

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 3. juni 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

On 9/5 2012

Vj

RSC MK 612 holder tilkoblet 22 gsv. i rangerhovedet ved udkørselssporet mod **Hr**. På den vante plads, hvor den gule murstensbygning er nedrevet, holder mærkelig nok også en MK: RSC MK 615.

Fa

I flere af sporene 32-33 holder RSC MZ 1459 og RSC 185 333-2. Kun RSC MK 611 ses ved 42 86 237 8 800-0 Hbikks i spor 31.

Mdt Fa

Mdt Fa er under en langvarig ombygning. Hvor olietankene lå, rg DSB Køf 253 + 40 86 951 2 895-4 DSB Diesel Togsæt Fredericia i et af de mange nye spor. Et nyt spor ligger hen til udkørselssporet fra "skydebrograven".

40 86 951 2 895-4
DSB Diesel Togsæt
Fredericia

Fra

I 500-sporgruppen afkobles RSC MK 620 + RSC MK 618 en stamme af godsvogne.

MY 1134 sætter 9 tomme Rs fra tog RM 8316 (Str-Fa) i spor 302.

(BL)

Ma 14/5 2012

Containertog afgår fra Ar kl. 20.15

RSC MZ 1457 + 25 containervogne i tog G 8760 (Ar-Htå) kører ud af spor 30 kl. 20.15

(BL)

On 16/5 2012

Containertog afgår fra Ar kl. 20.54

RSC MZ 1456 i spor 1 med næsen ved siden næsen på AR AR 1011, der er ankommet med tog RA 5472 (Vg-Ar) kl. 19.12½ (+1½). Linttoget er kortvarigt standset i "tunnelen" på spor 2 før helligdagsparkering i spor 502 A. Kl. 19.21 kører MZ 1456 mod **Østhavnen**.

Der ventes længe i 500-sporgruppen på, at tog 8760 forhåbentlig skulle dukke op som for 48 timer siden. Der er kun lidt læ bag nogle buske for den kraftige, fugtige vestenvind, men nej. Stedet må forlades. Da hjemrejse skal ske med tog 53565 (Ar-Vg) kl. 20.58, ses tog 8760 køre igennem spor 6 mod **Sd** kl. 20.54. Der er sikkert 25 containervogne tilkoblet, som for 48 timer siden, men KUN læssede med 4 container – *måske fordi det er en helligdag i morgen, torsdag 17. maj 2012, Kristi himmelfartsdag?*

(BL)

Ma 21/5 2012

Måneskud i No

I går, **søndag 20. maj 2012**, opdagede jeg, at en måge lå på en rede bygget oven på overkørselssignalet til ovk 02 i **No** (Oddesund Nord). Overkørselssignalet står mellem kilometertavle 12,4 og 50-metermærket lige modsat perronen.

12
4

Ved ingen af de fire standsninger med et tog lykkedes det at få et nærbillede af mågen. Tog standser kun 1½-2 meter fra reden på signalet.

Reden befinder sig på bagsiden af signalet, den grå side, og derfor er lyset er bedst om eftermiddagen, da signalet vender således: /. Da det kun lykkedes at lave et telebillede på *for* lang afstand, måtte det gøres om i dag **mandag** – den første sommerdag med over 25 °C.

Et passende tog vil være tog 741 (Vj-Ti), der har ankomst kl. 15.26½, *og måske ligger mågen på reden, så begge kommer med på samme billede?* Der cykles fra **Str** en time efter det forankørende tog er afgået. Mågen ligger på overkørselssignalet, og en sorthåret dame skal med tog 741.

Kl. 15.26½ (-0) ankommer DSB MFA 5071+71, men mågen var fløjet nogle minutter forinden. Mågen kommer tilbage. Lidt efter er der et vagtskifte med dens mage.

Der krydses i **Hw** (Hvidbjerg), og da det krydsende tog nærmer sig, letter magen. Øv.

Næste ankomst fra **Str** er tog 5543 kl. 16.25½, og først da letter mågen. Det lykkedes at få et billede af mågen med vingerne i aktion og AR AR 1005, (-3).

Så er dagens ønsker gået i opfyldelse, og det næste tog mod **Str** standser bare 20 minutter senere på **Thybanens** mindst benyttede trinbræt. I dag øges statistikken med 1 mere påstigende end normalt.
(BL)

Sø 27/5 2012

Aftensolankomst til Ar

Tog IE 380 (Hmb Hbf – Ar) ankommer i den dejligste aftensol til **Ar** kl. 19.56 (-89). Ude i aftensolen er nummeret DB 605 511-4 på det bagerste køretøj; læsbart fra en anden perron.
(BL)

Ma 28/5 2012

Tog ICL 1869 (Kh-Ar)

Kan noteres efter ankomst til **Ar**: DSB ME 1530 + B 7741+7744+Bk 7817 + ABs 7917.
(BL)

On 30/5 2012

Tog 8670 (Ar-Htå) kører igennem Ar

Dagens lys forsvinder langsomt, men hvornår aftenens MZ-godstog dukker op fra **Østhavnen**, vides ikke. Pludselig kl. 21.19 stikker en RSC MZ^{IV} næsen ud under **M.P. Brunns Bro**, og klikkeren fikses fem i en vis fart. På forhånd var iso-indstillingen stillet på 400 iso. MZ'en bliver fastfrosset på 1/120 sekund, så bagefter kan lokomotivnummeret MZ 1457 læses. Næsten alle af de cirka 25 containervogne er læssede.

Tog ICL 1869 (Kh-Ar)

Næste diesellok ankommer kl. 21.42 (-2) med bremsedieselmotorlyd: DSB MZ 1522 +B 7728+7758+Bk 7824+ABs 7924. Kl. 22.54 trykkes stammen ud fra spor 5. Kl. 23.02 ses det for tredje gang i spor 600 på vej ud mod spor 800 for at komme op i spor med olieforstyrning.
(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 2/5 2012

Lidt fra denne uge

Efter en uges velfortjent ferie, hvor der ud over forårsklargøring af sommerhus også blev tid til at se CFLCD MX 1023 på **Grindstedbanen**, Y-tog på Vestbanen, MX 1018 rangere på **Kd Havn** og en nærmest obligatorisk tur til **Anb** med raslende 218'ere og brummende DE 2700 ... blev det atter hverdag.

Nå, ja, i **søndags** så jeg T66K 714 med 13 dobbeltlommevogne med i alt 26 flotte nye Lauritzen-sættevogne som tog CM 38622 (Pa-Malmö Gb) lige syd for **Fz** (Farris).

I dag bemærkede jeg, at DSB's rejsebureau i **Næ** allerede er lukket; jeg troede, de holdt åbent måneden ud. Gad vide om 7-eleven sælger udlandsbilletter ...

Også i dag så jeg, at døren til **Lw** station stod åben, og der var flag uden for døren (mod perronen). Bygningen har ellers virket meget tom i længere tid.

I **Næ** holder skinnefræsetoget fra Alpha Rail Team og Arkils jordbundsundersøgelsesmateriel, dvs. trolje 417 "Knagsted" + 70 86 950 1 830 og Trolje 146 + Malus 44 74 9911 009-9.

Årets Døllefjelde-kørsler kommer – som de foregående to-tre år – til at ske med MF. Togene får numre i serien 99XX, og skal, så vidt jeg kan se, alle bestå af to MF-togsæt. Se køreplanen på

<http://www.doellefjelde-mussemarked.dk/webadmin/showfile.asp?path=/images/newsmail/pdf/&name=DSB-2012-ko-ereplan.pdf&type=1>.

Og så ruller den uendelige farce om IC4 videre, nye afsnit kan ses på:

<http://ing.dk/artikel/128922-utrolig-ic4-broeler-dsb-mister-kaempeerstatning-fra-ansaldobreda>.

(JSL via BL)

To 3/5 2012

Tog, der ekstraordinært stopper på Døllefjelde Musse

Kort efter jeg var kommet til perron i **Nf**, kørte DSB ME 1530 til perron i spor 2 med et DD-tog, og i højtalerne blev der annonceret, at toget ekstraordinært ville stoppe på **Døllefjelde Musse**. Via nummeret på ME'en og "vistog" fandt jeg ud af, at nedenstående tog stopper ved **Døllefjelde Musse** ud over de tidligere omtalte særtog bestående af to MF-togsæt:

Tog RØ 2229 04.05.2012 og 06.05.2012

Tog RØ 2242 04.05.2012 til 06.05.2012

Tog RØ 2245 03.05.2012

Tog RØ 4261 03.05.2012 til 05.05.2012

Tog RØ 4274 03.05.2012 til 05.05.2012

(JSL via BL)

Næ-lkf på arbejde

Torsdag kørte jeg først en omgang på **Lille Syd** med RØ 3430 og 2427 (MR sæt 36). Ikke helt unormalt kunne varmen ikke lukkes helt i begge førerrum, så det blev en kombination af varme og aircondition ...

I **Ro** holdt MY 1159 ved remisen.

I **Kj** stod RSC MZ 1457 med et længere godstog.

Derefter gik turen til **Kh** med 2234 (ME 1525 + 4 DD), i **Rg** skulle en IC'er lige uden om, og der kom fast grønt i PU'erne. Jeg listede derfor ud ad stationen, men der blev ved med kun at være fast lys, og SU-X viste da også stop. Stationsbestyreren kunne ikke sætte signal, og jeg måtte udrangeres.

Hjemturen fra **Kh** skete med ME 1521 og 4 DD i RØ 4245 til **Nf** og derfra til **Næ** med samme oprangering i RØ 2254. I øvrigt havde man "gemt" RØ 4245 i spor 26, og selv om jeg var gået ned i god tid, var der pludselig ved at blive travlt, når jeg skulle helt derud. Dertil kom at et par passagerer var usikre på, om det nu var 4245, der stod i spor 26, for toget var ikke skiltet. Nå ja, så var der heller ikke klargjort førerrum, så klokken var nok et minut over afgang, før jeg var klar. Efter arbejdssedlen skulle jeg op 15:36 og så køre 15:41, og jeg troede jo, toget kom i et af de almindelige spor, og at maskinen var klar ...

Igen kun fast grønt i PU'erne ved PU'erne på **Kh** og stop i SU-signalet; her fik jeg så stop og ryk frem. Ved AM 2024 lige ud for Enghave fik toget en ATC-nødbremsning med fejl FF863.

I **Htå** stod NCS Uaais 823 35-80-995 7 000-6 læsset med en stor valse til Stålvalseværket i Frederiksværk, så jeg fik da i det mindste set vognen denne gang, og fik også et par halvdårlige billeder med træer, buske og master foran den lange vogn.

I **Rg** stod MZ 1457 der hvor der plejede at stå en MZ'er indtil den blev flyttet til **Htå**. Også Contec Rail Kof 258 og skinneafslæsningsvogn 200 stod i **Rg**.

I Vordingborg kom jeg i spor 1, der vist er normal sporbenyttelse for RØ 4245. Man har fjernet perronforlængelsen, angiveligt fordi den kun var lejet!! *Er det mon sund fornuft, der kan let igen komme tog med mere end fire vogne i spor 1 i Vordingborg, specielt ved driftsuregelmæssigheder, sporarbejde og kommende elektrificering?* Sammen med gangbroen havde man fjernet alle standsningsmærker bortset fra S-mærket, så havde jeg kørt efter reglerne, og ikke brugt omtanke og sund fornuft (som ellers ikke står i høj kurs inden for banen), havde halvanden vogn været uden for perronen! Efterfølgende er der dog opsat nye mærker i **Vo**, men der er stadig ikke plads til lange DD-tog.

Kort efter jeg var kommet til perron i **Nf**, kørte ME 1530 til perron i spor 2 med et DD-tog, og i højtalerne blev der annonceret at toget ekstraordinært ville stoppe på Døllefjelde Musse. Via nummeret på ME'en og "vistog" fandt jeg ud af, at nedenstående tog stopper ved Døllefjelde Musse ud over de tidligere omtalte særtog (bestående af to MF-togsæt):

RØ 2229 04.05.2012 og 06.05.2012

RØ 2242 04.05.2012 til 06.05.2012

RØ 2245 03.05.2012

RØ 4261 03.05.2012 til 05.05.2012

RØ 4274 03.05.2012 til 05.05.2012

Der har ikke været meget raps langs banen i år, synes jeg. Nord for **Rg** var der noget, ved udkørslen fra **Rg** mod **Næ** (øst for banen), længere mod syd kun små stykker lidt langt fra banen.

(JSL via BL)

Lø 5/5 2012

Næ-lkf på arbejde

Lørdag kørte jeg først til **Kh** med RØ 2214. Mellem **Ky** (Kværkeby) og **Bo** (Borup) gav det et lille ryk i toget, og maskinen begyndte helt af sig selv at elbremse i trin 1. Lokomotivet var ikke meget for at begynde at trække igen, men der kom dog trækraft på toget igen, og ved næste bremsning faldt el-bremsen ud, og kunne ikke drille mere.

Mellem **Rg** og **Bo** mødte jeg RSC 185 330-5 med Ewals-toget mod **Vest**.

– *Kan nogen hjælpe med et tognummer?*

Egentlig skulle jeg være kørt hjem med RØ 2225, men på grund af en voldsom personpåkørsel på **Val** (Valby) station gik togdriften på fjerntrafiksporene mellem **Htå** og **Kh** helt i stå i flere timer. Selv om det er en kaotisk situation, var information til passagererne ikke optimal. Der blev godt nok sagt, at der stadig kørte S-tog mellem **Kh** og **Htå**, men ikke at man derved kunne opnå forbindelser med fjerntog mod vest og syd, og mange passagerer var i tvivl om, hvad de skulle.

Jeg sad længe og ventede på perronen i den tro mit tog ville komme fra **Kk** (Østerport), men der kom ikke noget. Slutteligt ringede disponenten, og sagde jeg skulle tage S-toget til **Htå** og derfra køre RØ 2225 til **Næ**. Det var nu lettere sagt end gjort, der holdt et propfyldt (så fyldt at jeg opgav at komme ind, en S-togsfører kom ind i toget ved meget adræt at hoppe ind gennem førerrumsvinduet) S-tog i spor 12. Kort

efter kom et andet S-tog i spor 11, også skiltet **Htå**, men det kørte tilsyneladende ikke videre, og de mange passagerer forsøgte at komme ind i toget i spor 12. Toget var så fyldt, at der måtte trykkes på døren udefra for at få den til at lukke! Jeg har kun oplevet så fyldte tog i metroen i **Kiev** ... Og informationen om S-togsdriften var ikke eksisterende; en DSB-ansat i civil spurgte også, hvordan jeg turde stå der i uniform.

Mens jeg ventede på et andet S-tog mod **Htå** ringede disponenten til mig igen, nu skulle jeg bare tage til **Næ**, og så håbede han, jeg kunne nå min omgang på **Lille Syd**. Jeg tog derfor den sikre vej med S-tog til **Kj**, og derfra kunne jeg så nå det MR-tog, som jeg skulle afløse på i **Næ**.

I **Næ** var der så lige 12 minutter til at besøge det lille hus og få hentet min madpakke, der lå i køleskabet på depotet.

På vej ud langs **Blv** (Belvedere) lagde jeg mærke til der stod en Aarsleff 20 tons krantrøje; den må de have købt af Banedanmark.

Da jeg kom til **Ro** med MR-toget, stod DSBM MZ 1401 – hurtigskinneslibetoget (se http://www.vossloh-rail-services.com/de/products_services/high_speed_grinding/high_speed_grinding.html) + MY 1159 på sporet nede ved remisen.

(JSL via BL)

Sø 6/5 2012

Næ-ikf på arbejde

Søndag lagde jeg ud med en hurtig københavneretur.

På vejen hjem mødte jeg efter **GI EG 3102** med et østgående godstog klokken 10.25.

– *Nogen, der kan hjælpe med et tognummer?*

Mens jeg sad på depotet og skrev nogle af disse linjer kom et tog drønende forbi vinduet: DSB ME 1509 +ABs 7913+Bk 7810+ ME 1515 + B 7734 som M 6004 (Nf-Kh). Godt nok må der ikke længere køre to ME'er op ad hinanden over **Storstrømsbroen**, men alligevel en lidt spøjst oprangering (som jeg naturligvis ikke nåede at få billede af).

Dernæst en dobbelttur på **Lille Syd**, nu stod DSBM MZ 1401 + hurtigskinneslibetoget + MY 1159 på sporet under FC.

(JSL via BL)

Weekendfri MZ i Rg

RSC MZ 1457 holder weekend op dæmningen med **Næstvedvej** i **Rg**.

(BL)

Sø 13/5 2012

Ekstra MR-udveksling Næ-Fa

Her søndag eftermiddag kører der ekstra MR-udveksling **Næ-Fa-Næ** med tre sæt. Et af sætterne er DSB MR 4038, men der er desværre endnu ingen tider på "vistog".

(JSL via BL)

Ma 14/5 2012

MR udveksling fra Næstved om lidt

Så er det igen tid til en MR-udveksling fra **Næ**. Klokken 17 skal DSB MR 13 + 19 + 17 afgå fra **Næ** som M 6052 (Næ-Fa), men da der – på trods af grundigt forarbejde – er gået kludder i parkeringen (der er jo mange kokke involveret), kan toget først komme lidt senere af sted.

(JSL via BL)

Fr 18/5 2012

Næ-ikf på arbejde

Fredag ramte jeg et rådyr med RØ 2467 mellem **Tu** (Tureby) og **Hz** (Haslev). Det er der ikke så meget bemærkelsesværdigt i – desværre, men for første gang skete der "noget" med toget! Jeg kørte 120 km/t., da jeg ramte rådyret lige midt på sneploven. Efterfølgende faldt hastigheden til 100 km/t., og toget kunne ikke køre hurtigere.

Ved ankomsten til **Hz** var den også blevet lidt "lang" i bremsen. Jeg gik lige ud for at se, om der hang noget på fronten af toget, det gjorde der ikke, men to passagerer spurgte, hvad vi havde ramt, så det har nok lydt lidt voldsomt inde i toget. Mellem **Hz** og **OI** (Holme-Olstrup) kom toget heller ikke over 100 km/t. – *Måske var der sket noget med det kabel, der styrer motoren?*

Efter ankomsten til **Næ** satte jeg "trækraft" i 0 og sænkede magneterne. Nu kunne jeg speede motorerne op enkeltvist og kunne høre, den bagerste slet ikke tog omdrejninger. Det meddelte jeg den afløsende Ikf, der dog ikke var så bekymret, for han skulle jo være der hele natten (og køre den sidste omgang på **Lille Syd**, også kaldet æresrunden) ...

Næste dag mødte jeg samme lkf, der kunne fortælle, at der ikke kom tryk i bremsecylindrene, da han farebremsede i forbindelse med "ibrugtagning af førerrum". Han mente så kun det kunne være "sabelgrebet", der udkobler bremsen på en vogn, og som på MR også tager trækraften fra den pågældende vogn. Og rigtigt nok, (dele af) rådyret havde ramt sabelgrebet, der sidder lidt inde bag skørtet på den ene vogn, cirka 35 meter nede, og skubbet lidt til det. Det forklarede jo også, hvorfor den var blevet lidt "lang" i bremsen (jeg troede jo, der måske var kommet noget snask på bremseskiverne, for jeg fornemmede nu ikke, toget kun bremsede med halv kraft).

(JSL via BL)

To 24/5 2012

Næ-lkf skriver om en arbejdsdag

I dag fremførte jeg RØ 3426 (DSB MR sæt 65).

Ved ankomst til **Kj** holdt **Østbanen** i spor 5, RSC **MZ 1456** med et langt godstog i spor 2 og et par tankvogne i spor 1 (der var flere vogne, men dem kunne jeg ikke se for godstoget).

Jeg kom i spor 4, mens det tog, jeg skulle krydse med, ikke kom, sikkert aflyst pga. nogle tekniske problemer med en MR tidligere på morgenen.

Godstoget bestod af **MZ 1456** + 4 DB Habbis³⁴⁵ + 2 DB Snps⁷¹⁹ + 4 DB Roos-t + 1 DB Snps⁷¹⁹ + 1 CFL Rb... (brun) + 2 CFL Rbnps (nye blå) + CFL Rpss-x.

Da jeg en times tid senere kom retur med RØ 2423, stod **MZ 1456** klar med et langt godstog mod **Ro**. Forrest 4 Habbi... (1 DB Habbis³⁴⁵ og 3 DB/AAE), derefter lidt tomme CFL stålvogne og tomme tømmervogne samt to tomme bogietankvogne fra Kemityl. Toget var så langt, at RSC **MK 624** måtte hente 4 DB Roos-t i bagenden af toget; dem var der ikke plads til. Det er nok lige før, man skulle overveje at køre via **Næ**, hvor der er plads til længere tog.

Måske det meget spunsjern bruges til havneudvidelser af **Kj Havn**; det, mener jeg, var tilfældet sidst der kom spunsjern til **Kj**.

(JSL via BL)

To 31/5 2012

Sidste dag med tog på dalstrækning af Nordvestbanen

Sammen med **PKL** var jeg oppe for at se på stationerne mellem **Lj** (Lejre) og **Pe** (Vipperød), inden trafikken lukker i morgen, **fredag 1. juni 2012**.

På **Nordvestbanen** var man allerede gået i gang med at grave jord af i større omfang vest for **Lj**. Regionstog har lejet sig ind i Vestsjællands Veterantogs hal i **Øn** og skal udføre enklere vedligeholdelse af Lint-motorvogne dér. Bagerst i hallen stod **MY 105** parkeret.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 6/5 2012

Skinnetransport Fa-Str

Tog 6101 (Fa-Str) skulle ankomme til **Str** kl. 6.16, men i stedet blev +273. Man havde håbet på at kunne læsse skinner af **Str-Vp**; det blev ikke nået.

Kilde: **kmp Str, mandag, 7. maj 2012**

(BL)

Ma 7/5 2012

Grindstedbanen

Sammen med **PKL** var jeg på en tur over til det jyske, nærmere bestemt til **Grindstedbanen**, for at se det ugentlige godstog til **Gi**. Vi kørte først til **Bp** (Brørup) får at se godstoget, som i dag var fremført af CFLCD **MX 1023** og de to sædvanlige tankvogne som CG 7213 (Fa-Bm). Derefter kørte vi til **Bm** og fik lidt billeder af den der, inden vi kørte ud på **Grindstedbanen**, hvor vi ikke var de eneste, der havde fået samme idé, for fire andre jernbaneentusiaster havde fået samme idé at tage ud og se godstoget til **Gi**. Deriblandt var **ASN**, **HC** og **TJ** de tre af dem, så der var mange jernbanefotografer på **Grindstedbanen** dén dag.

