj. Han stikker næven frem og præsenterer sig som Bro-Kurt.

Han er Banedanmarks brovagt på Jernbanebroen over Limfjorden og med sit indgående kendskab til broen, kunne han hurtigt vurdere skadesomfangets konsekvenser.

Det finske fragtskib Ramona vædrede broen onsdag den 28. marts kl. 22.26. Skibet, der kom sejlede vestfra, trykkede broens klapflag omkring en halv meter og skævvred skinnerne og tvangsskinnerne. Tvangsskinnerne, der løber parallelt med køreskinnerne i hele broens længde, er med til at sikre, at et afsporet tog ikke vælter i vandet.

Banedanmark vurderer, at broens bevægelige del, klapfaget og kontravægten på 380 tons, skal udskiftes, og det er ikke nogen nem opgave.

"Vi skal have lavet en holdbar løsning, det er ikke ligesom at skifte en bildør. Det er en stor kompleks konstruktion, vi skal have fat i, men vi har fuld tillid til, at de løsninger, der bliver valgt, er de hurtigste og de bedste," siger sektionschef i Banedanmark Helle Bøhl-Møller.

Hun forventer, at det ødelagte klapfag og kontravægten er afmonteret og sejlrenden genåbnet inden for tre uger.

Det har stor betydning. Ikke blot for industrien på Aalborg Havn, der blandt andet tæller Aalborg Portland og De Danske Spritfabrikker, men også for de andre erhvervshavne i fjorden: Thisted, Løgstør og Nykøbing Mors.

Det er i øvrigt ikke første gang, Ramona påsejler en bro. Første gang var den 29. maj 2002, hvor skibet var tæt på at få revet mast og overbygning af, da det vædrede en jernbanebro over floden Trent i Keadby, Lincolnshire i England.

## Fakta: Broen påsejlet to gange tidligere

Jernbanebroen over Limfjorden, der er fra 1928 og genopført på dens nuværende placering i 1938, blev påsejlet første gang den 20. februar 1955, hvor toggangen var aflyst i tre uger.

Den 28. september 1956 skete der en noget mere alvorlig påsejling med skibet M/S Astrality. De to sydligste brofag faldt i fjorden, hvorved næsten 100 meter af broen var væk.

Der gik næsten et år med reparationer. Efter tre uger var der dog etableret en midlertidig bro for passagertogene, mens de tungere godstog kørte via banen mellem Thisted og Fjerritslev.

Banen mellem Thisted og Fjerritslev blev nedlagt den 1. april 1969.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 30. marts 2012**  
(JSL via BL)