Gi

I **Gi** så vi så de rangerede ud til Danisco for at hente og aflevere 2 tankvogne. Efter afgang satte vi atter kursen efter overkørsler, hvor vi kunne fange godstoget, som meget nemt kunne indhentes, når det nu kun må køre 20 km/t. med enkelte steder med kun 10 km/t., så vi kunne få den masse af steder, inden at vi nåede **Bm** igen og kørte af sted til **Gø** (Gørding), hvor vi ville fange CFL **MX 1023** med returløbet fra **Gi** som CG 7214 (Bm-Fa).

Bm

Derefter kørte vi til **Bm** igen og kiggede ind hos Veterantog Vest for at se må deres materiel omkring remisen, inden vi fortsatte mod **Es**.

Tb

Efter vi havde været inde hos Veterantog Vest, kørte vi til **Tb** (Tjæreborg) for at kigge lidt. Da **PKL** sidst havde været i **Tb**, var man i gang med at rive stationsbygningen ned, og det er en del år siden.

Es

Efter vort lille kig i **Tb** kørte vi til **Es** remise. Den ligger dog stadig der, men er i meget sørgelig stand med rigtig meget graffiti malet overalt. På et tidspunkt bliver remisen vel nok ravet ned, for man har også få meter derfra lavet et parkeringshus. Der er nok nogle planer med området, hvor remisen ligger.

Derefter kørte vi ned til stationen, hvor der holdt 2 IC4 sammenkoblede, DSB MG 5845+45 + 5641+41, som kort efter kørte fra spor 4 mod Ø. Det har nok kørt prøvekørsel mellem **Ar** og **Es**.

Thomas på Esh

Mens vi stod og ventede på IC4'erne skulle køre, fik jeg en sms af **ASN**, at damplokomotivet Thomas, som var kommet fra **England** for at køre veterantog på Jernbanemuseet i **Od** i **bededagsferien**, var tidligere på dagen læsset på en blokvogn og skulle muligvis være nede ved englandsbådene. Derfor kørte vi ned på havnen, og da vi kørte rundt og ledte efter den, holdt den ved indkørslen til lastbilterminalen foran englandsbådene, var slukket og i solskin; bedre kunne det ikke blive på offentligt areal.

Bedre kunne man næppe få det, så vi spurte lastbilchaufføren om lov til at tage billeder af hans lidt sjove last. Vi gik i gang med at tage billeder af Thomas, inden han skulle hjem til **England** igen. Derefter kiggede vi lidt på det nyreviderede havnespor til kørslen med møllevinger til **Esh** (Esbjerg havn), som man er i gang med at få på plads, inden kørslen kan begynde.

Vestbanen

Efter vi havde fået kigget færdig, kørte vi en tur ud på **Vestbanen** for at kigge på Y-tog, mens de endnu kører i daglig drift, da man **søndag 1. juli 2012** skifter de gode gamle Y-tog ud med Lint til gavn for de passagerer, der bruger Vestbanen. En til skam for os jernbaneentusiaster, der holder af de gode gamle Y-tog.

Vi kørte først til **Billum** for at finde ud af, hvornår at der skulle komme tog og kunne se, at det første kom fra **Nørre Nebel**. Vi kørte lidt nord for **Oksbøl** til et trinbræt, som hed **Baunhøj**, hvor solen stod godt. Kort tid efter kom det også, stoppede på trinbrættet og satte i gang igen mod **Oksbøl**. Vi kørte tilbage til **Oksbøl**, hvor vi igen mødte Y-toget fra **Nørre Nebel**, som kørte videre mod **Va**. Vi kørte ud mellem **Oksbøl** og **Billum** ved en ubevogtet overkørsel, hvor vi ventede på Y-toget fra **Va**, men imens kom der helt uventet en **INFRA****NORD** trolje, IMV 100 2461B, fra **Oksbøl**. Den var ankommet til **Va** kl. 14 fra **Lemvigbanen** tidligere på dagen og havde kørt og målet sporet på **Vestbanen**.

Efter den var kørt, kom Y-toget også fra **Va** mod **Nørre Nebel**. Derefter kørte vi til **Elkærdam**, som har været i spil om at nedlægge ved køreplan skiftet **søndag 1. juli 2012**.

Vv og Va

Derefter kørte vi mod **Vv** (Varde Vest) for at kigge lidt omkring, inden vi kørte til **Va**.

Her var man i fuld gang med at læsse Infranord troljen op på en blokvogn, så den kunne komme af sted til sin næste opgave på **Sjælland**. Imens kom Y-toget fra **Nørre Nebel** til **Va**, og efter at havde afsat passager kørte det over på opstillingssporet ved siden af det, hvor at Vestbanen plejer at dreje fra, og da det andet Y-tog, som allerede holdt klar til afgang, kørte af sted mod **Nørre Nebel**. Lige efter var man færdig med at læsse Infranord-troljen og var ved at bakke ned til udkørslen.

Da vi kørte hjem, mødte vi den to gange på motorvejen. Lidt efter kørte vi med vilje ind på en rasteplads og lod den overhælde os, så vi kunne kører forbi den igen. Den var faktisk **torsdag 10. maj 2012** på besøg på **Lollandsbanen** og måle der, så den har været lidt rundt omkring.

(*KP via BL*)

Skinnetog på mdt Str

I dagtimerne holder der 9 Rs læssede med nye skinner i spor 97 på **mdt Str**, og begge veje over sporet er lige fri. Lidt længere inde mod stationen er MY 1134 parkeret i spor 95.

Skinneaflysning på Langåbanen

Sporspærring **Str-Vp** kan ske 5 minutter efter kl. 23.03, når tog RA 5489 (Ar-Str) er ankommet til **Str**. Solnedgang sker kl. 21.20, borgerligt tusmørke til kl. 22.07, så da MY 1134 har lavet omløb gennem spor

2, og der eksponeres kl. 22.15 et billede af arbejdstoget i spor 1, er det nautiske tusmørke begyndt. Der er den helt rigtige sommeraftenstemning (selv om maj er en forårsmåned) med lys i himlen i det lyse **Str**.

Oprangering: 92 86 000 1134-2 DK-RCDK

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 124-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 123-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 128-3 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 120-0 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 118-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 121-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 043-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 086-3 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 099-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal.

De **9** Rs-vogne er læssede med skinner.

Skinneaflysningen skulle være kommet til **Livbjerg**, så kl. 22.40 cykles derud.

Sporspærring Str-Vp

I nat skal der læsses skinner af ved AM **Livbjerg** i kørselsretning **Str-Vp**. Når tog RA 5489 (Ar-Str) er ankommet til **Str** kl. 23.03, begynder sporspærringen 5 minutter efter. Derfor cykles der ad **513 Vinderupvej** ud langs **Langåbanen** for at forevige lyset, ja, kun lyset fra MY 1134, for der er intet andet ved den mørke landevej, og det astronomiske tusmørke begynder kl. 23.20.

Ved **Sofienlundvejs** begyndelse og ved 141 i km 98,2 ses to køretøjer. Det første er en **gul** Loenhard Weiss' kran, og det andet er en varebil med chefen for sporspærringen. Tog 5489 passerer. Billygterne lyser på de to advarselsblinklys, **Venø Bugt** er svag lyseblå, og himlen med NV har stadig en svag rødme. Det er en meget romantisk. Et digitalt billede rummer ikke den dynamik, øjnene kan se.

Kl. 23.22 kører MY 1134 langsomt forbi og standser, så den sidste Rs-vogn er kørt 5 meter fri af ovk 141. Fra vandsiden læsser den **gule** Loenhard Weiss' kran skinneaflysningsvogn af på fliserne, så den kan få skinnekontakt med sine skinnehjul. Kl. 22.28 svæver dens fire gummidæk over **Sofienlundvej**, og skinneaflysseren er tilkoblet den sidste Rs-vogn.

På cykelstien følges skinneaflysningstoget i et moderat tempo med en vidunderlig MY-lyd – måske 20 km/t. før det standser ved AM **Livbjerg**. Herfra skal nattens skinneaflysning begynde. Der er over 5 minutter mellem et vejkøretøj passerer på **513 Vinderupvej**, så der er fred til at eksponere på 4, 10 og 20 sekunder på 100 iso. En blitz' lys reflekteres af de hvide kantmarkeringer på vejen. Der er kun muligt at få billeder, når et sæt skinner er lagt ud hvert tyvende minut, og de næste to efterfølgende skal bindes sammen med de netop udlagt. (fortsætter)

(BL)

Ti 8/5 2012

Sporspærring Str-Vp

(fortsat)



Kl. 0.05 holder maskinen i km 95,2. Kl. 0.10 dukker der en svag, stor ☺ op lige over horisonten. Det er den aftagende måne, der var fuld i forgårs. Ov, sikke motiver der vil komme! Chansen for at lave eksponeringer på 10-20-30 sekunder kommer kun, når to skinner skal fastgøres til netop to aflæssede skinner. MY 1134 må derfor trække frem og tilbage flere gange, og der bedes til fotoro i næsten et halvt minut. Da den en dag gamle fuldmåne er fri af træerne, holder MY 1134 ikke stille de nødvendige sekunder kl. 0.20.

Stålbå, mørke skyer dækker for månen kun hævet lidt over horisonten, så det er bare at følge skinneaflysningstoget så længe, at månen bliver skyfri, og lokomotivet holder stille. Kl. 0.59 bliver det til et stemningsbillede, hvor månen er skjult bag skyerne og lyser dem op. Først kl. 1.19 er månen fri som på illustrationen, og to ønskede 30 sekunders eksponeringer kommer i hus.

Tid til at cykle hjem i kulde efter en romantisk nat.

(BL)

On 9/5 2012

Transport af tomme Rs Str-Fa

Regnen siler ned, da tog RM 8316 (Str-Fa), MY 200, 100 km/t., standser kl. 9.42 (-2½) i spor 1 i **Hm**.

Oprangering: 92 86 000 1134-2 DK-RCDK

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 124-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 123-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 128-3 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 120-0 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 118-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 121-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 043-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 086-3 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 099-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal.

Toglængde 215 meter, belastning 225 tons, materiellets hastighed 120 km/t. De **9** Rs-vogne er tømte for 3 lag af 60 kg-skiner. Regnen siler ned.

Der skal foretages fire krydsninger:

- | | | | | |
|-------------|------------|----------------------|--------------------------|--------------------------------|
| Kl. 9.(43) | (-2) | tog RV 3717 (Fa-Str) | DSB MF | |
| Kl. 9.50½ | (+23½/+36) | tog M 7129 (Hr-Str) | DSB <u>MRD 4291+91</u> | |
| Kl. 9.58½ | (-4½) | tog CM 6411 (Fa-Str) | CFLCD <u>MX 1023</u> (b) | To GM-lok krydser i Hm! |
| Kl. 10.(05) | (-4½) | tog AR 5219 (Sj-Str) | AR <u>AR 1029</u> . | |

Efter hele fire krydsninger i Hm afgår tog 8316 først kl. 10.06 (-25). – *Mon lokalpolitikere og folketingsmedlemmerne kan forstå, at der er et stort behov for et dobbeltspor **Str-Ho**?*

Str

Tog RM 8349 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t. ankommer til **Str** kl. 17.01½ (-3½). De omkring 20 timers uafbrudt regn er ophørt.

Oprangering: 92 86 000 1134-2 DK-RCDK

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 032-7 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 033-5 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 030-1 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 029-3 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 031-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 028-5 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 058-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 084-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 113-5 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal.

Toglængde 215 meter, belastning 610 tons, materiellets hastighed 100 km/t. De 9 Rs-vogne er læssede med 3 lag 60 kg-skiner og sættes i spor 97 ved olietankene og MY 1134 i spor 95 som de andre dage. (BL)

To 10/5 2012

Dansk MX og MY sejler fra Sverige til Danmark

Det var RCDK MX 1017 og RCDK MY 1122, der ankom til **Fhh** omkring kl. 1.30 **torsdag 10. maj 2012**. (BL)

Tog 7515 & 7520

En lkf fra Str fortæller, at han i **Jl** (Jelling) krydser tog G 7515 (Fa-Hr), der er megalangt.

RSC MZ 1459 + 1449 + bl.a. 32 Samms med skinner (192 aksler), **Bk → Bet** (Børkop → Brejning T), kan ses på et billede på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=42857>

Senere på aftenen krydser han tog G 7520 (Hr-Fa) i **Gw** (Give). Nu består tog er MZ 1449 + 1459 + 3 tankvogne.

(lkf via BL)

Skinnetog afgår fra Str

Kl. 23.14½ (-6½) afgår 92 86 000 1134-2 DK-RCDK + 9 Rs mod **Vp**.

Da der efterfølgende cykles op ad **Jyllandsgade**, bringer den kraftige søndenvind 3 minutters MY-lydunderholdning, som de sovende struerboere ikke hører!

(BL)

Fr 11/5 2012

Skinnetog ankommer til Ho

Tog RG 6203 (Fa-Str) bliver **aflyst Ho-Str** på en ny TA

I spor 4 kommer der til at stå omkring fire timer følgende oprangering:

92 86 000 1134-2 DK-RCDK

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 134-1 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 136-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 138-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 144-0 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

- + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 149-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
 - + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 135-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
 - + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 093-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
 - + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 103-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal
 - + 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 104-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal.
- Gul** BDK trolje 421 "ser" til fra spor 5.

Skinnetog afgår fra Str

Kl. 23.08 høres GM'en på MY 1134 gå op i omdrejninger, og der cykles langs spor 94, ad **Remisevej** og **Sortesti** for at få så mange minutters sound. Ved tredje afstandsmærke bliver jeg overhalet af den **rød-hvide-røde** >MY ved **KLAMPENBORG** med fire hvide lys over de to bogier. En flot afslutning af dagen.
(BL)

Lø 12/5 2012

MY 1134 vender tilbage til Ho

Kl. 9.20 er spor 4 tomt, men kl. 16 holder 92 86 000 1134-2 DK-RCDK der med "sine børn": ~~3992~~ 104-4 Rs + ... + 134-1. MY'en er sydligst. De to lag skinner er blevet lagt i nat og her til morgen.

MY 1134 forlader **Ho** kl. 18.19 som tog RM 6103 (Ho-Str), MY 0, 120 km/t. (ej set).

(BL)

Sø 13/5 2012

Forsinket megaskinnetog

I dag skal der køres et tog med tomme skinnevogne, har (næsten) den dobbelte længde i forhold til den "normale" længde på 215 meter. Planen for operatøren Railcare Tåg er:

Tog RG 6182 (Str-Fa), Str-Ho MY 250, Ho-Fa MY 500, 100 km/t.

Str 7.10, Ho 7.23-8:02, Uf (24)-39 X 5217, Es 10:45-11.17, Fa 12.27.

Bemærkninger Ho Optage skinnevogne Toglængde. 450 m.

– Hvorfor skal et godstog fra **Str** til **Fa** køre over **Es**?

– Fordi **Langåbanen** og **Silkeborgbanen** er spærrede, og der en sporspærring **Gw-Gg** (Give-Gadbjerg) **fredag 11. maj 2012** aften – **mandag 14. maj 2012** kl. 5 grundet nedrivning og samling af en ny vejbro med **Tykhøjvej**, se **FASTE ANLÆG**.

At toget så er dobbelt så langt skyldes, at i **Ho** skal optages 9 Rs stående i spor 4.

Drømmebillede over Storå

– Hvor kan et tog, der ifølge TA 9221 skulle være på hele 450 meter, så fotograferes "et sted efter **Ho**, hvor toget kan ses på andet end falde marker?

– Der findes kun to broer over banen mellem **Ho** og **Rj**: **Vem-Uf** og **He-Rj** med **A 16**. Begge broer dur ikke, idet det ved tredje afstandsmærke ind til **Uf** (Ulfborg) er lige forfra, og en skov **N He-Rj** for ligger inde i kurven. Så er der kun en stor bro tilbage, og der er jernbanebroen over **Storå**.

Tilrejse Tog RA 5210 (Str-Sj), **Str** 7.01, **Vem** an 7.32½.

Tog RG 6182 (Str-Fa) afgår bare 9 minutter senere, rg 7.23-8.02 i **Ho** og **Vem** passere 8.17½.

Hjemrejse kan ske med tog 5217 (Sj-Str) fra **Vem** af kl. 8.47, **Str** an 9.17.

Før afgang fra **Str** kl. 7.01 ses RCDK MY 1134 IKKE, og der holder stadig 9 Rs læssede med det nederste af tre lag skinner i spor 97. De må skulle aflæsses natten mellem **søndag 13. maj 2012** og **mandag 14. maj 2012**. **Kmp Str** kan fortælle, at skinnetoget bliver forsinket, for det befinder sig på **Dommerby Bakke Sk-Hø** (Højslev).

Lidt over 50 minutter efter ankomst til forgreningsstationen **Vem** skal det kæmpelange tog (i **Vestjylland**) fotograferes ved passage af **Storå**. At stå på østsiden af banen S for åen kan godt lade sig gøre, selv om der er en skov, for stedet er undersøgt antagelig sidste år, da Cheminovatoget afgik fra **Vem** kl. 6.26 (ifølge hukommelsen). En 190 mm tele ville "samle" det lange tog, så det bedre kan ses, selv om det er næsten lige "forfra".

VLJ's stationsbygning

Det tager over 5 minutter at cykle de 1,4 km, da der findes en "lystfiskersti" langs **Storå**, hvorpå der kan cykles nedstrøms hen til jernbanebroen. Da der således er god tid til fotoopgaven, er der tid til et andet projekt i **Vem**:

Foto af VLJ's stationsbygningen. Dette ønske har ligget i venteskuffen, men har ikke kunnet udføres tidligere, da der ved hver passage har holdt 8-10 biler i nogle af de 15 ledige parkeringspladser foran den hvide stationsbygning. Det vil være bedst med et billede af en sådan bygning uden køretøjer foran.

Her til morgen holder der kun én bil, og den er desværre **rød**, hvilket adskiller sig meget fra den hvide stationsbygning. Der eksisterer desværre her til morgen skygader, og først kl. 7.53 er der solskin på bygningen. Heldigvis er himlen mod V temmelig ren blå.

At der har været et spor foran den hvide stationsbygning, hvor de 15 bilparkeringspladser findes, ses tydeligt på sporplanskitsen på side 8 i bogen om "Lemvigbanen 1879-1899-1999".

Der løber meget vand i en å ...

Vente, vente, skyggerne fra grantræerne bliver mindre og mindre ved brofagets sydlige ende.

Kl. 8.18½ skulle tog 6182 være passeret åen.

Kl. 8.44 (+1) passerer tog RA 5217 (Sj-Str)

kl. 9.17 (-127) kan **kmp Str** fortælle, at tog 6182 har forladt **Str**.

Kl. 9.21 (-3). Tiden går, og det næste tog, der passerer **Storåbroen Vem → Uf**, er tog RA 5216 (Str-Sj) med AR AR 2051.

Vente, så lang tid kan det ikke tage at sætte bagenden af toget 6182 ind i spor 4, samle luft, rg hen over ovk 360 og tilbage, B-bremseprøve og afgå til sidst? I TA er det afsat tid i 39 minutter i **Ho** 7.23-8.02 til at tilkoble de 9 Rs.

Kl. 10.30 burde tog 6182 være passeret, hvis det skulle krydse tog RA 5229 (Sj-Str) i **Uf**. Da det ikke sker, betyder det knap to timer til næste tog mod **Str**!

Kl. 10.40 passerer en lystfisker med en lang fiskestang **Storåbroen Vem → Uf**.

Kl. 10.48 (-3) passer tog 5229 med AR AR 2051, var det sidste togsæt, der kørte over broen!

Kl. 10.51½ (-153) hørende endelig den lifflige lyd fra en MY.

Kl. 10.52½ kører MY 1134 + 18 Rs over **Storåbroen Vem → Uf**, 410 meter langt og fanget med 190 mm tele.

Kl. 12.47 afgår det næste tog mod **Str** – om knap to timer – i stedet for hjemrejse kl. 9.17. Derfor er der tid til at lave et nyt billede af VLT's stationsbygning, hvor solen har flyttet sig 15 grader per time: omkring 50 grader. Med kraftig sydvestenvind og en almindelig, tung 7-gears cykel vil **Str** være nået, før det næste tog skal afgå fra **Vem**. Af med kedeldragten, for det var koldt at sidde og vente i 2½ time på baneskråningen.

Vem-Str

Fra **Bu** til **Str** tager det kun 36 minutter at cykle, så **Str** nås før tog RA 5231 (Sj-Str) skulle have været afgået kl. **12.47**. Ned fra åsen før **Asp** nås 55,5 km/t. 35 km blev det cyklede længde af dagens første cykeltur. **Str** nås, inden den næste tog kl. 12.46 skulle være afgået fra **Vem**.

Kl. 16.02 begynder dagens anden rejse fra **Str**: At se den nye vejbro med **Tykhøjvej** mellem **Gw** og **Gg**. Læs herom under **FASTE ANLÆG**. Der vil således forekomme et afbræk i MY-oplevelserne, da tog RM 6143 (Es-Str) skal ankomme til **Str** kl. 18.00

Kl. 20.16 ses 92 86 000 1134-2 DK-RCDK holde på sin vante plads i spor 95. Den skulle ifølge planen være ankommet til **Str** kl. 18.00 i tog RM 6143 (Es-Str).

I spor 97 mangler Rs-vognene at blive tømt for det nederste lag skinner. Det sker i nat.

Arbejdstoget afgår

Kl. 22.36 er MY 1134 ved at foretage et omløb og holder i spor 100 på **mdt Str**. Der rg hen til stammen i spor 1. Kl. 23.08 får Ikf tilladelse til at udrangere arbejdstoget. Personalet formoder at skulle lægge de sidste skinner i nat mellem **Vp** og **Røb** (Rønbjerg).

Forhandlingerne med Statsbanerne om tilslutningen i Vemb trak ud, og fra Lemvigbanens side havde man måske regnet med en rimelig ordning, således at man kunne nøjes med at anlægge en enkel jord- eller træperron samt en mindre remise af træ. Billetsalg og godsekspedition forventede man at få fælles med Statsbanerne. I begyndelsen af juli 1879 blev det klart for VLJ's anlægskomiteé, at banen selv skulle varetage jernbaneforretningerne dér, og det blev derfor nødvendigt at opføre en stationsbygning samt et pakhús. Først i oktober 1897 kunne disse bygninger tages i brug, og man måtte starte med at have ekspedition fra lejede lokaler i Peder Rousts Gæstgivergård overfor Vemb statsbanestation.

Kilde: Lemvigbanen 1879-1899-1999, side 11, OCMP & DJK, **december 1999**.

Da dagen slutter, viser kilometertælleren 57 km. Der "røg" en del timer med jernbaneoplevelser i dag:

Kl. 7.01-12.42	Str-Vem-Str	6 timer
Kl. 16.02-20.16½	Str-Gw-Str	4½ time
Kl. 22.36-23.16	Str	¾ time

I alt over 11¼ time Det er en hobby!

Sidste tomtog

I morgen, **mandag 14. maj 2012**, kører tog 8316 sidste gang fra **Str** til **Fa**. Desværre vil det være et regnområde over **Nordvestjylland**.

(BL)

Ma 14/5 2012

Sidste transport af tomme Rs fra Str til Fa

Det nederste lag af skinner på de 9 Rs-vogne var blevet læsset af i nat, og de 9 Rs-vogne stod tomme i spor 97 her til morgen.

I dag skal det sidste tog med 9 tomme Rs-vogne køre til **Fa** kl. 9.33 som tog RM 6202 (Str-Fa) i regnvejr. Derfor sidder jeg i tørvejr inde i et Linttog med afgang 8.59 fra **Str**.

Sgs

Fra **Ho** cykles ud til den sydligste af to udvendig trapper på østvæggen af **BILKA** lige ud for sporskiftet til det nedlagte sidespor **Sgs** (Søndergaard), der ikke mere står i TiB, selv kun skinnekrydsningen (også kaldet hjertestykket) i sporskiftet er fjernet. Et hjertestykke i et sporskifte er denne del: X.

Først 9.54 (-5) dukker **MY 1134** op med de 9 Rs-vogne, og da opholdet i **Ho** på 10 minutter forsvinder grundet forsinkelsen, skubber den kraftige SV-vind mig og cyklen let til **Str**. Cyklen parkeres dér, inden næste tog afgår kl. 10.34 fra **Ho**.

Hermed sluttede over to uger megen intensive MY-oplevelser – "bortset" fra MZ-oplevelser i **Halland**.

(BL)

Ma 14/5 2012

Linttog forvist til Rn

I **Vg** kan kun spor 1 benyttes af tog hen til PU'en med **mdt Vg**, da arbejdsholdet, der foretager sporombygningen af **Langåbanen**, har en sporspærring frem til PU-signalet i østenden af spor 2. Her står SR-signal 16.1.2 "Stop" ●.

To overnattende tog i Vg spor 1

Grundet sporspærringen skal der hver nat holde to Linttogsæt i spor 1, men da der ikke kan tillades at give tog en indrangering i belemret spor, må det tredje sidste tog derfor forvises til **Rn** (Rindsholm) 5,9 km fra **Vg**.

Tog 5489-8293

Tog RA 5489 (Ar-Vg) har ankomst kl. 22.11½ og må derfor for forvises til **Rn** som tog AM 8186 (Vg-Rn), mens tog RA 5491 (Ar-Vg) er i **Vg** for at vende, an 23.07 og køre det sidste tog til **Ar** tog RA 5488 (Vg-Ar) afgang 23.11.

Når dette sidste tog er kørt igennem **Rn**, kan tog AM 8293 (Rn-Vg)/AM 53565 **fredag** komme tilbage til spor 1 i **Vg** og sættes til fremmednet i vestenden af perronen 1. Da der denne **mandag** aften, den første under **Fase 1**, endnu ikke er udlagt en balise, må tog 8293 køre med ATC indstillet på Rangering med maksimum 40 km/t. Herved bliver tjenesten for lkf 5 minutter længere.

Onsdag 16. maj 2012 kunne tog 53565 komme helt op på 120 km/t. fra **Rn** til **Vg**, idet en **gul** balise var monteret.

Sidste tog får alligevel en indrangering i et belemret spor

Det sidste tog til **Vg** er tog RA 8493 (Ar-Vg) med ankomst kl. 0.15½. Problemet er, at da der kun er ét ledigt spor, spor 1, hvor tog 8293/53565 holder til fremmednet, må det indrangeres. Når en banegård har så få spor, at der kun er et farbart tilbage under en flere måneder lang sporspærring, kan det tillades for det sidste tog at foretage en indrangering i belemret spor.

Når der fra gangbroen kigges ud over de to togvejsspor i **Vg** i østenden, ser der ud til at kunne være et togsæt mellem PU'en i spor 2 og frispormærkerne ved sporskifte 02, indgangssporskiftet, men isoleringen ligger helt hen sporskiftet, så derfor kan et togsæt ikke midlertidigt placeres derimellem. Et tog må derfor forvises til **Rn**. Arriva Tog må hver aften give en lkf en tjeneste, der er 72 minutter længere for at holde i **Rn** i 22.55-23.17.

– Når tog 5493 må foretage en indrangering i belemret spor 1, hvor må tog 5491 så ikke gøre det?

(BL)

KØREPLANER

Ti 13/12 2011 – to 7. juni 2012

Ændret behov

Operatør: CFL Cargo Danmark

Aflyses:

Tog CG 7202 (Hr-Pa), **torsdag 15. december 2011 – torsdag 7. juni 2012 To**

Tog CG 7210 (Rg-Sq), **tirsdag 13. december 2011 – torsdag 12. april 2012 Ti, To**

Årsag Ændret behov

Tillyses:

Tog CG 8602 Hr-Pa MZIV 200, 120 km/t. **torsdag 15. december 2011 – torsdag 7. juni 2012 To**

Hr 19.28, Bb (43)-47, JI 20.(13)-18, Vj 30½, Fa (46)-48, Kd 21.02, Te (52)-58, Pa 22.08.

I forhold til tiderne for aflyste tog 7202 er tiderne kun ændrede kun for **Te-Pa**.

Tog CG 8610 (Rg-Sq), MX 300, 120 km/t., **tirsdag 13. december 2011 – torsdag 12. april 2012 Ti, To**

Rg 19.22, Htå (57)-20.12, Kh 20.28-29, Kk (35)-38, Sq 21.13.

Bemærkninger Snekkersten Videreføres som CG 217210.

I forhold til tiderne for aflyste tog 7210 køres der 60-65 minutter senere.

Kilde: Toganmeldelse nr. 77, **tirsdag 6. december 2011** kl. 8.25

(BL)

Lø 28/4 2012 – sø 28/10 2012

Her er du → Forside → Kundeservice → Trafikinformation → **Ændringer i trafikken**

Ændringer i trafikken

Aalborg-Frederikshavn: Ny køreplan i sommer mens vi ombygger banen

Til og med den 28. oktober kører vi efter en ny køreplan mellem Aalborg og Frederikshavn, mens vi ombygger og forbedrer banen. Samtidig reparerer vi broen over Limfjorden, der blev påsejlet af et skib i marts måned.

Hvor og hvornår er der ændringer?

- Frem til den 2. juni kører vi busser i stedet for tog mellem Aalborg og Lindholm, samt i perioder også mellem Aalborg og Hjørring/Frederikshavn.
- Fra den 2. juni til den 9. september kører vi busser mellem Aalborg og Frederikshavn. Der kører ingen tog.
- Fra den 10. september til den 28. oktober kører vi tog mellem Aalborg og Hjørring, og busser mellem Hjørring og Frederikshavn. Køreplanen for denne periode udsender vi senere, da vi endnu ikke ved hvornår vi igen kan køre over Limfjordsbroen.

[Du kan se de nye tider her på Rejseplanen.](#)

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-traffic/?trafficType=Planned&trafficId=27729>

(BL)

On 2/5 2012

Befordring af materiel

Operatør: Railcare Tåg

Tog RM 8110 (Str-Lg), MY 300, 100 km/t.

Str 8.55, Røb 9.(12)-15½, Hø (28)-34, Vg (56)-10.16, Rk (27)-30½, Bj 38, Lg 10.50.

Bemærkninger Lg Hensættelse af mat

Tog RM 8120 (Lg-Fa) MY 0

Lg 11.58, Ar 12.24-34, Vj 13.19, Fa 13.33.

Bemærkninger Aarhus H Spor 400-gruppen

Tog RM 8153 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 14.20, Vj 45, (51)-55, Ty 15.24-26, Hr (51)-16.10, Id 24-26½, Ts (16.38½)-17.40, Ho (49)-50, Str 18.04.

Bemærkninger Struer Spor 97

Kilde: Toganmeldelse nr. 8432, **mandag 1. maj 2012**

(BL)

Fr 4/5 2012

Her er du → Forside → Kundeservice → Trafikinformation → **Ændringer i trafikken**

Ændringer i trafikken

Vi kører med MR-togsæt mellem Fredericia og Struer fra den 4. til den 6. maj, mens der er Giro d'Italia i Herning

I weekenden den 4.-6. maj starter det årlige Giro d'Italia cykelløb i Herning. Herning ligger jo ikke ligefrem i Italien, og det er første gang, vi får lov til at opleve et par etaper i Danmark, og derfor forventer vi rigtig mange passagerer til og fra Herning. For at få plads til alle, kører vi med to MR-togsæt mellem Kolding/Fredericia og Herning/Struer.

Hvad betyder det for mig?

Det betyder, at på de afgangse, hvor du normalt kan komme direkte fra f.eks. Odense til Herning, skal du skifte tog i Fredericia.

Du kan med fordel kigge lidt på www.rejseplanen, inden du tager afsted. Rejseplanen er opdateret med de nye afgangstider.

Bliver jeg forsinket?

Nej! Det tager ikke længere tid med MR-toget end med det almindelige tog, så du kommer ikke senere frem. Du skal bare skifte tog i Fredericia.

Hvad er egentlig et MR-togsæt?

MR-tog et tog som vi bruger til at køre regionaltog i Jylland og på Sjælland. Du kan se mere om toget, hvis du klikker her. Husk at søge på "Litra MR-MRD", så får du information om toget.

DSB ønsker dig rigtig god fornøjelse med Giro d'Italia i Herning

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=27754>

Her er du → Forside → Kundeservice → Trafikinformation → **Ændringer i trafikken**

Ændringer i trafikken

Mandag den 7. maj kører Giro d'Italia en etape i Horsens, og derfor standser vi en del tog ekstraordinært i Hedensted og Skanderborg

Mandag den 7. maj har cykelløbet Giro d'Italia start og mål i Horsens. Det er første gang, at vi oplever et par etaper af cykelløbet i Danmark, og derfor forventer vi, at der kommer en del flere passagerer end normalt til Horsens.

Vi standser derfor ekstra med nogle tog i Hedensted og Skanderborg, så det er let at komme til Horsens. Vi sætter også ekstra togsæt på nogle af dem.

Hvilke tog handler det om?

Vi har lavet en oversigt over, hvilke tog der standser ekstraordinært i hhv. Hedensted og Skanderborg. Du finder oversigterne herunder

Her kan du se hvilke tog, der standser ekstraordinært i Hedensted.

Her kan du se hvilke tog, der standser ekstraordinært i Skanderborg.

DSB ønsker dig rigtig god fornøjelse med Giro d'Italia i Horsens

Kilde: **fredag 4. maj 2012** kl. 07:45

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=27755>

(BL)

Fr 4/5 2012 – sø 6/5 2012

Befordring af materiel

Operatør: Railcare Tåg

Tog RM 8216 (Str-Fa), MY 200, 100 km/t.

Str 9.25, Hm (34)-41, Ho 9.50, 10.(11)14, (28)-29, Ft (42)-52, Bb (57½)-59, Gg 11.(20½)-22, Jl (30)-34, Vj 52, Fa 12.10.

Tog RM 8249 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 13.20, Vj 45, Ges (52)-55, Ty 14.(24½)-55, Ke 15.(09)-10½, Hr 15.(21)-22, Uu (41)-46, Ho 16.(01½)-02, Str 16.17.

Bemærkninger Struer Spor 97

Kilde: Toganmeldelse nr. 8432, **mandag 1. maj 2012**

(BL)

Rettidighed – Mere luft i køreplanerne

Om et ME-lokomotiv skal trække fire dobbeltdækkervogne eller seks dobbeltdækkervogne har stor betydning for, hvor hurtigt toget kan køre. I køreplanen for 2011 var togene mellem København og Nykøbing F og på Nordvestbanen sat til at køre med fire vogne. Men på pressede afgangse var DSB ofte nødt til at sætte seks vogne på. Og så er det, der kan opstå forsinkelser.

»Derfor kører vi køreplanen for 2012 hele tiden efter, at der er seks vogne på. Det giver ekstra luft – især når der kun er fire vogne på. Det betyder, at det tager fem minutter mere at køre til Nykøbing, men det vil passagererne nok hellere have end at komme for sent ind i mellem,« siger Stig Bohnstedt fra Trafikplanlægning. Her sidder han sammen med blandt andre Henrik Møller og skruer køreplanerne sammen.

Mere tid til personaleskift

Køreplanlæggerne tager altid udgangspunkt i den eksisterende køreplan, når de skal lave det kommende års køreplan. Og så justerer og ændrer de planen efter de behov, de hører om fra blandt andet personalet, præcisionsgrupperne og de strækningsansvarlige. Og det har givet dem et mere struktureret indblik i de behov, der er for ændringer.

Det betyder for eksempel, at der nu er lagt et par minutters holdetid ind i **Næ** og **Te**.

»Det givet mere tid til personaleskift,« siger Henrik Møller.

I den kommende køreplan for 2013 er der også taget højde for ændrede forhold. Blandt andet på Grenaabanen, hvor de nye tog har givet en stor passagerfremgang. Det har køreplanen ikke kunnet holde til, så der er ofte forsinkelser.

»Det har vi forsøgt at tage højde for i den kommende køreplan, hvor vi flytter nogle krydsninger og lægger op til fem minutter ekstra ind,« siger Henrik Møller.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 5. maj 2012**

(JSL via BL)

Ti 8/5 2012

Befordring af materiel

Tog RM 8316 (Str-Fa), MY 200, 100 km/t.

Str 9.33, Hm (39½)-41, Ho (50)-10.00, Uu (15½)-20, Hr (39½)-40½, Ke (49½)-55½, Ty 11.(13½)-39, 12.(06)-10, Vj 16, Fa 12.34.

Befordring af skinner

Tog RM 8349 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 13.20, Vj 45, Ges (51)-55, Ty (24½)-26½, Hr (52½)-15.10½, Id (24)-26, Ts (39½)-16.14½, Ho (24)-44, Str 16.58.

Bemærkninger Struer Spor 97

Kilde. Toganmeldelse nr. 8432, **tirsdag, den 1. maj 2012**, kl. 13.19

Aflyst

Tog 8316 og 8349 må være aflyst, for om eftermiddagen holdt de 9 Rs-vogne i spor 97 med den resterende tredjedel af skinnerne, der skulle have været lagt ud på **Langåbanen** den afvigte nat. I stedet udskydes kørslen med 9 tomme Rs-vogne og hente nye Rs-vogne i **Fa** til **onsdag 9. maj 2012**.

(BL)

On 9/5 2012

Tomme Rs-skinnevogne

Operatør. Railcare Tåg

Tog RM 8316 (Str-Fa), MY 200, 100 km/t.

Str 9.33, Hm (39½)-41, Ho (50)-10.00, Uu (15½)-20, Hr (39½)-40½, Ke (49½)-55½, Ty (11.13½)-39, Ges 12.(06)-10, Vj 16, Fa 12.34.

Tog RM 8349 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 13.20, Vj 45, Ges (51)-55, Ty (24½)-26½, Hr (52½)-15.10½, Id (24)-26, Ts (39½)-16.14½, Ho (24)-44, Str 16.58.

Bemærkninger Struer Spor 97

Kilde: Toganmeldelse nr. 8924 **tirsdag, den 8. maj 2012**, kl. 13.19

(BL)

To 10/5 2012

Befordring af godsvogne

Operatør: CFL Cargo Danmark

Aflyses:

CM 6312 (Pa-Hr)

Tillyses:

Tog CG 6171 (Pa-JI), fredag 11. maj 2012 (JI -Hr), MZIV 1400, 120 km/t.

Pa 21.00, Oj (37½)-22.14½, Kd 22.42½, Fa 23.(00)-22, Vj (44)-46, JI 0.01, Hr 0.47.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9109, **torsdag 10. maj 2012**, kl. 15.02

(BL)

Fr 11/5 2012

Ændret S-togskøreplan hele sommeren

Sommeren er fyldt med byggearbejder, der kommer til at påvirke S-togskøreplanen markant.

Banedanmark renoverer broer på Køge Bugtbanen fra den 11. juni til den 5. august og fortsætter samtidig med at ombygge Nørreport. Københavns Kommune går den 29. juni om aftenen i gang med at bygge vej tunnel under Nordhavnsvej og en midlertidig togbro, og dette arbejde forventes også færdigt den 5. august.

Alle tre arbejder påvirker S-togskøreplanen markant fra den 11.6. til den 5.8. – særligt Køge Bugtbanen (fra 11.6.) og Hillerødstrækningen og Klampenborgbanen (fra 29.6.), men alle strækninger bliver mere eller mindre berørt.

Arbejderne er lagt hen over sommeren for at få dem overstået, mens mange S-togspendlere er på ferie.

”Det er aldrig sjovt, når der sker større ændringer på grund af sporarbejde eller andet byggeri, men vi tager vores kunder i hånden hele vejen. Vi har lavet en robust køreplan, og jeg vil samtidig appellere til, at vores kunder forbereder sig på ændringerne og tager af sted i god tid, indtil de er fortlrolige med forholdene for netop deres rejse,” siger produktionsdirektør i DSB S-tog, Dan Stig Jensen.

Overblik over ændringerne

Generelle ændringer fra den 11.6. til den 28.6.

Hvad sker der?

– Banedanmark renoverer broer på Køge Bugtbanen og ombygger Nørreport

Hvad betyder det for S-togtrafikken?

– Linje E kører ikke, og hver anden linje A kører hele vejen fra Køge til Farum, mens hver anden kun kører til Åmarken Station. Der er derfor indsat Togbusser mellem Åmarken og Valby Station mandag til lørdag i dagtimerne og mellem Åmarken og Ny Ellebjerg Station i morgenmyldretiden.

– Samtidig bliver nogle S-togslinjer på andre strækninger taget helt ud, så der kun kører én linje på flere af S-togsstrækningerne. Det sker for at sikre en mere robust køreplan. Årsagen er, at togene på Køge Bugtbanen kun kan køre i ét spor, mens arbejdet står på, og hvis alle linjer samtidig skulle køre på resten af S-togsnettet, ville mange tog skulle skifte køreretning på København H. Det er der ikke plads til, hvorfor det ville indebære meget stor risiko for forsinkelser på hele S-togsnettet.

– På grund af ombygningen af Nørreport standser S-togene stadig ikke på Nørreport efter kl. 19.30.

Hvad betyder det for plads i togene og cykler?

– På Køge Bugtbanen vil der være afgang i myldretiden med mange stående passagerer. Der bliver sat så lange tog ind som muligt på strækningen. Husk at sidde tre på et sæde.

– Rejsende med cykel på Køge Bugtbanen opfordres til at benytte de afgang, der kun kører mellem Køge og Åmarken, for så at cykle videre derfra eller til andre toglinjer i Valby eller Ny Ellebjerg. DSB S-tog og Københavns Kommune vil sørge for skiltning af cykelruter.

– På resten af S-togsnettet vil der kun være ganske få afgang med mange stående passagerer og begrænset plads til cykler.

Se køreplaner og ændringer i detaljer på strækningerne for perioden fra den 11.6. til den 28.6. på dsb.dk/sommer fra mandag den 14. maj.

Generelle ændringer fra den 29.6. kl. 20 til den 5.8.

Hvad sker der?

– København Kommune anlægger tunnel under Nordhavnsvej. De fjerner togsporene for at bore ud til tunnel og derefter anlægge en midlertidig togbro, togene kan køre over, mens der arbejdes på tunnelen nedenunder. Der arbejdes i døgn drift i fem uger for at sikre togdrift hurtigst muligt igen.

– Banedanmark renoverer fortsat broer på Køge Bugtbanen og ombygger Nørreport.

Hvad betyder det for S-togtrafikken?

– Der kører ikke S-tog mellem Svanemøllen og Hellerup. Det betyder, at nogle linjer vil køre alternative veje. F.eks. vil linje E og B på Hillerødstrækningen køre ind omkring Ringbanen via Hellerup, og her bliver Ryparken Station en væsentlig skiftestation

– Hver anden linje A kører hele vejen fra Køge til Farum, mens hver anden kun kører til Åmarken Station. Der er derfor indsat Togbusser mellem Åmarken og Valby Station mandag til lørdag i dagtimerne og mellem Åmarken og Ny Ellebjerg Station i morgenmyldretiden.

– Nogle S-togslinjer er stadig taget ud, fordi togene på Køge Bugtbanen kun kan køre i ét spor

– S-togene standser nu igen på Nørreport om aftenen.

Hvad betyder det for plads i togene og cykler?

– Der vil særligt på Køge Bugtbanen og Hillerødstrækningen være afgang i myldretiden, som vil være meget fulde. Husk at sidde tre på et sæde.

– Der bliver sat så lange tog ind som muligt på Køge Bugtbanen i myldretiden, mens perronerne på Ringbanen er lavet til korte tog, så der kun kan køre korte tog på Hillerødstrækningen og Klampenborgbanen i denne periode. Det kan betyde, at det kan være svært at få sin cykel med.

– Rejsende med cykel på Køge Bugtbanen opfordres til at benytte de afgang, der kun kører mellem Køge og Åmarken, for så at cykle til andre toglinjer i Valby eller Ny Ellebjerg. DSB S-tog og Københavns Kommune vil sørge for skiltning af cykelruter.

S-togskøreplanerne og yderligere information om perioden fra den 29.6. til den 5.8. kan findes på dsb.dk/sommer fra slutningen af maj.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 11. maj 2012**
(JSL via BL)

Befordring af skinnevogne

Operatør: Railcare Tåg

Tog RG 6202 (Str-Fa), MY 300, 100 km/t.

Str 9.33, Hm (39½)-41, Ho (50)-10.00, Uu (15½)-20, Hr (39½)-40½, Ke (49½)-55½, Ty 11.(13½)-39, Ges 12.(06)-10, Vj 16, Fa 12.34.

Tog RG 6203 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 13.20, Vj 45, Ges (51)-55, Ft 15.(11)-16, Hr 15.(28½)-44, Ib (53)-59, Id 16.(04)-26, Ts (39½)-41, Ho (51)-17.42, Str 17.56.

Bemærkninger Struer Spor 97

Kilde: Toganmeldelse nr. 9148, **fredag 11. maj 2012** 8.05

Aflyses:

Operatør: Railcare Tåg

RG 6203 (Ho-Str)

Tillyses:

Operatør: Railcare Tåg

Tog RG 6207 (Ho-Str), MY 500, 100 km/t.

Ho 21.30, Str 21.44.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9220, **fredag 11. maj 2012** 15.19

Driftsforstyrrelser (infrastruktur)

Arriva Tog A/S, Driftsforstyrrelser (infrastruktur)

Tog AM 8288 (Sk-Vg), LINT, 120 km/t.

Aflyses

AM 7379 Skive-Struer

Kilde: Toganmeldelse nr. 8918, **tirsdag 8. maj 2012**

(BL)

Fr 11/5 2012 – sø 13/5 2012

Ændringer i trafikken

Fredericia-Struer: Weekend med busser mellem Jelling og Give

Fra fredag den 11. maj om aftenen til og med søndag den 13. maj kører vi busser i stedet for tog mellem Jelling og Give. Vi kan ikke køre som normalt, mens der bliver bygget bro over banen.

Du kan se de ændrede tider her på Rejseplanen.

Her kan du downloade en køreplan, der gælder den fredag den 11. maj om aftenen.

Her kan du downloade en køreplan, der gælder lørdag den 12. og søndag den 13. maj.

Hvad betyder ændringerne for dig der kører mellem København/Fredericia og Struer/Thisted i weekenden?

- Vi kører som normalt mellem København/Fredericia og Jelling.
- Mellem Jelling og Give kører vi busser i forbindelse med togene.
- Mellem Give og Struer kører vi efter en særlig køreplan tilpasset busserne i Give. I retning mod Fredericia skal du tidligere af sted end normalt. I retning mod Struer kommer du lidt senere frem.
- Vi kører til og fra Thisted kører som normalt, men kører kun lokalt mellem Struer og Thisted. Kommer du fra Fredericia/Herning, skal du skifte tog i Struer. Vær opmærksom på, at der er ændrede tider mellem Fredericia og fra Struer.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=27764>

Onsdag 9. maj 2012 holdt der et par gule maskiner oppe på vejbroen med **176 Tykhøjvej**, der krydser banen mellem **Far** (Farre) og **Gg** (Gadbjerg). Vejen så ud til at være spærret af, og nogle orangeklædte mænd gik ved broen.

Derfor søges der efter et bro-/vejarbejde i km 98,65 ved **Tykhøjvej**, og gevinsten er:

Give: Tykhøjvej i Farre spærret for alt trafik

Vejarbejde/broarbejde

Vejen er nu spærret for **alt trafik**. Der er omkørsel for alt trafik udenom Farre via rute 473 (Bredsten Landevej) og rute 30 (Farrevej).

Tykhøjvej ved jernbanebroen er spærret frem til 31. maj 2012.

Arbejdet omfatter udskiftning af bro over jernbane.

Kilde:

<http://www.nyheder.vejle.dk/Borger/Trafik-og-veje/Service-til-dig/Give-Tykhoejetvej-i-Farre-spaerret-for-alt-trafik.aspx>

Manglende korrektur

alt trafik

Det hedder "**trafik** sb., -ken, -ker." Substantivet/navneordet "en trafik" er af fælleskøn. Derfor skal "alt trafik" ændres til "**al trafik**".

udenom Farre

Retskrivningsordbogen § 19. Skrivemåden uafhængig af udtalen side 657-661.

Om en ordforbindelse skrives i ét eller flere ord, kan ikke altid udledes af udtalen. Skrivemåden afhænger da undertiden af forbindelsens grammatiske funktion eller dens betydning.

(1) ADVERBIUM (biord) + PRÆPOSITION (forholdsord)

Vejen gik stejlt op ad bakken. (Men: *Vejen gik stejlt opad.*)

Neden under gulvet vrimlede det med mus. (Men: *Nedenunder vrimlede det med mus.*)

Jensen bor lige over for Andersen. (Men: *Jensen bor lige overfor på fjerde sal.*)

Altså, når forholdsordet har en styrelse, skrives ordet i **to ord**. Når det **ikke** står umiddelbart efter: **ét ord**.

I stedet for “**udenom Farre**” burde der have stået “**uden om Farre**”

at bro

At slå en bro eller bygge en bro er operativ handling ved tandlægen eller beregnet af ingeniøren, men her er det noget vrøvl at skrive “udskiftning at bro over jernbane”. Der skulle have stået “**udskiftning af bro over jernbane**”.

Manglende korrektur

Fire fejl på seks linjer. Der er ingen stavfejl, men det er forkerte sammensætninger af ord eller forkerte ord, der er brugt.

Hvis **Vj Kommune** ønsker at få læst korrektur på deres offentliggørelser, ville der være mange penge at tjene, hvis du stiller dig til rådighed. Du behøver ikke at bo i **Vj** eller komme på et kommunekontor hver dag. Få tilsendt tekster til korrektur med @-post og få f.eks. udbetalt et beløb for hver fejl, der opdages.

Det vil måske få kommunen til at opfordre dens ansatte til at foretage en stave- og grammatikkontrol, før de sender den til korrektur, og derved sænke udgifterne til at få foretaget ekstern korrektur!

(BL)

Lø 12/5 2012

Befordring af godsvogne

Operatør: Railcare Tåg

Tog RG 6180 (Str-Ho), MY 200, 100 km/t.

Str, 6.18, Ho 6.34.

Tog RG 6181 (Ho-Str), MY 0, 120 km/t.

Ho 7.16, Str 7.29.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9221, **fredag 11. maj 2012** 18.30

Kl. 6 befandt 92 86 000 1134-2 DK-RCDK + D-SRAIL Rs-vogne sig mellem **Ra** (Ravnstrup) og **Vg** i en sporspærring.

(BL)

Befordring af materiel

Operatør Railcare Tåg

Tog RM 6103 (Ho-Str), MY 0, 120 km/t.

Ho 18.19, Str 18.33.

Tog RM 6104 (Vg-Lg), MY 0, 120 km/t.

Vg 19.30, Lg 20.08.

Bemærkninger Lg Kommer fra spærret spor

Tog RM 6105 (Lg-Vg), MY 0, 120 km/t.

Lg 20.40, 21.08-12, Vg 21.18.

Bemærkninger Vg Til spærret spor.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9257, **lørdag, den 12. maj 2012**, kl. 8.57

(BL)

Sø 13/5 2012

Befordring af skinnevogne

Operatør: Railcare Tåg

Tog RG 6182 (Str-Fa), Str-Ho MY 250, Ho-Fa MY 500, 100 km/t.

Str 7.10, Ho 7.23-8.02, Uf (24)-39 X 5217, Rj 57, Sj 9.21, Øg (35)-45, Tr 55 X 5125, Va 10.(10)-22 X 5133, Es 10:45-11.17, Bm 28, Kd 12.08, Fa 12.27.

Bemærkninger Ho Optage skinnevogne Es Omløbe Toglængde. 450 m.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9221, **fredag 11. maj 2012** 18.30

Tog 6182 afgik fra **Str** kl. 9.17 (-127). I **Ho** spor 4 skulle 9 Rs kobles bag på. Først kl. 10.52½ (-153) passerer tog 6182 **Storå Vem → Uf** i solskin. Læs en beretning placeret under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**.

(BL)

Tog RM 6141 (Fa-Es), MY 0

Fa 14.05, Es 15.13

Tog RM 6143 (Es-Str), MY 0

Es 15.18, Øg 16.05-20, Uf 17.16-25, Str 18.00.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9263, **lørdag, den 12. maj 2012**, 10.58

(BL)

Ma 14/5 2012

Befordring af tomme Rs-skinnevogne

Operatør Railcare Tåg

Tog RM 6202 (Str-Fa), MY 300

Str 9.33, Hm 39½-41, Ho 9.(50)-10.00. Uu (15½)-20, Hr (39½)-40½, Ke (49½)-55½, Ty 11.(13½)-11.39, Ges 12.(06)-10, Vj 16, Fa 12.34.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9263, **lørdag, den 12. maj 2012**, 10.58

(BL)

Sø 20/5 2012

Befordring af tomme godsvogne fra militærtransport

Tog G 8618 (Fa-Va), MZ 700, 100 km/t.

Fa 7.15, Kd 30, Bm 8.08, Es 20-45, Va 9.01

Bemærkninger Es Omløb Va Til Oksbøl Togstørrelse 413 m

Tog GM 8226 (Va-Fa); MZ 0,

Va, 13.30, Es 45-55, Bm 14.05, Kd 33, Fa 14.48.

Bemærkninger Va Fra Oksbøl

Kilde: Toganmeldelse nr. 8256, **tirsdag, 1. maj 2012** kl. 12.21

(BL)

Sø 27/5 2012

21 minutter længere til København

Det bliver stort, det bliver dyrt og det bliver bøvl, når Nordvestbanen lukker for al togtrafik mellem Holbæk og Lejre fra 2. juni og tre måneder frem.

– Det er det største sporarbejde, der nogensinde har været i den sjællandske regionaltrafik. Og også det længstvarende, siger strækningsansvarlig på Nordvestbanen, Peter Rasmussen.

25 kilometer uden tog

Sporarbejdet lukker Nordvestbanen fra 2. juni til 2. september på den 25 kilometer lange strækning mellem Holbæk og Lejre, hvor togene bliver erstattet af busser. Det vil medføre forsinkelser for samtlige passagerer.

– For passagerer mellem Holbæk og København forøges rejsetiden med 11 minutter, mens pasasgerer fra Vipperød må affinde sig med 21 minutters længere transporttid til Hovedstaden, siger Peter Rasmussen.

Togbusser hver halve time

DSB sætter i stedet togbusser ind mellem Holbæk og Lejre – både en hurtigbus og en langsommere med stop undervejs.

Busserne vil køre hver halve time frem til kl. 21 mandag til fredag. På andre tidspunkter bliver der timedrift på strækningen.

Sporarbejdet skal sikre dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød og vil foregå de kommende tre år.

dr.dk, **søndag 27. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet

(JSL via BL)

To 31/5 2012

Seks MR-togsæt til Kb

I aften skal der køres seks MR-tog til **Kb**; de kører således mellem **Fa** og **Ro**.

4 sæt i tog M 8460 (Fa-Ro), Fa 20:58 – Ro 22:44

2 sæt i tog M 8462 (Fa-Ro), Fa 21:18 – Ro 23:12.

(JSL via BL)

Sø 3/6 2012 – ti 5/6 2012

Tre store sporarbejder starter i weekenden

Fakta om sejladsen

Overførslen af togene fra Frederikshavn til Göteborg er planlagt til at finde sted på følgende tidspunkter:

Søndag den 3. juni Tre MR-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30
Mandag den 4. juni To IC3-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30
Tirsdag den 5. juni To IC3-tog fra Frederikshavn kl. 8.00 og med ankomst til Göteborg kl. 12.00
Tre MR-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30.

Det er godsfærgeren Stena Scanrail, der forestår overførslerne, og den har sit eget leje i Frederikshavn i den fjerneste ende af havnebassinet.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 1. juni 2012**
(JSL via BL)

On 6/6 2012

Driftssimulering med IC2 Ar-Vj-Str-Vj-Str

Tog M 8108 (Ar-Vj), MP, Ar 12.36, Vj 13.16.

Aflyses:

Tog M 8109 (Vj-Str), MP, Vj 13.26, JI 41-46, Bb 14.15-19, Hr 37-38, Ho 15.24-41, Str 15.56.
Tog M 8110 (Str-Vj), MP, Str 16.30, Ho 50-59, Uu 17.14-20, Hr 42-18.11, Bb 34-46, JI 19.12-16, Vj 19.31.
Tog M 8111 (Vj-Ar), MP, Vj 19.46, Hr 20.53-21.10, Ho 21.45-22.02, Str 22.16.

Tillyses:

Tog M 8113 (Vj-Ar), MF, 160 km/t.
Vj 18.23, Ar 19.04.
Tog M 88109 (Vj-Str), MF, 180 km/t.
Vj 13.26, Ges 31½-32, JI 41-46, Bb 14.06½-07, Ft 12½-14, Hr 24-25, Ib 32-32½, Id 37½-38, Uu 43½-46, Ts 51½-52, Ho 15.00-01, Sgs 03-03½, Hm 10-25, Str 15.31.
Tog M 88110 (Str-Vj), MF, 160 km/t.
Str 15.50, Hm 57-16.01, Sgs 07-07½, Ho 10-12, Ts 20-25½, Id 35½-36½, Hr 16.50-17.11, Ke 18-18½, Ft 23-23½, Bb 29-29½, Ty 36-39, Gw 44½-45, Gg 52-54½, Ges 18.07-09½, Vj 18.15.

Første MP kommer til Str

Det er første gang, litra MP kommer til **Str**. Første gang litra MG kom til **Str**, skete det **onsdag 6. oktober 2010** kl. 13.42. At kørslen kaldes en driftssimulering kan skyldes, at der profilet i forhold til perronerne, der skal synes. Det skete med den første kørsel med litra MG til **Str**.

Togarten er ved alle tog anført til at være litra MF. Bemærk, tog 88109 har togartens maksimum sat til 180 km/t. mens antagelig modløbet som tog 88110 er litraet maks. hastighed sat til "kun" 160 km/t. Bemærk også, at der i begge kørselsretninger standses i **Sgs** (Søndergård S), hvor hjertestykket i sporskiftet i flere år har været fjernet. Hvis der kommer personale ud, ville det være godt at stå på den ydre trappe på østmuren af **BILKA**.

Kilde: Toganmeldelse nr. 10620, **fredag 1. maj 2012**, side 1-3
(BL)

To 7/6 2012

MP-testkørsel Ar-Ab-Ar

Tog M 8115 (Ar-Ab, MP, Ar 10.35, Hb 11.49-51, Ab 12.33.
Tog M 8120 (Ab-Ar), MP, Ab 13.31, Hb 14.15½-16½, Ar 15.30.
(BL)

MjbaD kører særtog til Runrig-koncerten på Nørre Vosborg.

Særtog til Nørre Vosborg

Ta' med toget til Runrig koncert på Nørre Vosborg torsdag den 7. juni 2012 ... Læs mere

Kilde: <http://www.mjba.dk/index.asp?uID=87558623702062012084701&page=24>

Tog PP 308262 (Vem-Uf), Y-tog, Vem 17.25, Uf 17.40.
Tog PP 308295 (Uf-Vem), Y-tog, Uf 23.31, Vem 23.45.
Der standses med begge tog ved ovk 127 i km 166,2. Vejen fører til **Nørre Vosborg**.
(LuJ via BL)

Lø 23/6 2012 – fr 6/7 2012

Sporarbejde Skive-Langå 23. juni – 6. juli 2012

Fra og med lørdag den 23. juni til og med fredag den 6. juli laver Banedanmark omfattende sporfornyelse af jernbanen mellem Skive og Langå. Senere vil arbejdet udvides til også at omfatte hele strækningen mellem hhv. Struer-Langå og Struer-Skive. Du kan her nedenfor se en samlet oversigt over, hvor der er sporspærring og hvornår. Du kan finde detaljeret information om selve arbejdet på Banedanmarks hjemmeside <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=15807>.

Fase 1: I perioden 12. maj – 22. juni 2012 – sporspærring mellem Skive og Viborg

Fase 2: I perioden 23. juni – 6. juli 2012 – sporspærring mellem Skive og Langå

Fase 3: I perioden 7. juli – 12. august 2012 – sporspærring mellem Struer og Langå

Fase 4: I perioden 13. august – 30. september 2012 – sporspærring mellem Stuer og Skive

Her på siden vil al tilgængelig og nyttig information om Fase 2 – spærringen mellem Skive og Langå, for perioden fra den 23. juni til og med den 6. juli – være at finde.

Oversigt (sådan bliver strækningen betjent)

Kilde: **fredag 1. juni 2012**

<http://www.mitarriva.dk/trafikinformation/sporarbejde/400-sporarbejde-skive-langa-23-juni-6-juli-2012>
(BL)

Lø 23/6 2012 – sø 12/8 2012

Sporarbejde Herning-Skanderborg 23. juni – 12. august 2012

Fra og med lørdag den 23. juni til og med søndag den 12. august laver Banedanmark omfattende sporfornyelse af jernbanen på strækningen Herning-Silkeborg-Skanderborg. Du kan finde detaljeret information om selve arbejdet på Banedanmarks hjemmeside

<http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=15573>

Her på siden finder du information om perioden fra den 23. juni til og med den 12. august, hvor der vil blive kørt togbusser mellem Herning og Skanderborg.

Bemærk, køreplan for pendlerminibus mellem Svejlbæk og Silkeborg er opdelt i to perioder og findes i ovenstående køreplan. Køreplanen for pendlerminibus mellem Pårup og Engesvang er ligeledes at finde i ovenstående køreplan.

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/415-sporarbejde-herning-skanderborg-23-juni-12-august-2012>, **fredag 1. juni 2012**

(BL)

Sø 1/7 2012

Ny køreplan 1. juli 2012

Søndag den 1. juli 2012 træder en ny køreplan i kraft på Odderbanen

Der er meget få ændringer, men det nuværende tog mandag-fredag Odder afg. 7.20 tidligerelægges til 7.12, men fra Mårslet dog i samme plan som nu.

Kilde: <http://www.lemvigbanen.dk/index.asp?uID=87558623702062012084330>

(BL)

TRÆKKRAFT

/5 2012

Mdt Kj

BLDX [MX 1019](#) (grøn) er medio **maj 2012** flyttet ind i remisen i **Kj**.

(JSL via BL)

To 24/5 2012

MK i Vj

Før middag ses RSC [MK 518](#) henslukkert på sin vante plads ved det sted, hvor den **gule** personalebygning er nedrevet.

(BL)

GODSVOGNE

To 24/5 2012

Godsvogne på Vj Havn

Ved **BRENNTAG** er begge de to spor bag hegnet langs gade rustne. Skinnernes rustne farve fortæller, at der ikke er kommet mange godsvogne i den senere tid.

I sydligste af de to spor i **Nordkajen** langs havnebassinet holder to Tds-stammer 6 hhv. 4 vogne. Fra V er noteret:

0730 890-9 Tds⁹²⁵
+ 0753 072-6 Tds^{940.1}
+ 0722 427-0 Tds⁹³⁰
+ 0730 913-9 Tds⁹²⁵
+ 0722 375-1 Tds⁹³⁰
+ 0730 889-1 Tds⁹²⁵
+ 0730 905-5 Tds⁹²⁵
+ 0721 840-5 Tds⁹⁴²
+ 0730 890-9 Tds⁹²⁵.

0738 895-0 Tds⁹³²
+ 0730 927-9 Tds⁹²⁵
+ 0738 625-1 Tds⁹³²
+ 0739 692-0 Tds⁹⁴⁰.

Det blå vandret liggende klædeskab kan selv køre i hus, når det ikke skal arbejde, idet skinnehjulene hæves, og så kører den på de fire gummi hjul, hvor kraften overføres til.

(BL)

Fr 25/5 2012

Godsvogne på Vj Havn

Siden i går formiddag er der kommet en tankvogn til **BRENNTAG**. Den holder i sporet nærmest **Strandgade**, og en slange fører over nabosporet til en studs. Vognen nummer er: 33 80 D-NACCO 7929 326-6 Zacns, **Bf. Maschen**.

I sydligste af de to spor i **Nordkajen** langs havnebassinet holder der et ikke ofte set litra: Tads⁹⁶¹. Der er kun 5 Tads-vogne mod normalt 10-12 Tds-vogne. Fra V noteres:

31 80 D-DB 0835 001-5 Tads⁹⁶¹
+ 31 80 D-DB 0835 099-9 Tads⁹⁶¹
+ 31 80 D-DB 0835 105-4 Tads⁹⁶¹
+ 31 80 D-DB 0835 175-7 Tads⁹⁶¹
+ 31 80 D-DB 0835 034-6 Tads⁹⁶¹.

(BL)

Ma 28/5 2012

Uacns-vogne i Rg

I eftermiddags var jeg et smut i **Rg**. Der stod bl.a. Contecs flotte blå Köf 277.

Mere interessant var fire Uacns, der stod på læssesporet ved siden af Köf'en. Vognene var kommet til Faxe Kalk i **Vj** med kalk fra **Tyskland**, *men hvorfor mon de er endt i Rg? Kunne man tænke sig Faxe Kalk skulle til at læsse i Rg?*

Vognene var:

Uacns 37 80 D-VTGD 9327 198-9
Uacns 37 80 D-VTGD 9327 199-7
Uacns 33 80 D-ERMD 9326 619-9
Uacns 33 80 D-ERMD 9326 618-1.

De to VTG-vogne havde tidligere kørt for Holcim/EUPEC, måske med cement til **Rügen** til brug til den store gasrørledning i **Østersøen**?

De to Ermewa-vogne havde også fået fjernet noget reklame, men det var gjort mere grundigt. De havde begge blå sedler (må ikke genlæses), den ene havde fået bukket nogle trin.

Jeg håber da, banen har fået en ny godskunde.

I **Næ** stod MY 105 med et træk langskinner på blå Rs-vogne fra D-SRAIL (Stalberg Rönsch) og Contecs skinneafslæsningsvogn.

(JSL via BL)

On 30/5 2012

Godsvogne i Rg

I nat var jeg i **Rg** på vej til Kh med RØ 4274 og igen på vej hjem med RØ 2201 i morges. I **Rg** stod der mange godsvogne, bl.a. to ex. DSB Sgns, den ene mærket 31 RIV 86 DK-DB 455 6 997-7.

Den anden kunne jeg ikke se nummeret på. Der var også mange vogne med stål til Glostrup (i samme række som de to Sgns'er), bl.a. en Rbns 646.

De fire Uacns'er står stadig i **Rg**.

(JSL via BL)

To 31/5 2012

Godsvogn i Rg

I **Rg** var nu kommet en femte kalkvogn – Ermewa Uacns 33-80-9326 607-4, denne gang adresseret til **Rg** med 70,75 t "Weichbranntkalk 0-3 mm" fra Rheinkalk, **Werk Hönnetal**.

Fra VTG Uacns 37-80-9327 198-9 kunne man høre luft sive ud, og neden for studsene afslørede grå granulatrest, at vognen for nyligt var blevet tømt.
(JSL via BL)

TOGSÆT

To 10/5 2012

Den seneste statusrapport på IC2 og IC4: www.ing.dk/modules/fsArticle/download.php?fileid=1227.

Mere om IC2/IC4 fra www.ing.dk på:

<http://ing.dk/artikel/129787-nye-ic4-problemer-italienernes-lodde-teknik-er-helt-til-rotterne> og

<http://ing.dk/artikel/129747-stik-imod-loefterne-ic4-toget-koster-dsb-dyrt>.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 10. maj 2012**

(JSL via BL)

Sø 20/5 2012

Skjern-Esbjerg

Første sete skiltning Sj-Es

I dag ses en ny destinationsskiltning på et Linttog – noget, der har været savnet i lang tid af passagerne. I publikumskøreplanen er det angivet med [REDACTED] for togs ankomst til **Sj** i linjen **Es**, hvis toget fortsætter dertil, men nu kan det læses på selve togsættet.

DSB-tog, der kører **Str-Fa**, skiltes "**Fredericia**" og ikke kun "**Herning**", og tog til **Kh** skiltets med mere end "**Fa**".

AR AR 2041 med tog RA 5258 (Str-Sj) ses ved afgang fra **Str** kl. 16.48 (±0). Det er dejligt at se, at Arriva laver en bedre skiltning.

Nu mangler Banedanmark at skrive på monitorerne, at det pågældende tog fortsætter ud over **Skjern** til **Esbjerg**.

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 6/5 2012

Blåt lok holder på mdt Od

Blå Thomas 1 ses på mdt Od kl.

(BL)

Fr 11/5 – sø 13/5 2012

DSB S 736 og DSB MY 1159 var på forårstur mellem **Næ** og **Vo** **lørdag 12. maj 2012** og **søndag 13. maj 2012**, som den **12. maj 2012** var noget regnfuld og blæsende, mens **13. maj** var med solskin det meste af dagen og drivende skyer. **Fredag 11. maj 2012** ankom de med deres materieltog til **Næ** og afgik igen **søndag 13. maj 2012** sent på eftermiddagen mod **Ro** og **Kh** igen.

(KP via BL)

Lø 12/5 2012 – sø 13/5 2012

S-maskinekørsel Næ-Vo-Næ

I weekenden **12. + 13. maj 2012** kørte DSB Museumstog hver dag tre togpar mellem **Næ** og **Vo**. Det første og sidste togpar kørte med DSB S 736, der så havde en pause til at blive "nurset" lidt, mens MY 1159 kørte turen midt på dagen. Alle tog var oprangeret af (set fra nord) Gs 41985 (der fungerer som vandvogn til S-maskinen) + Ac 42 + Ax 393 + Bu 3703 + Cd 1210 + Cc 1132 + B 2000.

Om lørdagen var vejret ikke det bedste, og passagertallet var lidt tamt, men søndagen var både vejret og passagertallet bedre – så der er håb om at Museumstog vender tilbage næste år (på grund af passagertallet, ikke vejret;-). Drejeskiven blev desværre ikke brugt. Det ene spor derhen er spærret pga. dårlige sveller, det andet er spærret fordi skinnekroppen helt er væk på et over 50 cm langt stykke, sikkert nedsvivende vand fra **Rampen**, der har fremmet rusten. Med sig **Næ** havde Museumstog også en E-vogn med kul, deres mandskabs(post)vogn og trolje 207, der bruges som mobil kulkran. Alt materiellet kom til **Næ** via **Kj** fredag aften og kørte samme vej retur sidst på eftermiddagen om søndagen.

(JSL via BL)

Sø 3/6 2012

ØSJK kører til Mrb

Sammen med *Kasper Pedersen* var jeg først på formiddagen i **OI** for at se ØSJK's særtog til **Mrb**, se <http://www.osjk.dk/intro/siden/index.htm>.

Toget bestod af LJ M 32 + CLE 1680 + CL 1493 + HTJ CLE 71 + ZB 99645 + en af Contec Rails Slmmps læsset med en meget flot gammel Volvo 544 Duett. Nummeret på den sidste vogn kunne jeg desværre

ikke se fra broen, men måske ser jeg det i eftermiddag i **OI**, når jeg med RØ 2447 krydser toget på vej tilbage til **Kj**?

Vi forsøgte at se toget igen ved **Myg** (Myrup Grusgrav), men toget kom os desværre i forkøbet ...
(JSL via BL)

SPECIALKØRETØJER

Ma 14/5 2012

Mandag stod en stor Strabag svellestopper mærket 99 80 9124 003-1 (Matisa 695/2009, chassis 305/2008) i **Næ**. Svellestopperen havde i weekenden arbejdet på Lollandsbanen.

(JSL via BL)

FASTE ANLÆG

Ma 23/1 2012

Præcisionsgruppe Struer/Herning

Perronure kontra armbåndsure

Mange steder er det specielt for lokomotivpersonalet, svært at se og bruge perronurene konstruktivt i direkte afgangsjemed. Perronurene har dog stadig deres berettigelse, både i forhold til passagererne – der altid vil tjekke afgang op mod disse, men også for det kørende personale.

Perronurene er nemlig radiostyrede og bliver automatisk synkroniserede en gang i døgnet. For at få så korrekt afgangstid som muligt, opfordres både lokomotivførere og togførere derfor til at synkronisere deres armbåndsurre med perronurene med jævne mellemrum, så vi sikrer, at vi altid kører præcist til tiden.

Kom godt fra start!

Begynd afgangsproceduren 60 sekunder før afgang og luk dørene senest 15 sekunder før afgang. Så har kunderne et godt udgangspunkt for at komme præcist frem. Det er nemlig alfa omega, at et tog kører præcist af sted fra stationen, hvis det skal komme præcist frem!

Aktuelt fokustog

Indtil videre holder vi fokus på tog 791 på strækningen Vejle-Struer.

Kilde: Nyhedsbrev, **mandag 23. januar 2012**, årgang 3, nummer 9

Kunder Ti! Tiden

Denne procedure vil antagelig ikke kunne anvendes, hvor der i tjenestekøreplanen er angivet et X.

– *Hvorledes gennemføres proceduren ved standsningssteder med et ½ minut standsningstider eller samme ankomsttid som afgangstid?*

(BL)

/4 2012

Præcisionsgruppe Århus

Hvert sekund tæller

Banedanmark ændre registreringen af togenes kørsel fra minutter til sekunder. Fra slutningen af juni måned vil det være muligt at registrere togenes ankomst og afgangstider på alle strækninger i sekunder. Det sker for kunne synliggøre en rettidighedsforbedrende indsats i sekunder. En forbedring af rettidigheden vil kunne aflæses ved et fald i forsinkelsessekunder. Ændringen kommer til at give et mere præcist datagrundlag på strækninger, hvor der registreres manuelt. Som det er nu, kan et tog køre 0:59 sekunder for sent, uden at det registreres forsinket.

IC4 information

Siden DSB den 28. februar fik grønt lys fra Trafikstyrelsen til at køre driftssimulering uden passagerer, har togene kørt næsten hver dag. Som forventet var der en del fejl på togene i opstartsfasen, fordi de har stået stille i lang tid, men de bliver bedre og bedre. Der køres nu op til 4.000 kilometer mellem hændelserne (forsinkelser på 4.59), og op til 50.000 km uden nedbrud. Langt de fleste ture køres med sammenkoblede tog, så udviklingen har været meget tilfredsstillende.

Efter påske fortsættes kørslen med overvåget prøvedrift uden passagerer. Der startes den 10. april med kørsel fra Kac til Odense over Vigerslev med standsninger på flere stationer. Her skal der testes varme-klima anlæg, passagerinformationsystem, døre og afgangsp procedure. Den faste procedure vedrørende indrapportering, krav til kvalitet skal følges. Ved fejl på dør/skydetrin, eller hvor fejlen ikke

straks kan lokaliseres og rettes, aflåses døren, og lki-vagten underrettes om dørrumre. Tog og

Kampagnen for at gøre ind og udstigning hurtigere på Aarhus H gentages. Der vil ved udvalgte tog blive kaldt ud i højtalerne om at give plads ved for udstigning. Starter igen 16. april.

lokomotivpersonale vil i vid udstrækning være på togsættet på samme tid. På denne måde sikres størst mulig vidensdeling blandt det kørende personale og Driftsledelsen.

ATC i spor 3 og 4 i Aarhus

Arbejdet med rettelse af fejl/problemer i ATC i spor 3 og 4, der opstod i 2008 ifb. med tustogvejene i spor 2 og 5, kan nu gå i gang. Der er bevilget penge og lavet indkøbsordre på arbejdet. Arbejdet udføres af Atkins og Banedanmark Produktion.

Hastighedsnedsættelser Aarhus-Hobro

PG-gruppen vil sætte fokus på hastighedsnedsættelser mellem Aarhus og Hobro. På næste møde i gruppen inviteres Flemming Jensen fra Produktion med til en snak om, hvordan antallet af rettelser til La kan begrænses.

Kilde: Arriva, **April 2012**, årgang 3, nummer 3
(BL)

Kunder Ti! Tiden

Ma 23/4 2012

OPSLAG:

Arriva Tog bliver røgfri

Til alle medarbejdere

Efter behandling i Hovedsamarbejdsudvalget har vi valgt at sætte ekstra fokus på sundhed og helbred, hvilket medfører, at Arriva Tog bliver røgfri fra og med 12. maj 2012.

Alle rygelokaler nedlægges fra denne dato, og efter aftale med de lokale tillidsmænd etableres udendørs rygefaciliteter.

Vi vil samtidig anbefale, og henvise til de mange rygestop-tilbud, der udbydes fra kommunerne.

De lokale chefer er ansvarlige for at anvise de udendørs rygefaciliteter og vil også være behjælpelige med at finde rygestop-kurser til dem, der ønsker at blive røgfri. "

Nærmere information udsendes lokalt de kommende dage.

Kilde: Ivan Skødt Andersen, Direktør, opsat den **23. april 2012**
(BL)

On 25/4 2012

[Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > Information til naboerne > Naboinformation Langå-Struer > Vi fornyer spor på jernbanen mellem Langå og Struer](#)
[Vi fornyer spor på jernbanen mellem Langå og Struer](#)

Dette brev er sendt til naboer op til 200 meter fra banen mellem Langå og Struer i uge 17 2012

Vi fornyer spor på jernbanen mellem Langå og Struer

Den 12. maj går Banedanmark i gang med en omfattende reovering af jernbane-strækningen mellem Langå og Struer.

Strækningen er i dag så nedslidt, at togene flere steder må køre med nedsat hastighed. Når arbejdet er gennemført til oktober, kan togene igen sætte hastigheden op, og banen vil fremover være mere robust over for forsinkelser. Ved stationerne Langå, Viborg, Rønbjerg og Struer betyder sporfornyelsen, at hastigheden fremover kan sættes yderligere op, så der med kommende køreplaner kan opnås rejsetidsbesparelser.

Allerede sidst i april gør vi klar til sporarbejdet ved at fragte materialer til byggepladser og ud langs skinnerne. Selve sporarbejdet går i gang den 12. maj og afsluttes den 1. oktober. Herefter vil der være restarbejder, oprydning og justering af sporene frem til sidst i november 2012.

Hvad skal der laves

Banedanmark fornyer 70 km spor og lægger nye skærver på en stor del af strækningen. Vi ombygger 25 perronovergange, udskifter, justerer eller fjerner mere end 50 af banens sporskifter og udfører grøftarbejder, dræn og sikringsarbejde. Omkring en måned efter sporfornyelsen kommer vi igen og justerer sporet.

Reovering af broer og lukning af overkørsler

Banen vil være lukket for togtrafik mens vi udfører sporarbejdet, og vi benytter muligheden til samtidig at reovere 26 broer på strækningen, give 21 jernbaneoverkørsler ny belægning, nedlægge 20 overkørsler og opgradere sikkerheden i fire overkørsler. Derved undgår vi at genere passagerer og naboer til banen mere end højst nødvendigt.

Mens vi fornyer overkørslerne og nogle broer, er det nødvendigt at spærre for vejtrafik i enkelte dage. Desuden vil det være nødvendigt at lukke overkørsler, når de store sporombygningsmaskiner skal forbi. Lukningerne bliver annonceret i trafikradioen, i lokalaviserne og på www.banedanmark.dk/langaa-struer.

Arbejder på strækningen

Vi fornyer banen i etaper, og banen vil være lukket for togtrafik, mens vi arbejder. Det gør vi i perioderne:

Viborg-Skive 12.05.-22.06

Langå-Skive 23.06-06.07

Langå-Struer 07.07-12.08

Skive-Struer 13.08-30.09

I disse perioder er togtrafikken erstattet af busser.

Undskyld vi støjer

For at optimere vores arbejde og mindske generne for togtrafikken, arbejder vi i perioder i døgn drift. Vi gør vores yderste for at tage hensyn til omgivelserne, men vi undgår ikke, at der i perioder vil være støj forbundet med arbejdet.

Selve skinne- og svelfefornyelsen støjer, og der vil være støv og støj forbundet med de maskiner vi bruger når vi f.eks. omlaster skærver. I tørre perioder vil vores entreprenør sørge for at vande for at undgå støvgener. I perioder vil der også være øget tung trafik til og fra vores byggepladser. Vi beklager disse gener og håber på jeres tålmodighed, mens arbejdet står på.

Mere information og kontakt

Som nabo til en af de broer eller overkørsler som skal fornyes, vil du modtage mere information, før arbejdet går i gang.

Du kan læse mere om sporfornyelsen på www.banedanmark.dk/langaa-struer.

Her kan du også tilmelde dig vores nyhedsservice og løbende få tilsendt information om sporarbejdet.

Har du spørgsmål til sporarbejdet, kan du sende en mail til os på langaa-struer@bane.dk. Har du akut behov for kontakt uden for almindelig arbejdstid, kan du kontakte en byggeleder på telefon 2523 5334.

Alle spørgsmål til tog- og bustrafik kan du rette til ARRIVA, hvor du kan orientere dig om særkøreplaner og togbusser på www.mitarriva.dk. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16273>

(BL)

Lø 28/4 2012 – ma 29/10 2012

Her er du → [Forside](#) → [Kundeservice](#) → [Trafikinformation](#) → [Sporarbejde Aalborg-Frederikshavn](#)

Sporarbejde Aalborg-Frederikshavn

Fra 28. april til 29. oktober 2012 ombygger Banedanmark sporene i Nordjylland mellem Aalborg og Frederikshavn. Når det store arbejde er færdigt, vil togene kunne køre hurtigere på strækningen.

Se her på siderne, hvordan sporarbejdet påvirker din rejse mellem Aalborg og Frederikshavn. Opstår der større uplanlagte ændringer under sporarbejdet, skal du finde information under [trafikinformation](#).

Kilde: <http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/sporarbejde-i-nordjylland/>

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Aalborg-Frederikshavn](#) > **Tidsplan**

Tidsplan

Tidsplan

Sporombygningen forløber fra 28. april til 29. oktober.

De forberedende arbejder er allerede i gang. Blandt andet har vi stillet svellerne parat ved stationerne i Frederikshavn, Brønderslev og Hjørring.

Vi lukker banen for togtrafik

Vi er nødt til at spærre banen for togtrafik, mens vi arbejder. Alle tog erstattes med busser, når banen er spærret. Her kan du se, hvornår banen er lukket for togtrafik:

Lindholt-Hjørring

4.-6. maj

11.-13. maj

18.-20. maj

25.-27. maj

Lindholm-Frederikshavn

2. juni – 10. september

Aalborg-Lindholm

7. juli – 27. juli, mens vi arbejder på:

- Jernbanebroen over Limfjorden
- Lindholm Station
- overkørslen ved Nørre Sundby

Hjørring-Frederikshavn

10. september – 29. oktober

Afsluttende arbejder

Når banen igen åbnes for togtrafik, er der en række afsluttende arbejder, vi skal lave. Derfor vil du se os beskæftiget med at rydde op, nedlægge byggepladser og lignende.

På banen justerer vi sporet efter de første uger.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=15799>

(BL)

/5 2012

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > **Broer**

Broer

Renovering af broer mellem Langå og Struer

For at forstyrre trafikken og naboerne mindst muligt benytter Banedanmark lejligheden til at renovere 26 broer mellem Langå og Struer, mens vi alligevel udfører sporfornyelse på strækningen. Her kan du se, hvad der skal laves på de enkelte broer.

Information om arbejdsperiode og eventuel vejspærring i forbindelse med broarbejderne vil blive tilføjet snarest muligt. Her kan du se et **kort** over broernes placering på strækningen mv.

Bro over Slotsvej (25208)

Vi reparerer revner og afskalninger. Under broen fjernes erosions-materiale.

Bro over Ulstrupvej (25212)

Vi afrenser kantbjælker og kabelkasse for bevoksning.

Bro over Bjerringbro Mølleå (25228)

Dæklaget på undersiden af broen udskiftes og graffiti afrenses. Vi sandblæser og maler rækværker.

Engvejen-bro (25232)

Vi støber nye forhøjede kantbjælker på broen og monterer nye autoværn med rækværk.

Bro over Bjerringbrovej (25244)

Vi river den gamle bro ned og opfører en helt ny bro.

Tange Søvej-bro (25248)

Der støbes nye forhøjede kantbjælker, og vi monterer nye autoværn med rækværk. Der lægges ny topbelægning på det eksisterende asfaltslidlag og laves nye drænhuller.

Vindelsbækvej-bro (25252)

Dæklaget udskiftes på undersiden af broen og på to fløjvægge. Vi reparerer revner og erstatter rækværk med et nyt autoværn med rækværk.

Kjellerupvej-broen (25260)

Vi reparerer revner i brobuen og betonafskalninger på fløjvægge. Desuden repareres der fuger.

Bro over Rindholmvej (25264)

Der repareres fuger mellem granit-stenene, og vi reparerer den ene støttevæg.

Bro over Lyngvej (25280)

Vi udskifter ståloverbbygningen på den eksisterende bro, og rækværket på den blivende brodel erstattes med et nyt. Fuger mellem granitsten skal repareres.

Ravnstrupvej-bro (25324)

Vi reparerer revner og betonafskalning i brobuen.

Bro over Nybrovej/Fiskebæk Å (25328)

Påkørselsskader på den ene kant-bjælke og på undersiden af brodækket repareres.

Bro over Stoholm Å (25340)

Dæklaget udskiftes på undersiden af brodækket. Vi reparerer fuger og sandblæser og maler rækværk.

Bro over Dommerby Å (25348)

Vi udskifter rækværk.

Gamskærvej-bro (25352)

Dæklaget på undersiden af brodækket repareres, og vi udskifter rækværk til autoværn med rækværk.

Bro over Dommerby Å (25368)

Vi udskifter rækværk og reparerer fuger. Revner på undersiden af brodækket repareres.

Bro over Skive Ringvej (25369)

Vi reparerer rækværk og påkørsels-skader.

Brårupvej-bro (25372)

Revner og betonafskalninger på søjler repareres. Vi erstatter rækværk med et autoværn med rækværk.

Bro over Skive Å (25376)

Vi reparerer revner og betonafskalninger. Rækværk afrensnes og males.

Sønder Boulevard-bro (25382)

Rækværk erstattes af autoværn med rækværk. Vi reparerer revner og betonafskalninger.

Bro over Skive Å (25396)

Stålgitterkonstruktionen sandblæses, og vi reparerer fuger.

Bro over Feldingbæk (25398)

Revner og betonafskalninger repareres. Vi monterer rækværk og udskifter dæksten.

Gangbro v. Frederiksdal (25404)

Vi reparerer betonskader og lægger ny fugtisolering på gangbroen.

Bro over Helge Å (25448)

Vi reparerer revner og monterer nye betonelementer, der sikrer, at skærver ikke kan falde ned fra broen.

Bro over markvej (25480)

Der repareres revner og udskiftes kantbjælker. Dæklag udskiftes på undersiden af brodækket. Der monteres nye betonelementer, der sikrer, at skærver ikke kan falde ned fra broen.

Bro over Holmegård Å (25488)

Betonafskalninger, revner og fuger repareres. Vi udskifter dæklag på undersiden af broen. Der udskiftes rækværk og monteres betonelementer, der sikrer, at skærver ikke kan falde ned fra broen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=15905>

Kort

<http://bdkgis.bane.dk/lg-str/>

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > **Byggepladser**

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.

Vores 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?artikelID=15908>

(BL)

Sporplan Vg

Vg Kommune har minsandten lagt Banedanmarks detaljerede sporplan over **Vg** efter sporombygningen ud på sin hjemmeside; se link herunder.

[http://viborg.dk/db/diverse.nsf/pdf/sporaendringer_aktuel_2012_banedanmark/\\$File/sporaendringer_aktuel_2012_banedanmark.pdf](http://viborg.dk/db/diverse.nsf/pdf/sporaendringer_aktuel_2012_banedanmark/$File/sporaendringer_aktuel_2012_banedanmark.pdf)

(LuJ via BL)

Ti 1/5 2012

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Transport af sveller med udenlandske lastbiler**

Transport af sveller med udenlandske lastbiler

I forbindelse med sporfornyelsen af Skanderborg-Herning har Banedanmark indgået kontrakt med joint venturet Wiebe/Willke som hovedentreprenør. Hovedentreprisen omfatter bl.a. transporten af sveller.

I kontrakten mellem Banedanmark og Wiebe/Willke er der stillet klare krav om, at gældende lovgivning og regler skal overholdes – både af hovedentreprenøren og dennes underleverandører. Og dermed også cabotage-reglerne.

Den 24. april stopper politiet transporter på grund af overtrædelse af cabotage-reglerne for brug af udenlandske lastbiler. Dette ser Banedanmark på med stor alvor. Banedanmark indskærper over for Wiebe/Willke, at de og deres underleverandører skal overholde den indgåede kontrakt og gældende regler.

"Det er uacceptabelt, når reglerne ikke følges. Ud over at Wiebe/Willke har forsikret os om, at transporterne er stoppet med øjeblikkelig virkning – så skal de også dokumentere for os, at alle forhold er bragt i orden og vi følger sagen tæt," siger Indkøb og Kontrahering i Banedanmark Pia Vivi Steffensen.

"Banedanmark stiller skarpe krav til alle vores leverandører om at overholde gældende lovgivning og regler. Dette er også sket i kontrakten med joint venturet Wiebe/Willke."

Wiebe/Willke har informeret Banedanmark om, at de nu har kontraheret med et andet firma vedr. transporterne, og på byggepladsen kan vores byggeledelse konstatere, at disse transporter nu kører med danske forvogne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16319>, tirsdag 1. maj 2012

(BL)

On 2/5 2012

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Aalborg-Frederikshavn > Information til naboerne >

Naboinformation Aalborg-Frederikshavn > Udskiftning af gangbro i Hjørring

Udskiftning af gangbro i Hjørring

Udsendt til naboer 200 meter fra broen.

Banedanmark går i næste uge i gang med forberedelserne til en udskiftning af gangbroen, der fører Østerbro over jernbanen. Den gamle betonbro skal rives ned og erstattes med en ny bro af stål. Arbejdet går i gang på mandag den 7. maj, og vi forventer at være færdige i midten af juli. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Er broen spærret?

Broen vil derfor være spærret for al trafik i perioden

– mandag den 7. maj – fredag den 13. juli

Mens broen er spærret, kan man i stedet benytte gangbroen ved H.F. Bjørns Vej.

Hvad går arbejdet ud på?

Først bryder vi den gamle bro ned og kører betonen væk. Så støber vi nye fundamenter, hvorefter stålbroen hejses på plads ved hjælp af en kran. Endelig retablerer vi dæmninger og gangsti.

Hvornår arbejder vi?

Vi arbejder fortrinsvis i dagtimerne, men kan dog blive nødt til også at arbejde om natten. Nogle af aktiviteterne vil desværre være støjende. Det gælder især, når vi bryder den gamle bro ned, lige som der vil være tung trafik med lastbiler i lokalområdet, når betonen køres væk. Der kan desuden forekomme støvgener i begrænset omfang.

[Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > Information til naboerne > Naboinformation Langå-Struer > Renovering af bro over Skive Ringvej](#)
[Renovering af bro over Skive Ringvej](#)

Udsendt til naboer til broen

I løbet af sommermånederne skal sporene på en stor del banestrækningen mellem Langå og Struer fornyes. Samtidig med sporarbejdet – hvor banen alligevel er spærret for togtrafik – benytter Banedanmark lejligheden til at renovere 26 broer langs strækningen.

På broen over Skive Ringvej skal vi bl.a. reparere rækværket og påkørselsskader i betonen. Desuden monterer vi en plade på rækværket, der skal sikre, at skærver fra sporet ikke kan falde ned på kørebane og cykelsti.

Vi går i gang med arbejdet den 14. maj og regner med at være færdige den 24. maj.

Arbejdet udføres i dagtimerne, og Banedanmark forventer ikke, at det vil medføre nævneværdige gener for naboerne.

Yderligere information og kontakt

Da broarbejdet skal koordineres med en lang række andre bro- og banearbejder langs strækningen Langå-Struer, kan der ske ændringer i den skitserede tidsplan. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16317>

[Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > Information til naboerne > Naboinformation Langå-Struer > Bro over Dommerby Å renoveres](#)
[Bro over Dommerby Å renoveres](#)

Udsendt til naboer til broen

I løbet af sommermånederne skal sporene på en stor del banestrækningen mellem Langå og Struer fornyes. Samtidig med sporarbejdet-hvor banen alligevel er spærret for togtrafik-benyttter Banedanmark lejligheden til at renovere 26 broer langs strækningen.

På broen over Dommerby Å skal vi bl.a. udskifte rækværket og reparere fuger. Desuden reparerer vi revner på undersiden af brodækket.

Vi går i gang med arbejdet den 7. maj og regner med at være færdige den 24. maj. Banedanmark beklager det korte varsel.

Arbejdet udføres i dagtimerne, og Banedanmark forventer ikke, at det vil medføre nævneværdige gener for naboerne.

Yderligere information og kontakt

Da broarbejdet skal koordineres med en lang række andre bro- og banearbejder langs strækningen Langå-Struer, kan der ske ændringer i den skitserede tidsplan.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16322>

(BL)

ARRIVA TOG bliver Røgfri

Fra midnat d. 11/5 2012 er det ikke længere tilladt at ryge i det fra den dato tidligere rygerum i Struer.

Rygere henvises til læskuret i den tidligere opholdsbygning for DSB-lokopersonale.

Der skal herfra lyde en opfordring til, at man, når man skal ryge, ikke stiller sig op lige ud for døren til vores opholdslokaler, men går lidt bort fra døren. Det tidligere rygerum vil blive nedvasket og malet i nærmeste fremtid. Herefter vil det blive anvendt til stillerum, i fb.m. arrangementer på depotet.

Kilde: Driftschef Thomas F. Brændstrup, Gruppeleder Arne Rusbjerg, **Struer 2. maj 2012**

(BL)

Sø 6/5 2012

Ny kørebane på vejbro i Htå

Et gult skilt forkynder, at vejbroen over alle sporene på vestsiden af stationsbygningen ikke kan benyttes før "august 2012". Ved et kig over plankeværket ses i bunden af det lave v kloakbrønde. En barnevogn kan lige passere mellem hegnet og den roterende svingdør ind i forhallen.

Rg

Alle pakhuse så ud til at ligge i ruiner.

(BL)

Ma 7/5 2012

Takstkommisionen takser usikrede ovk på Thybanen

Kl. 10.45 holder der flere biler, en mand i orange jakke og flere godsejere står ved usikret ovk 129 i km 44,187 Vestergårdsvej, Bn-Ur (Bedsted Thy – Hurup Thy). Antagelig aftales erstatningssummerne med de enkelte godsejere.

Kl. 11.02 foregår der det samme ved usikret ovk 76 i km 31,743 Oddesundvej, Yd-Ln (Ydby-Lyngs).

Kl. 14.50 foregår der det samme ved usikret ovk 260 i km 71,814, Hundborgvej, Ti-Ri (Sjørring).

Det må være takstkommisionen, for ved Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland – i daglig tale "Det Jyske Kommissariat" – kan en jurist næste dag, tirsdag 8. maj 2012, ikke se noget i papirerne om dette.

(BL)

To 10/5 2012

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > Information til naboerne > Naboinformation Langå-Struer > Banedanmark etablerer midlertidig byggeplads ved Ravnstrup Station

Banedanmark etablerer midlertidig byggeplads ved Ravnstrup Station

Brev sendt til naboer indenfor 200 meter til byggepladsen

Fra maj til oktober 2012 udfører Banedanmark en omfattende sporfornyelse af jernbanen mellem Langå og Struer.

I den forbindelse etablerer vi en midlertidig byggeplads ved Ravnstrup Station.

Pladsen ligger syd for banen, og strækker sig mod vest mod Nybrovej fra Åbakken, hvorfra der er adgangsvej.

Hvad betyder det for naboer?

Pladsen skal bl.a. bruges som omlastnings- og depotplads for materialer som jord, grus og sveller, der skal bruges ved sporfornyelsen. Det betyder, at der vil være forøget kørsel med tung trafik i området, og at der kan være støj og støvgener, når vi f.eks. omlaster materialer. I tørt vejr vil vores entreprenører dog vande for at begrænse generne mest muligt.

Arbejdspladsen vil være i brug fra maj til oktober 2012, men arbejdet vil primært foregå i perioden 12. maj til 22. maj 2012.

Der kan være natlig aktivitet på arbejdspladsen, men entreprenørerne vil lægge de mest støjende aktiviteter i dagtimerne.

Banedanmark beklager generne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16368>

(BL)

Lø 12/5 2012

Rettelsesblade 4411-4413 til TIB (V)

35. Sd-Sj-Sd

Ændring hastigheder samt ombygget overkørsel 44. Ovk 44 i km 23,6 i Sv (Svejbæk km 23,2) får ændret advarselsanlæg til halvbomanlæg.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4411-4413, lørdag 12. maj 2012

(BL)

Weekend med busser mellem Jelling og Give


Det står der i Ændringer i trafikken, og det er vejbroen med Tykhøjvej A 18, der skal rives ned og en ny opføres i perioden fredag 11. maj 2012 – mandag 14. maj 2012 kl. 5. Det er et besøg værd lige som et besøg i påsken i året 2011 gik til JI-Ges (Jelling-Grejs), hvor en ny jernbanebro til en ny omfartsvej N om JI skulle sættes på plads.

Kl. 6 ved kmp Str intet om skinnetoget med CRDK MY 1134, så kl. 9.02 går turen til Tykhøjvej, der krydser banen Gw-Gg (Give-Gadbjerg). Far (Farre) lå ligger i km 87,7 og vejbroen i km 89,65.

Tykhøjvej er spærret næsten hele **maj 2012**, og omkring km 24 holder 14 sættevogne på vejen læssede med et eller to broelementer. Et specielt motiv med en-to rækker af disse vogne uden lastbiler på en tom ellers megen trafikeret vej fra **Gw** til **Bredsten**; udtales 'breðsde'n, 'breðsdæn'¹

To gravemaskiner fjerner jord fra dæmningen på hver side. En gummiged løfter jorden op i en lastbil, der holder på metalplader på østsiden. Sporet er sikret med en sporstopper.

Manden, der har ansvaret for spærningen, fortæller, at arbejdet er nogle timer forsinket.

De grønne kornmarker og træerne i det fjerne bringer straks et minde frem fra de gode, gamle Mo-dage. **Torsdag 17. juni 1976** kl. 4.50 passerede DSB MO 1953 + 1850 + 2 Gs som tog G 7715 (Fa-Str). Farverne  er – naturligvis – de samme nu næsten 36 år senere!

Far

Far (Farre) lå/ligger i km 87,7, så på vejen op til **Gw** kunne den gamle stationsbygning og pakhusene besigtiges. Alle ruder i stueetagen er termoruder, men flere af de 18 små ruder i den lange kvist ud mod sporet er knuste. Også i kvisten ud til forpladsen er forsømt. *Det bliver måske lavet, når der bliver råd?*

Pakhuset er pænt og bærer nummer **6**. Lige Ø for ligger et hvidt pakhushus, som må have tilhørt en kunde, der sendte godsvogne med banen eller afsendte varer.

Nyt Aarhus-depot for Arriva Tog A/S

Fra kl. 0 ibrugtages det nye **Aarhus-depotet** beliggende i Banegårdsplads 20 A, og barakbygningen i Sonnesgade 19 B ved det forsvundne spor 1000 rømmes. Barakken kan stadig ses på www.krak.dk. (BL)

Sø 13/5 2012

Ny Tykhøjvej-vejbro over jernbanen

Plan: Afrejse med tog RV 80754 (Str-Gw), Str af 16.02, Gw an 17.18, Hjemrejse med tog RV 83755 (Gw-Str), Gw af 18.46, Str an 20.17. Strid SV-vind. Der er udstedt en TA på 26 sider med aflyste og tilmeldte tog grundet driftsforstyrrelser.

I går forlød det, at arbejde med at fjerne den nedrevne bro var nogle timer forsinket, men her til aften står den nye, meget smalle bro fiks og færdigt. Der er IKKE plads til dobbeltspor, som den gamle bro kunne spænde over. Broens ender vender vinkelret på sporet, så der forekommer en trekant i forhold til kørebanerne.

I går var den ingen gule hastighedsnedsættelsestavler sat op. I dag "pryder" to La **40** og to ▲.

Et par dage senere ses i La en ikke før set i søjlen med **Årsag** for strækning 33: La **40** km 89,6-89,7. Broarbejde. Manglende antal tons over arbejdsstedet.

(BL)

Ma 14/5 2012

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Sporombygning Langå-Struer](#) > [Information til naboerne](#) > [Naboinformation Langå-Struer](#) > **Broreovering nord for Ravnstrup**

Broreovering nord for Ravnstrup

Udsendt til naboer til broen

I løbet af sommermånederne skal sporene på en stor del banestrækningen mellem Langå og Struer fornyes. Samtidig med sporarbejdet – hvor banen alligevel er spærret for togtrafik – benytter Banedanmark lejligheden til at reovere 26 broer langs strækningen.

På jernbanebroen over Nybrovej, Lundgårdsvej/Fiskebæk Å skal vi reparere påkørselsskader på den ene kantbjælpe og på undersiden af brodækket.

Vi går i gang med arbejdet den 21. maj og er færdige igen den 25. maj. Mens vi arbejder, er det nødvendigt at spærre vejen for gennemkørsel ved broen. Skilte vil vise vej til omkørsel.

Banedanmark beklager det korte varsel.

Arbejdet udføres i dagtimerne, og vi forventer ikke, at det vil medføre nævneværdige gener for naboerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16397>

(BL)

Ti 15/5 2012

Spor 1 og 2 i Ra borte

¹Danske stednavne med udtaleangivelse. Dansk Sprognævns Skrifter 3, Gyldendal, 1960.

FC Vg fortæller, at kl. 22.50 kunne han se, at både spor 1 og 2 var borte i **Ra** (Ravnstrup). Læssevejs-sporet lå der endnu; det fjernes som regel til sidst.

(BL)

On 16/5 2012

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Aalborg-Frederikshavn](#) > [Information til naboerne](#) > [Naboinformation Aalborg-Frederikshavn](#) > **Banedanmark renoverer broen ved Tolnevej**

Banedanmark renoverer broen ved Tolnevej

Brev sendt til naboer op til 150 meter fra broen

I forbindelse med sporarbejdet på jernbanen mellem Aalborg og Frederikshavn renoverer Banedanmark også 25 broer. Sidst i maj går vi i gang med at renovere broen, der fører Tolnevej over jernbanen.

Arbejdet går i gang mandag den 21. maj, og vi forventer at være færdige den 2. juli. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Broen kan benyttes under renovering

Vi foretager arbejdet på broens underside, så vi generer ikke trafikken på broen imens.

Hvad skal der laves?

Det yderste lag af beton på broens underside hugges ned, og broens armering forstærkes. Herefter påfører vi et nyt betondæklag.

Hvornår arbejder vi?

Vi arbejder fortrinsvis i dagtimerne, men kan dog blive nødt til også at arbejde om natten. Nogle af aktiviteterne vil desværre være støjende. Det gælder især, når vi bryder det yderste betonlag ned. Vi forventer at dette arbejde foregår i dagene omkring 28.-30. maj og 19.-20. juni.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16407>, **onsdag 16. maj 2012**

(BL)

Arbejdslys i østenden af Ra

Fra en taxi ses omkring kl. 23.30, at flere kraftige lys er tændt i østenden af **Ra** (Ravnstrup). Der arbejdes antagelig i døgndrift.

(BL)

To 17/5 2012

Nye spadsere- og rangertider i Aarhus

Det nye depot i **Ar** og godkendelse af 500-gruppen har betydet nye tider i **Ar**.

LPO Arriva har indgået en ny aftale om spadsere-, ranger- og tekniske tider med ledelsen. Det betyder ændrede spadseretider i **Ar**, ligesom der er opmålt 2 nye rangertider. Alle øvrige tider i aftalen er uændrede.

(BL)

Fr 18/5 2012

Tange Søvej-bro (25248)

Der støbes nye, forhøjede kantbjælker, og vi monterer nye autoværn med rækværk. Der lægges ny topbelægning på det eksisterende asfaltslidlag og laves nye drænhuller.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15905>

Arbejdet i **Tan** (Tange) er begyndt for en uges tid siden, for der er bygget en gang- eller arbejdsbroer på hver side af **Tange Søvej-broen**.

(BL)

Engvejen-bro (25232)

Vi støber nye forhøjede kantbjælker på broen og monterer nye autoværn med rækværk.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15905>

Arbejdet **Bj-Rk** (Bjerringbro-Rødkærsbro) er begyndt for en uges tid siden, for det er opstillet stilladser.

(BL)

Ma 21/5 2012

Nørreport – Elevator og hovedtrappe lukkes

I forbindelse med ombygningen af Nørreport Station er elevatoren til fjernperronen lukket fra i dag og frem til 8. juni.

Fra den 4. juni frem til den 15. juni lukkes hovedtrapperne til både fjernperronen og S-togsperronen. Men hvad gør man så? Se mere om alternativerne her: <http://www.nynoeerreport.dk/node/118>.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 21. maj 2012**

(JSL via BL)

Ti 22/5 2012

Ny gangbro i Hellerup

På Hellerup Station er DSB ved at opføre en ny gangbro på tværs af perronerne.

Det er besluttet at opføre broen for at aflaste perrontunnelen i de kommende somre, hvor DSB forventer ekstraordinært mange kunder skifter tog på stationen.

I somrene 2012 og 2013 forlænger Københavns Kommune Nordhavnsvej, og det betyder, at togtrafikken på Nordbanen og Kystbanen skiftevejs er afbrudt.

Gangbroen er delvist finansieret af Københavns Kommune, der har betalt et beløb, der svarer til opførelsen af en midlertidig gangbro.

"I DSB har vi besluttet at lægge seks millioner kroner oveni, der gør det muligt at etablere en permanent gangbro," forklarer bygherrechef Niels A. Dam fra DSB Ejendomme.

Han peger på, at gangbroen letter adgangen til den kommende cykelparkering, som DSB og Banedanmark planlægger at etablere ved Ryvangs Allé på vest for Hellerup Station.

Fakta

Af hensyn til sikkerhedsafstandene til køreledningerne er gangbroen hele syv meter høj.

Brofagene bliver lagt på plads i to etaper. Den første etape er overstået i Kristi Himmelfartsferien. Næste etape finder sted natten mellem den 1. og 2. juni.

Broen skal stå færdig den 20. juni.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 22. maj 2012**

(JSL via BL)

Fr 25/5 2012

Om ny Storstrømsbro og diverse fra DSB's intranet

På <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=16437> findes diverse rapporter om en ny bro over Storstrømmen.

(JSL via BL)

Sø 27/5 2012

Sm spor 1 fjernet

Med aftenens tredje sidste togbus 749 (Vg-Sk) og den sidste mulighed for at komme til **Str** er det er flere minutter langs stationsophold eller rettere gadeophold i **Sm** (Stoholm), da der ikke megen trafik en sådan driftsmæssigt lørdag aften. Kun 5 passagerer er med.

Fra ovk 77 ses mod V ud for stationsbygningen en del banearbejdere arbejde nede i spor 1, hvor der ingen skinner ligger mere. Gruset i planum er pænt mast ud.

Ø for ovk 77 mangler skinnerne også, og en del nye betonsveller ligger klar til ibrugtagning.

(BL)

Ma 28/5 2012

Inspektion af Langåbanen mellem Sk og Vg

Under etape 1 i perioden **lørdag 12. maj 2012 – lørdag 23. juni 2012** er banen spærret mellem **Sk** og **Vg**.

I aften, **søndag 27. maj 2012** kl. 21.50, forbindelse med kørsel med Arriva-bogbus 749 (Vg-Sk), blev det set, at spor 1 i **Sm** (Stoholm) var fjernet, planum synligt, og der blev arbejdet med maskiner. Det blev anledningen til dagens inspektionstur.

En skyfri forårsdag med temperaturer et godt stykke over 20 grader og vestenvind er gode forudsætninger for en dag, hvor langt arbejdet med sporombygningen er kommet. Oprindelig var det planen at begynde i **Vg** med solskinet i ryggen, men en tiltagende vestenvind giver sig udslag i, at det er klogest at begynde i **Sk**.

Sk km 70,5

Kl. 11.05 ses kun rustne spor oppe fra vejbroen med Brårupvej

Hø → **Sk** ovk 95 km i 68,3, vej til **Årbjerg** og F-signal. Nye skinner ligger mellem de to gamle begyndende ved det nye spor lagt i sidste årti og op ad **Dommerby Bakke**.

Lige efter **Dommerby Kirke** overhaler en ung pige på knallert fotografen ved rundkørslen. Ned ad det lang fald fra **Dommerby Bakke** mod **Hø** (Højslev) viser cykelcomputeren 52-54 km/t., men hun kører fra mig. – *Hvad er maks. tilladt hastighed for knallerter?*

Hø km 64,9

Intet ændret endnu, men stabler af nye betonsveller hviler på spor 3. Uret viser 11.26

Syt km 62,4

Otte minutter ses fra ovk 84a i km 62,5, skinnerne mangler ned ad faldet. Et arbejdshold arbejder på livet løs. Oppe fra markvejbroen S for, der renoveres kan der ses ned til nedlagte ovk 84 og **Syt** (Søby T nedlagt 21/5 1955). Banearbejderne ved ikke, at de netop arbejder på planum ved trinbrættet, og ovk 84 lå ved huset i byggestilen "Nordly", der kan ses flere steder på **Langåbanen**. Mod S ses fra broen nye skærver være lagt ud i km 62,25-62,05.

En lang markvej fører hen til usikret ovk 81, så et besøg undlades. Undervejs mod ovk 80 i km 59,6 ses en ATLAS-kran kører opad, og da denne ovk nås, kan der laves i kraftigt telebillede med varmemfilmmer op mod ovk 81 1,6 km oppe. Der arbejder et orangeklædt arbejdshold. Ovk 80 nedlægges, og den eneste ejendom for adgang på østsiden af banen til offentlig vej, **Feldbjergvej**, ved ovk 79 i km 59,2. Ovk 79 og 80 har fælles overkørselssignal.

Ved 79 holder dette arbejdshold siesta kl. 12.03, og de har tid til snakke. En mand ligger i skygge under presenningen på varebilen og har været med til at rykke det nordlige indgangssporskifte i **Bw** (Bredebrogade) fri af ovk og gøre spor 3 sporløs. Så kunne jeg fortælle om den gang i foråret **1999**, da det var i brug de sidste gange, da de blå NS Kls til PrivatBanen Sønderjylland skulle have lavet tappe til at fastholde de da kommende transporter af MAERSK-containerne fra **Te** til **Cth** (Containerhavnen). Det var den gang vogne blev kørt ud til den station, hvor håndværkerfirmaet lå; ikke noget med at køre i firmabiler til en fjern station!

Sm km 57,0

Da solen i aftes var gået ned under det sidste besøg i **Sm**, er der nu godt 14 timer senere en god lyslægning. Spor 1 er fjernet, og perron 1 er spærret af. En gravemaskine lægger skærver ud på plenum, og den fordres med skærver fra en dumper, der også fordres af en gravemaskine, der hentes skærverne på læssevejen. Ovk 75, km 56,5, der ligger Ø for perronerne, er i brug. Ø for ovk 75 er plenum synlig. Kl. 12.30 ses nye sveller ligger på gammel ballast.

Selv om der medbragt en madpakke, kunne der være, at der skulle påfyldes energi på den lille motor senere på dagen, og denne helligdag er GuldBageren i **Østergade** heldigvis åben. Det er efterhånden sjældent, at en bagerforretning har overlevet i en stationsby.

Ldg km 55,(5)

Østenden sidespor i **Ldg** (Lundgaard S 1919-1933) lå ved ovk 73 i km 55,3, og det ser ud som om, at sporskiftet lå ud for det fremskudte signal i km 55,5. Der var Mønsted Grube, der foranledigede, at dette sidespor blev åbnet. **Lundgaard Teglværk** eksisterer og har benyttet det. På kontor undersøgte jeg for nogle år (sikker i 2003, da Railion ophørte med at køre Ar-Rd-Sk ned godstog), om de havde billeder eller lignende har: Desværre. Der har også været smalspor inde i **Sm** med spor til læssespor.

Ovk 72 i km 54,4 besøges ikke, da sporet mod Ø fra ovk 73 ser urørt ud.

Sp km 51,9

Sporet urørt, det samme med den hvide stationsbygningen, der er privat eje. Trinbrætskur af træ blev fjernet efter nedlæggelse af trinbrættet **lørdag 26. maj 1979**. Der eksisterede et længere sidespor, og gamle lkf fra **mdt Str** har fortalt, at der før i tiden var megen rg med D-maskinegodstog.

De lokale ønsker at genåbne **Sp** (Sparkær). I stedet forkynder et vejskilt på **Langgade** et vejarbejde. På nordsiden af ovk 67 i km 51,9 ligger en købmand.

Sp forlades kl. 13.02, og ned rutsjebanen til **Fiskbæk Å** nås maksimum-hastigheden i dag på 64,0 km/t.

Desværre må der tages et billede kl. 13.08 af de tre genstande, der krydser hinanden netop her: bane, vej og å. Broens gelænder er pakket ind i sort plast i forbindelse med reparation. Så kommer der et slid med at komme op til **Ra**.

Ra km 47,6

At der er sket store ændringer i **Ra** (Ravnstrup) var ventet, for en stfs ved **FC Vg** fortalte, at kl. 22.50

**Overkørsel
spærret
10/5 til 6/8 2012**

tirsdag 15. maj 2012 kunne han se, at både spor 1 og 2 var borte. Kl. 23.30 ses jeg fra en taxi kraftigt lys i østenden af stationen.

Kl. 13.15 foreviges der fra vejbroen med **Nybrovej**, at indgangssporskifte flyttet væk fra beliggenheden V for broen til Ø for. Hele spor 1 har nye skærver. Læssevejssporet er uden en sporforbindelse og dækket af nye betonsveller og gamle træsveller.

Det dengang 6,1 km nye lange banestykke blev åbnet for driften **tirsdag 26. oktober 1943** med tog 339. – *Mon nogen fotograferede denne begivenhed?*

Perron 1 eksisterer stadig. Ovk 62 i km 47,4 vil blive nedlagt. Et nyanlagt indgangssporskifte rykket "ind" på stationen, så den oprindelige krydsningsspor med en fri længde på 520² meter er blevet kortere. Begge indgangssporskifter ligger i et lige spor *og er derfor måske billigere at fremstille?* Den privatejede stationsbygning på **Åbakken** forlades kl. 13.37.

Ra i km 25,8 fra Sk eller 258 fra Lk?

Arriva-bogbus 731 (Vg-Sk) har afgang kl. 14.16, og selv om de sidste 7,4 km jernbanen endnu ikke er besigtiget, satses der på at nå denne forbindelse. Der er ikke langt til **Vg**. Denne dag er der næsten kølevandstemperaturoverheden, men alligevel foretages der en afstikker til den første stationsbygning. Bare fire minutter efter fotograferes den fra vejsiden, **Gårdsdølvej**.

Undervejs skal den i **1943** nedlagte ovk 55 i km 26,3 fra **Sk/263 km fra Lk** dog fotograferes kl. 13.55-57. Den krydsede hovedvej **16 Holstebrovej** ved **Viborg Vestermark**. Mod SV ses dæmningen, men mod NØ ses intet. Først tættere på sammenløbet af de tre jernbaner ses en dæmning, se www.krak.dk.

Ovk 54 lå, hvor **Morsøvej** krydsede de to-tre baner, og den eksisterede med bomanlæg bl.a. under DJK-udflugten til **Ør søndag 11. april 1976**. Uordenssignalerne fra ovk 54 blev stillet op ved ovk 361 i km 186,3 ved **Post 2 i Ho**.

Vg km 40,2

Fra hovedvejkrydset på vejbroen i vestenden af stationen ses, at intet er ændret inden for den sidste måned. Der er 6 minutter til at købe en is før busafgang, *men kan den nydes på så kort tid?* (Undladt).

Busturen fra Hjemkomst til **Str** skulle ske kl. 16.00. Syv kvarter om 30,3 jernbanekilometer giver et lavt gennemsnit, og ad de snoede landeveje er der 33,7 km. Ifølge Krak skulle det tage 37 minutter at køre i bil, men busturen varer 58 minutter. Der er vist temmelig godt for de to stationsbyer **Sm** og **Hø**, at togdriften genoptages senere på året!

Ny markvej til usikret ovk 11 Up-Bj

Om aftenen ses det, at den nye adgangsvej til ovk 11 mellem **Up** (Ulstrup) og **Bj** (Bjerringbro) har fået sit planum på sydsiden af banen. Adgang til privat vej for flere eller offentlig vej bliver ved ovk 12 i km 9,9. Her er et gravearbejde påbegyndt – sikkert i forbindelse med etablering af bomanlæg.

(BL)

On 30/5 2012

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Aalborg-Frederikshavn](#) > [Information til naboerne](#) > [Naboinformation Aalborg-Frederikshavn](#) > **Udskiftning af bro ved Sindal**
Udskiftning af bro ved Sindal

Udsendt til naboer 300 meter fra broen.

Banedanmark begynder i næste uge at nedrive broen, der fører Dvergetvedvej over jernbanen. Den gamle betonbro skal fjernes og erstattes af en ny elementbro, som opføres på samme sted.

Nedrivningen går i gang på mandag den 4. juni, og vi forventer at være færdige inden udgangen af juli. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Broen vil være spærret for al trafik indtil slutningen af juli.

Hvad går arbejdet ud på?

Først bryder vi den gamle bro ned og kører betonen væk. Så støber vi fundamenterne til den nye bro, inden vi monterer betonelementerne. Endelig asfalterer vi broen og sætter rækværk op.

Hvornår arbejder vi?

²Kilde: Vingehjulet 1. Aargang, Nr. 4, 24. November 1943, side 30.

Vi arbejder fortrinsvis i dagtimerne, men kan dog blive nødt til også at arbejde om natten. Nogle af aktiviteterne vil desværre være støjende. Det gælder især, når vi bryder den gamle bro ned, lige som der vil være tung trafik med lastbiler i lokalområdet, når betonen køres væk. Der kan desuden forekomme støvgener i begrænset omfang.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16493>, torsdag 31. maj 2012

“Rettelse til La” nr. 159-160

Station: Va i km 73,2. Sted: 73,7-72,7. Spor 1,2,3. Fra: Straks. Til: 24.00. Årsag: Banens tilstand.

Kilde: “Rettelse til La” nr. 159-160, onsdag 30. maj 2012

Manglende køretider

Stationsgrænserne i **Va** går fra km 71,8 – **Vka** (Varde Kaserne) ligger i km 72,4 – og til km 73,9. Over 1,0 km må der kun køres med 20 km/t. = 3 minutters køretid mod normalt 1-1½ minut. Når hastighederne ved La sættes ned, er der som regel altid til det halve. Den næste nedsættelse må være La 10, så der tager 6 minutter at køre mellem indgangssporskiftet og **Va Å**.

– Skal der være La 5, som på f.eks. **Gfa**, før sporet eller sporskifterne udskiftes?

Va Kommune

De prominente gæster i indvielsestoget (Es-Va) **lørdag 30. juni 2012** med AR [AR 2052](#) eller [AR 2053](#) vil tro, at det skyldes begge tog skal ankomme samtidig hhv. spor 0 og spor 1! **Va Kommune** burde klage til Banedanmark om langsom trafikafvikling eller selv bevilge et millionbeløb til sporfornyelse, hvor indkørselshastighederne fra **Gu** (Guldager) i spor 1, 2 og 3 vil være 60 km/t., hvor der engang fortiden var 60, 40 og 40 km/t. Når kommunen betaler for at holde dens vejnet i orden med en vis standard, burde den også interessere sig for at jernbanens skinneresystem er i orden eller bliver bedre.

(BL)

To 31/5 2012

[Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Nu går renoveringen af jernbanebroen over Remstrup](#)

[Å i gang](#)

[Nu går renoveringen af jernbanebroen over Remstrup Å i gang](#)

Banedanmark er i fuld gang med at forny jernbanen mellem Skanderborg og Herning. I den forbindelse renoveres 22 broer på strækningen, hvoraf jernbanebroen over Remstrup Å er en af dem.

Fredag den 1. juni starter første fase af renoveringen af jernbanebroen, som leder togtrafikken hen over Remstrup Å. I opstartsfasen vil der blive etableret et stillads ved stålbroen, hvorefter broen pakkes ind i plastik af miljømæssige hensyn.

Dernæst skal skinner og brotømmer afmonteres, stålkonstruktionen afrenses og broen males på oversiden. Til sidst genetableres sporet med nyt brotømmer og nye skinner.

Hensyn til sejladsen på åen

Renoveringen af stålbroen er opdelt i to etaper for at tage størst mulig hensyn til de mange sejlede på åen.

"Første etape af renoveringen ligger i højsommeren, og derfor har vi tilpasset projektet, så det fortsat bliver muligt at sejle under broen i dag- og aften timerne frem til kl. 23:00. Der vil også blive taget særlige hensyn under den kommende jazzfestival, hvor der holdes åbent for sejlads døgnet rundt," forklarer Marianne Rasmussen, projektleder i Banedanmark.

I anden fase, som går i gang den 10. september og løber frem til 1. oktober, er det nødvendigt at spærre for sejltrafikken under broen, da det her er undersiden af stålbroen, som skal renoveres og males.

"Af sikkerhedsmæssige årsager er vi nødt til at holde lukket for sejlads i den periode, men der vil blive etableret en smal passage så kanoer, kajaker og små robåde fortsat vil kunne komme ind og ud af havnen i Silkeborg," forklarer Marianne Rasmussen

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16501>, fredag 1. juni 2012

– *Hvor ligger Remstrup Å?*

Cirka i km 29,43-29,47. Kig på et søkort <http://www.silkeborg-sejlkklub.dk/omraade/remstrup-aa.html>
(BL)

Fr 1/6 2012

Tre store sporarbejder starter i weekenden

Banedanmark renoverer og udskifter broer mellem Vejle og Horsens fra fredag aften til natten efter søndag. I den omtalte periode er togene erstattet af busser.

De sidste gennemkørende tog fredag er InterCityLyn-tog 63, der kører fra Vejle og nordpå kl. 19.54, og InterCityLyn-tog 60, der kører fra Horsens og sydpå kl. 19.56.

InterCity- og InterCityLyn-togene kører i fuldt omfang fra mandag morgen.

Du kan læse mere om trafikken under broarbejdet her.

Etablering af 2. hovedspor på Nordvestbanen

Også på Sjælland skal der være sporarbejde. Mellem Lejre og Vipperød anlægges Banedanmark 2. hovedspor. Det eksisterende hovedspor rettes ud og sikringsanlæggene ombygges, så det er muligt at hæve strækningshastigheden til 160 km/t.

Desuden ombygger Banedanmark perronovergangene i Lejre, Hvalsø og Vipperød med gangtunneller og en gangbro i Tølløse.

Arbejdet mellem Lejre og Vipperød er opdelt i tre etaper i somrene 2012, 2013 og 2014. Den første etape starter lørdag og slutter søndag den 2. september.

Du kan læse mere om sporarbejdet og om trafikken her.

Sporombygning og sejlads i Vendsyssel

Et tredje betydeligt arbejde starter i Vendsyssel lørdag og slutter søndag den 9. september.

Under sporarbejdet i Vendsyssel udskifter Banedanmark 75 kilometer spor på den 80 kilometer lange strækning, 9 sporskifter og 11 overkørsler. I ly af sporarbejdet renoverer eller udskifter Banedanmark desuden 25 broer på strækningen.

Du kan læse mere om sporarbejdet og om trafikken her.

De fire IC3- og seks MR-tog, der er isoleret i Vendsyssel for øjeblikket, sejler Stena Line fra Frederikshavn til Göteborg.

IC3-togene skal blandt andet indgå som planlagt forstærkning af EuroCity-trafikken mellem Danmark og Tyskland. I sommermånederne kører DSB et ekstra togpar mellem Københavns Hovedbanegård og Hamborg Hauptbahnhof via Rødby Færge.

MR-togene skal køre mellem Holbæk og Kalundborg, der kommer til at være isoleret fra omverdenen under sporudvidelsen mellem Lejre og Vipperød.

Fakta om sejladsen

Overførslen af togene fra Frederikshavn til Göteborg er planlagt til at finde sted på følgende tidspunkter:

Søndag den 3. juni	Tre MR-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30
Mandag den 4. juni	To IC3-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30
Tirsdag den 5. juni	To IC3-tog fra Frederikshavn kl. 8.00 og med ankomst til Göteborg kl. 12.00
	Tre MR-tog fra Frederikshavn kl. 17.30 og med ankomst til Göteborg kl. 21.30.

Det er godsfærgeren Stena Scanrail, der forestår overførslerne, og den har sit eget leje i Frederikshavn i den fjerneste ende af havnebassinet.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 1. juni 2012**
(JSL via BL)

UDLAND

Lø 28/4 2012

Tur til Molli-Bahn

KH, PKL og undertegnede skulle en tur til Molli-Bahn, som ligger 15,8 km fra **Rostock Hbf**, har 900 mm sporvidde og en længde på 15,4 km fra **Bad Doberan** til **Kühlungsborn West**. Vi havde fået en billigbillet til overfarten **Rf-Pü**-færge, hvor vi kunne rejse over for kun 149 kr. Og det var med returbilletten; ellers ville det have været nemmere at havde taget **Ge-Rostock**.

Vi tog af sted fra **Næ** kl. 6 og kørte dernedad mod **Rf**, hvor vi tog færgen Prins Richard kl. 7.15. Undervejs trak det op til regnvej, og det regnede også hele vejen fra **Pu**. Da vi nåede til **Lübeck**, klarede det så op, og solen tittede frem. De havde faktisk lovet, at der næsten skulle være regnvej det meste af dagen i **Nordtyskland**, men det fik **Danmark** i stedet.

Kørsel langs Molli-Bahn

Da vi nåede **Bad Doberan**, hvor Molli-Bahn begynder, satte vi bilen ved stationen, og så kører 99 2322-8 kører ind på stationen med 5 vogne på krogen. Samtidig kom regionaltogene mellem **Tessin** og **Wismar**, som har krydsning i **Bad Doberan** med DB 642, samme slags som de danske MQ'er.

Derefter kørte vi ud på strækningen og fandt et sted, hvor vi gerne ville tage den. Kort tid efter kom den også susene forbi mod **Heiligendamm**, som er en krydsningsstation på strækningen. Desværre var der sporspærring mellem **Heiligendamm** og **Kühlungsborn Ost** pga. nået sporarbejde, mens man så kørte damp mellem **Bad Doberan – Heiligendamm** og mellem **Kühlungsborn Ost – Kühlungsborn West**.

Efter den havde lavet omløb i **Heiligendamm**, stod vi klar lige uden for station, hvor der stod et armsignal, som man stadig brugte, fangede den ved afgang fra **Heiligendamm** og fulgte den langs sporet, som løber klods op af banen hele vejen fra **Heiligendamm** til **Bad Doberan**, og fortsætte ind til byen gennem gågaden.

Her stod vi lige ude for gågaden, som de kører igennem, og hvor man har et lille trinbræt, så passagerne kan gå en tur i gågaden, efter toget er kørt. Efter vi havde set den ved afgang fra gågaden, fortsatte vi op til stationen i **Bad Doberan** og så den lave omløb inden.

Vi igen satte kursen ud på strækningen og kørte ud til samme sted, som vi var kørt ud til tidligere, som så godt ud. Efter den så var suset forbi, kørte vi ind til stationen i **Heiligendamm**, hvor vi så omløbet og afgang fra den meget hyggelige station.

Kühlungsborn West

Derefter kørte vi ud til **Kühlungsborn West**, hvor vi så damplokomotivet 99 2321-0 med 3 vogne lave omløb og have afgang efter et kort ophold mod **Kühlungsborn Ost**. Da det var kørt, satte vi os ned på en bænk på den hyggelige station, spiste vore madpakker og nød den rigtig hyggelige station med kulgård og remise og et udstillet damplokomotiv 99 332. Der lå restaurant, hvor man kunne sidde og spise sin mad på en godsvogn under halvtag, hvis det skulle regne, men det gjorde det ikke; tværtimod så skinnede solen med enkelte skyer.

Efter en halv time kom damperen tilbage fra **Kühlungsborn Ost**, hvor vi havde opsat os lidt ude for stationen, hvor der er et pænt langt lige stykke med et annulleret armsignal, lige inden en lille vej krydsede banen. Da den så var kørt forbi og ankommet til **Kühlungsborn West** igen, så vi, at den lavede omløb, fik fyldt vand på og have afgang mod **Kühlungsborn Ost** igen.

Da den så var kørt, kørte vi så tilbage til **Heiligendamm**, hvor mig og *KH* købte en enkeltbillet fra **Heiligendamm** til **Bad Doberan** til 4,50 EUR (cirka 33,50 DKK). Da vi ankom, så vi, at de lavede omløb i strålende solskin fra en nu skyfri himmel, mens der var en krydsning igen mellem 2 DB 642 til **Wismar** og **Tessin**. Og så havde damplokomotivet 99 2322-8 afgang mod **Heiligendamm** igen.

Turen hjemad via Pu

Det foregik med færgeren M/F Prinsesse Benedikte. Inden vi nåede **Rf**, mødte vi lige et af Mærsk's store containerskibe ELEONORA Mærsk, som er 398 meter lang, 56 meter bred og bygget på Lindøværftet i **2007**. Tidligere på dagen var det sejlet fra **Gdansk** mod **Göteborg** og videre mod **Asien**.

Da vi ankom til **Næ** kl. 21.30 og skulle sætte *KH* på toget, kom Alpha Rail Teams skinneslipper trillende ind på stationen fra **Vo**, inden den kort tid efter kørte tilbage mod **Vo**. Herefter var dagen så forbi.

En tur til **Molli-Bahn** kan varmt anbefales til andre. Alle dage året rundt køres primært med damplokomotiver.

(*KP via BL*)

Links til Molli-Bahn

Se billeder fra DDR-tiden på <http://www.gate2train.dk/24871726>

Læs historien om banen på tysk på http://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A4derbahn_Molli eller skift til svensk. Et jernbanekort kan forstørres.

Se hjemmesiden for **Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH – Dampzug-Nostalgie an der Ostseeküste** på <http://www.molli-bahn.de/>

(*BL*)

Ti 1/5 2012

Tur til Hmb & Harburg

På denne tur var jeg sammen med *KH* en tur med ICE'en (BR 605) til **Hmb Hbf** for at prøve turen med BR 605'en og for at tage billeder med den på færgen mellem **Rf** og **Pu**, der også er historisk, og vil forsvinde helt, når **Femern-forbindelsen** kommer. Desuden at tage ned til **Harburg** for at se godstog.

Vi tog med den første afgang fra **Næ** kl. 8.33, mens *KH* stod på i **København** kl. 7.45.

Rf-Pu

Da vi nåede **Rf**, skulle vi om bord på færgen Deutschland. Da folk var gået op på de øverste dæk, gik vi rundt og tog billeder af BR 605'en på færgen.

Hmb

Da vi nåede **Hmb** kl. 12.16, tog vi lidt billeder af den inden, der kom en raslende 218'er ind på **Hmb Hbf** med IC-toget til **Pu**, som vi så ved afgang, samtidig kom ICE'en fra Århus, som sammen med vort tog skulle videre til **Berlin**.

Harburg

Efter de begge var kørt, kørte vi med S-toget til **Harburg**. Desværre var det en fridag i **Tyskland**, så godstransporten var meget lavt den dag, men det lykkedes os dog at se 5 godstog, et hjælpetog, 2 solokørende DB-lokomotiver og chartertoget mellem **Fib** og **Köln** med DB 111 119 i front, som også kan blive trukket af en DB 103'er på ca. to timer og ellers et hav af persontog, så jeg syntes, det var en god fangst på to timer. Mens vi stod i **Harburg**, stod der også en anden, tysk jernbaneentusiast, som kom fra **Kiel**, som vi fik en rigtig god snak med i mellemtiden.

Hmb Hbf

Da de to timer desværre var overstået, tog vi tilbage til **Hmb Hbf** for at gå en tur rundt i byen, inden vi skulle hjemad. Da vi nåede **Binnenalster**, en sø i midten af **Hmb**, kom først nogle S-tog over en bro, som fører over søen, inden togene kører ind på **Hmb Hbf**, inden at der kom to ICE-tog. Lige bagefter kom en T66 i mørkegrøn og gul bemaling, listende over med en stribe tankvogne på vej mod **Hmb Hbf**. Da vi igen nåede til **Hmb Hbf**, holdt vort tog klar til afgang mod **København** med afgang kl. 17.28.

Pu-Næ

Da vi igen nåede **Pu**, kørte vi nu om bord på M/F Prinsesse Benedikte, hvor der igen var tid til at fotografere BR 605'eren på færgeren. Vi ankom til **Næ** kl. 21.

(JSL via BL)

To 3/5 2012

Udflugt til Varberg

Varberg er ikke tidligere besøgt, så det bliver spændende om forventninger svarer til oplevelserne. På forhånd er downloadet og foretaget en papirudskrift af publikumskøreplanen **Tidtabell för Pågatåg och Öresundståg Tåg 2** på

<http://www.skanetrafiken.se/templates/SearchTimeTable.aspx?id=3445&epslanguage=SV>

Mærkelig nok er gyldighedsperioden kun **mandag 16. april 2012 – søndag 13. maj 2012** (opklares).

De grafiske køreplaner udskrives fra

http://www.trafikverket.se/PageFiles/35732/Forsattsblad_graf_T11.pdf

Der kører dog så mange tog og på forskellige dage, at det er ikke let at få et overblik.

Tilrejse sker med tog 11008 (Grevie-Göteborg), Båstad af 7.37, Varberg af 8.34. Pris 116,80 SEK for 114 km, hvor der som indehaver af et **[jojo]**-kort er givet 20 procent i prisreduktion på tog- og busbilletter.

Laholm

Her skal der være et stationsophold 7.44-51 for at afvente togbusser fra **Ängelholm**, da der er en sporspærring **Ängelholm-Grevie**. Tre busser ankommer. **Laholm** (5.835 indb.) er en ny station og ligger V for byen – ude i landskabet.

VARBERG

Da der "væltet" ud af tog 11008 (Grevie-Göteborg) i **Varberg** (26.041 indb.) kl. 8.36, ses straks ovre blandt godsvognsstammerne en hvid, rektangulær gammel kending. Siden af maskinen ser således ud:



Der findes ingen forkortelse for operatøren "Peterson".

Slås der op på www.peterson.no, står der intet om **TMz 1409**. Til gengæld kan lokomotivet i model ses og købes på adressen <http://www.modellhobby.se/index.php?maincat=1&cat=226&entity=48591>

Ifølge **HJF** skulle lokomotivet afgå med et godstog kl. 11.

Færgeoverfarten Varberg-Gr

Så høres der motorstøj fra den røde skorsten på færgeren til **Gr**. Dens sejlads ud af **Varberg Havn** må fotograferes. Der er let at finde vej over den nærmeste ovk sikrede med bomanlæg lige S for perronerne. Desværre er færgelejet hegned ind med et over 2 meter højt hegn. Heldigvis er det lodret lufthuller, hvorigennem der nemt kan fotograferes kl. 9.03 over den tomme plads ved lejet. Bagom og op ad brostensvejen til fæstningen. Byen har en badeanstalt, **Kallbadhuset** på pæle, bygget **1903**, hvor færgeren sejler bagom, og mange lugter deres hunde her. Flere udmærkede skud med blå vand, blå himmel og en hvid færge med en **S**-skorsten i løbet af seks minutter. Navnet er M/F Stena Nautica, **Göteborg**.

Varberg Fästning og cykeludlejning

På forhånd er der lavet papirudskrifter af Google Earth over byen, så der var noget at orientere sig efter og finde gode fotosteder. (Følg selv med, hvis interesse haves, læs <http://da.wikipedia.org/wiki/Varberg>). Et skilt viser hen til vandrerhjemmet, der ligger inde på fæstningen. Der må et bykort kunne fås *og måske kender de et cykeludlejningssted?*

Et bykort er gratis (et dårligere kan ses <http://kartor.kommunen.varberg.se/varbergskartan/>). En overnatning koster 270-300 SEK, og der findes værelser i fængselsceller! Mon ikke det er koldt at overnatte der?! En cykelleje for en dag koster 80 SEK og kan ske ved cykelforretning Erlan, **Vallgatan 41**. Det er den store gade Ø for jernbanen.

– Tak! Kun en kilometer at gå op til **Erlan CYKEL • SPORT, Vallgatan 41**, der ganske rigtigt lejer cykler ud for en dag for 80 SEK, så mobiliteten forøges ganske kraftigt. Der cycles straks ud til nordenden af stationen, hvor banen til **Borås** drejer fra. Ved 11-tiden skulle TMz 1409 afgå med et godstog.

Ifølge *HJF* skulle det være det orange rglok med blå mavebælte, der, hvis det var væk fra parkeringssporet Ø for spor 1, rg til/være på havnen. Se et portrætfoto af dette **orange** lok på Google Earth i spor 1 sydlige ende. Lokomotivet samme sted som på billedet og har delvist rustne hjul.

Efter at GC Td 362 er kommet med de 28 gsv., begynder den lokale rangermaskine at splitte stammen. Den orange GC Z70 715 rg med først de 18 Hios-? med grøn presning på vognsiderne. De læsses eller tømnes åbenbart et firma ved **Östra Hamnvägen**. Den er enmandsbetjent og radiostyret. Dernæst rg den med 10 åbne gsv. læssede med lysegrønne plastsække; der skal køres på havnen.

Havnebanen i Varberg

Der er en længere vej at cykle fra østsiden af læssevejen og til havnen. **Västra Hamnvägen** fører dertil. Læsseområdet er afspærret med et hegn, så tilskuerne må blive på det nøgne område udenfor ved **Västra Hamnvägen**. Da de læssesvogne er sat, og en stamme med tomme Ks eller Oms eller hvilket litra, det nu er, cycles der til om af den østre gren af **Östra Hamnvägen** for at få et billede af returkørslen. GC Z70 715 kl. 11.31 rg ved Västra Hamnvägen. Returkørsel kl. 11.40.

Modsat rundremisen holder GC Td 362 kl. 11.51 og GC Rc4 1304.

Havnebanen er ikke afsat på den tidligere, dårligere, beskrevne kort, men det er maskindepotets rundremise og drejeskive. Kig i stedet på Google Earth.

Da den nordligste, **Otto Torells gata**, af de to ovk S i sydenden af stationen nås, ses en **rød** MZ!

VIDA TMz 1406 tognr.? Varberg 12.00 I spor 6 med gsv.

Der findes en vejbro i stedet for ovk nummer tre i sydenden af stationen. Herfra kan det gode afgangsbillede laves, selv om solskinet er hårdt.

VIDA TMz 1406 ? Varberg 12.41 Afgår, over Otto Torells gata

Langs kysten

Herefter cycles der ud langs sydkysten i håb om at få et billede af fæstningen i baggrunden og tog som forgrund. Langs den klippede kyst findes en asfalteret sti og en dæmning, der skærer igennem det yderste klippefremspring. Det er tydeligt, at her er sket en baneforlægning. Efterfølgende læses der i det grønne opslagsværk: "Søndre forløb indtil okt. 1920". Vand driver ud af klipperne ved den nuværende gennemskæring.

Järnvägsdata 1999
Svenska Järnvägsklub-
ben

Ingen jernbanepostkort ved boghandleren BOKIA

Lige som på vandrerhjemmet med næsten udelukkende postkort af fæstningen har BOKIA Göranssons er Bok & Papper AB heller ikke andre motiver så som kirken, hovedgade og stationen. Til gengæld føres nogen jernbanelitteratur. Der ligger en sort bog på 256 A4-sider med titlen:


Var stannade tåget?

Sveriges järnvägsstationer från A till Ö
Stationer och hållplatser med persontrafik 1856-2011

Kilde: http://www.tnf.se/produkt.php?prod_id=691

Bogen er fyldt med små tekstfelter hver med en stations skæbne. Fødselsår, dødsdato og eventuel genopleven.

– *Hvor ligger så de cirka 5.000 stationer i Sverige?*

Heldigvis findes der seks sider med strækninger  og deres strækningsnumre **126**. **126** er strækning **Göteborg C – Malmö C**. ■ angiver en station eller holdeplads, og dets placering til venstre eller til højre, som det kan på gamle, danske kort i målforholdet 1:100.000.

Desværre er der kun angivet hele km; ikke med hektometer som på "Eisenbahn Deutschland" i målforholdet 1:300.000.

Prisen 299 SEK med kurs 0,86 ≈ 257 DKK, **købt!**

Bogen vil være et godt supplement til den grønne, svenske bog

Dagens fotografering afsluttes med GC Rc2 1100 under rg med en pt kl. 16.54.

Järnvägsdata 1999
Svenska Järnvägsklubben

"Var stannade tåget?" är en uppslagsbok från A till Ö över Sveriges ca. 5.000 järnvägsstationer och hållplatser som under åren haft persontrafik. Den ger framförallt geografiska fakta om dessas lägen från landskap till socken och i större samhällen även gatadress.

VARBERG, N-län, HALL, stn VBHJ/MHJA/bÄJ/SJ, Göteborg C (77 km) – Halmstad C (74 km) resp Borås C (8a km) samt Värnamo (15 km), mIn Tångaberg o Stora Apelviken resp Tofta samt Träslöv, Varberg stad, Varberg kn. Öppn 25.10.1880. Möh 2. Sign Vb. Belägen vid Vallgat mfr Eskilsgat. Tab 1 26, 191, 196.

VARBERG NORRA, N-län, HALL, hpl VbÄJ/SJ, Värnamo (13a km) – Varberg (1 km), mIn Träslöv o Varberg, Varberg stad, Varberg kn. Öppn 1.4.1911, nedl 1921. Sign Vbn. Tab 196

Side 230. Möh betyder kote lig meter over normal nul.

Dagens drømme

Nu er dagens drømme gået i opfyldende. **Varberg** er en god station at fotografere jernbanemateriel på, og der kommer mange slags trækraft: Rc-lok, 185, litra ex. MZ, X31K- og X12-togsæt samt en rangermaskine. Boede man i byen, ville der være endnu flere muligheder igennem årets gang. Et besøg kan absolut anbefales. Hjemturen til **Båstad** (4.800 indb.) koster det samme som på udturen: 116,80 SEK. (BL)

Fr 4/5 2012

Udflugt til Varberg og Halmstad C

I går var himlen blå, og det gode trækplaster **Varberg** kan tåle en gentagelse, selv om det er lyst gråvejr. *Måske afgår TMz 1409 atter ved 11-tiden?*

Tilrejse sker med tog 11020 (Grevie-Göteborg), Båstad af 9.37, Varberg an 10.39, da der kom 9 minutters forsinkelse i **Laholm** for at afvente togbusser fra **Ängelholm**. Pris 116,80 SEK igen.

Varberg

Peterson TMz 1409 kl. 10.40 Rg ved fabrik Östra Hamnvägen

Lkf på TMz'en fortæller, at han skal køre til **Halmstad C** omkring kl. 14.15 og hente et vogne læssede med biler. At få et GM-lok på havnen dér ville ikke være dårligt (jysk talemåde). Sidst, det blev oplevet, var **tirsdag 27. april 2004** kl. 20.28½ med SKAB MY 1134 i tog 48005 (Halmstad C – Nässjö C). Lasten var dog tomme, åbne godsvogne, der havde været læssede med træstammer.

GC	Rc2	1108	?	Varberg	10.45	Ankommer tom
SJ	Rc3	1057	?	Varberg	11.42	Gennemkørende godstog
RSC	185	330-5	?	Falkenb. → Varb.	12.24	Endelig et lok og fæstning
GC	Rm	1262	?	Varberg	13.01	Fæstning, Södra Hamnvägen
GC	Rc2	1108	?	Varberg	13.11	Ellok
Pet	TMz	1409		Varberg	13.11	Diesellok

Billetkøb

Tog 11075 (Göteborg-Grevie) skal afgå kl. 13.21; det sidste tog før TMz-afgangen. I stedet for at købe en billet i den blå automat på perron 1, går jeg ind til billetsalget for at købe en billet til **Båstad** og spørge, om der må foretages en rejseafbrydelse i **Halmstad C**.

– *Jo, det er tilladt! Pris 43,20 SEK.*

– Hva', en tredjedel.

– På din udrejsebillet står "13.55". Foretages returrejsen inden da, er prisen billigere.

Halmstad C

Under indkørsel til **Halmstad C** (55.688 indb.) overhales et godstog holdende til højre; der er venstrekørsel i **Sverige**. Standsning med tog 11075 kl. 13.52½-54. Der stilles op på en perron til et godstogsbillede, og det sker: GC Rm 1262 med tog ? kl. 13.59. Nå, dét lok med dette godstog afgik fra **Varberg** kl. 13.01!

TMV	Y32	1406		Halmstad C	14.18	Krösatågen Kristina Nilsson
Pet	185	686-3	?	Halmstad C	14.39	Venter på vogne med biler
GC	Rc4	1316	?	Halmstad C	14.39	Holder ved siden af
GC	V5	178		Halmstad C	14.39	Rg med gsv. til havn
Pet	TMz	1409	?	Halmstad C	15.26	Endelig TMz fra Varberg
BV	DLL	0909D	?	Halmstad C	16.03	Der findes 6 G1206-lok
RSC	185	330-5	?	Halmstad C	16.19	Set kl. 12.24 S for Varberg
Pet	185	686-3 +				
Pet	TMz	1409	?	Halmstad C	16.23	Afgår mod Varberg med:
S-ALG	438	0 346-9	?	Halmstad C	16.24	Laaeilprs ⁰⁶¹ læsset med biler
GC	Rc3	1062	?	Halmstad C	16.31	Ser ud til at være klar til afgang

Eftermiddagen slutter

Nu er den kære MZ kørt – nok som m.u. (medfølger ubetjent), og skuffende nok blev der ikke rg "ned" eller rettede hen til havnen. Der må være en bilimportør i sydenden, for det var kun V5 178, der rg ad det nordre havnespor.

Returbilletten **Varberg-Båstad** – til den svimlende pris af 43,20 SEK – er købt, så det er bare at stige på et tog!
(BL)

Operatørforkortelser

Banverket har forkortelsen BV.

Krösatågen bruger forkortelsen JLT for Jönköping Läns Trafik.

Jeg ved ikke hvem, der ejer Henschel lokomotiv 23 i **Varberg**, men det opereres tilsyneladende af **Varbergs Hamn**.

(HJF via BL)

HALMSTAD CENTRAL, N-lån, HALL, stn MHJ/HNJ/ SHJ/SJ, Göteborg C (151 km) – Malmö C (148 km) resP Värnamo (115 km), mln Halmstad N o Trönninge resp Halmstad valskvarn, Halmstad stad, Halmstad kn. ÖPPn 1.9.1877. Hette stn Halmstad före 15.5.1926. Möh 4. Sign Hd. Belägen vid Stationsgat mfr Bredgat. Tab 126, 191 (230 Halmstad Ö).

Kilde: Var stannade tåget? Side 107.

Lø 5/5 2012

Spørring mellem Greve og Ängelholm

I dag skal der opklares, hvorfor der ingen personførende tog (og andre) kører mellem **Greve** (769 indb.) og **Ängelholm**. Normal er der krydsning hver time på summit/toppen af **Hallandsåsen**, men i stedet vender toget fra Göteborg dér og kører ned igen ad nordsiden i køreplansperioden **mandag 16. april 2012 – søndag 13. maj 2012**.

DSBO	X31K	4304+	11075	Greve	14.22	Ender grundet ombygning i Ä
DSBO	X31K	4304+	11050	Greve	14.26	Udgår herfra

På den nedlagte station i **Förlövsholm** († **søndag 28. maj 1972**) ses, at sporet er slidt, mærkeligt.

Utstillingen om Hallandsåstunneln

Få forhåndsviden på <http://da.wikipedia.org/wiki/Hallands%C3%A5sen> og

<http://www.trafikverket.se/hallandsas>. Et display viser, at 83,3 % af tunnelen er færdig, og den forventes at blive åbnet i året **2015**. Et sted er gulvet er et stort luffoto, hvor den gamle og nye linjeføring er indtegnede, hvilket giver et godt overblik.

Ifølge skiltet skulle der være 0,5 km at gå om til en udsigtstræbygning, men ... afstande ... Siden sidste besøg her **lørdag 7. maj 2011** er der ikke nogen ydre ændringer at se.

Hvor arbejdes der under den en måned lange spørring?

2½ km S for tunnelåbningerne mødes den indtil videre enkeltsporede nye strækning med den nuværende, enkeltsporede strækning. Her findes en nedlagt ovk på **Nedre Viarpsvägen**. Ingen forandringer at se. Desværre er der ikke tid i dag at komme til **Ängelholm**, hvor ånglokomotivet SJ E 902 skulle køre i forbindelse med det årlige Åbent-hus-arrangement.

(BL)

Det, efter min mening mest interessante ved det kommende fodbold-EM, er ...

... at Danmark har "fået" et Taurus-lokomotiv, se selv på

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,5883748>. Så bliver det spændende at se om de, modsat de østrigske fodbold-lokomotiver for et par år siden, kommer i model.

Kilde: DSB Intranet, **lørdag 5. maj 2012**

(JSL via BL)

Sø 6/5 2012

Hvor arbejdes der under sporspærringen Grevie-Ängelholm?

I dag genoptages efterforskningen efter det forpottede arbejdssted med den nødvendige sporspærring.

I nordenden af **Ängelholm** (22.532 ind., **2005**) ses en gul lastbiltrøje køre, og der er findes en tunnelunderføring med vejen **Havsbadsvägen**. På Google Earth angives ortofotoet til at være optaget **mandag 1. januar 2007**, men det er nu i sommerbillede. På billedet ses vejen **Palettvägen** krydse banen i en ovk, men det er historie. I dag er der et højt støjhegn.

På Google Earth ses, at der dengang var enkeltspor, hvor der fra **maj 2012** nu ligger dobbeltspor. Rejser der ved hjælp af musen 1,2 km længere mod N, krydses **Rönne Å**. Her må der være bygget en ny bro ved siden af til det andet spor. Til lystbådehavnen og **Ängelsholmsbad** ses (stadig på Google Earth) en vej tunnel at være under bygning.

Gennem tunnelen med **Havsbadsvägen** er det muligt at komme om på solsiden. Her fra en mange meter høj jordstøvjold Ø for skoven ses der at være udført en del arbejde på køreledninger. De funklende nye, for kobberet glimter i sollyset.

– *Hvornår mon tyveknægte stjæle dette kobber, som de gør fra de danske S-togs-køreledninger?*

Sveriges Järnvägmuseum Ängelholm

Her er åbent i dag, en stille dag, og i salgskontoret ses på udvalget af jernbanelitteratur. Straks ses den store bog i A4-format "Var stannade tåget?", der blev købt **fredag 4. maj 2012** ved boghandleren i **Varberg** for 299 SEK. **Hvad koster den her?** 340 SEK! 41 SEK i differens. Køb derfor ikke jernbanebøger på et jernbanemuseum; det er en ikke lille differens.

Den 1 januari 2012 övergick Sveriges Järnvägmuseum Ängelholm från Trafikverket till Ängelholms kommun. Nu är det dags för en ny hemsida med ny adress! www.engelholm.se/jarnvagsmuseum

Nytt namn på museet! Nu är det klart! Järnvägens Museum Ängelholm blev det nya namnet.

Läs mer: <http://hd.se/angelholm/2012/05/24/namnbyte-igen-for-jarnvagsmuseet/>

Namnbyte igen för järnvägmuseet

Det blev till slut som personalen ville. Järnvägmuseets nya namn ska vara Järnvägens museum Ängelholm. Det beslöt byggnadsnämnden när frågan var uppe för andra gången. ...

Kilde: Helsingborgs Dagblad, **torsdag 24. maj 2012**

N for den hvide remise holder SJ Da 888 + 936 + ældre godsvogne.

De gode dage i **Halland** slutter her.

(BL)

Sø 6/5 2012 – to 10/5 2012

Udflugt til Holland

Om aftenen gik turen med nattoget fra **Ro** til ERTMS-studietur i Holland med LPO-DSB.

Ved ankomsten til **Venlo** (hvor der skiftes fra DB til NS lokomotiv), var det 120 127-6, der trak.

Jeg har ikke sådan rigtigt været i **Holland** før og var overrasket over så mange overkørsler, der var mellem **Venlo** og **Amsterdam**. Ellers ligner det lidt danske tilstande, meget få stationer med gods. Det meste så også meget indhegnet ud.

Turens egentlige formål var at se ERTMS i brug hos NS Highspeed mellem **Rotterdam** og Breda. Vi var den ene dag gæster hos NS Highspeed, der har bestilt (sammen med SNCB) 19 ottevogns eltogetsæt fra AnsaldoBreda. Togene skulle have været i drift i **2009**, men er endnu ikke kommet ud for prøvestadiet (men ventes vist i drift senere i år). De ansatte kaldte dem spøgelsestog, alle havde hørt om dem, kun få set dem. Jeg så dog V250 "Albatross" to gange med plastik på sæderne ...

Derfor kører NS Highspeed med indlejede 186'ere og ældre NS-personvogne, der stort set alle var malet om.

ERTMS demonstrationen bestod dels af en præsentation af, hvad ERTMS er, "kørsel" i simulator og endelig en førerrumstur mellem **Rotterdam** og **Breda**.

Nyt for mig var, at ERTMS benytter radar til at bestemme hastigheden/tilbagelagt afstand. Det må kunne løse nogle af de problemer f.eks. 185'er har med hjulslipkontrol og f.eks. IC4 har under nedbremsning på glatte skinner.

Selve kørslen er der ikke så meget at fortælle fra; et elektrisk lokomotiv har jo noget mere magt over tingene end en træet ME'er, specielt når man bare er kommet lidt op i fart. Ved afgang fra **Rotterdam** og ankomsten til **Breda** blev der kørt på **Hollandsk ATB** via et STM-modul. Første trin i Danmark bliver også at ATC skal betjenes og præsenteres på ERTMS-skærme via et STM-modul.

Da vi **onsdag 9. maj 2012** aften skulle hjem med nattoget (der på grund af sporarbejde kørte cirka en time før normalt), var det oldtimeren **ATCS 1254 (ex-NS 1214)**, der trak toget til perron, mens der hang en NS 17xx i bagenden. Vi havde faktisk set en 12xx i **Rotterdam**, men da nåede jeg ikke at få kameraet hevet frem. Det gjorde jeg heldigvis på **Amsterdam Zentraal**®. Med i toget var en flot russisk sovevogn WLABmee 62 20 71-90 280-4 i RŽD's nye design og en hviderussisk vogn af samme type: WLABmee 62 21 71-90 238-1 (præcis det nummer L.S. Models laver i model). I **Venlo** stod tre DB 363'ere med **Hollandske ERA**-numre.

I **Venlo** overtog 120 150-1 toget. I **Köln** så jeg i mørket en 103'er komme kørende ved historiske IC-vogne, og samme sted stod Skodas nye ellokomotiv med et par DB-målevogne tilkoblet. På grund af skinnebrud et sted i Tyskland blev toget meget forsinket og vendte forkert ved ankomsten til Danmark. I **Hamburg** hørte jeg, toget var 156 minutter forsinket, men vi var desværre hverken vågne eller hurtige nok til at nå ud og skifte til dagens første EC-tog mod København.

I Danmark

Ved ankomst til **Pa** blev **120 119-3** ved hjælp af **Köf 285** skiftet ud med DSB **EA 3022**.

Efter først et godstog havde forladt **Pa**, derefter IC'en fra Flensburg, blev det vor tur til at lunte efter (jeg tror, vi kørte bag godstoget efter **Te**). I **Te** stod CFL **T66K 714** og TX Logistik's to **185 404-8** og **185 405-5**, så der var nok støjstrøms- eller ATC-prøve.

Informationen i toget var desværre ikke for god. Ved siden af vor kupé sad et par svenskere, og de var godt klar over, at toget var forsinket, men ikke hvor meget.

Da jeg steg af i **Od**, var forsinkelsen vokset til 187 minutter!
(JSL via BL)

Fr 11/5 2012

Fährreederei Scandlines droht Zerschlagung

Læs mere om Scandlines og risikoen for en nedlægning af færgeruten **Trelleborg-Sassnitz** på <http://www.ndr.de/regional/mecklenburg-vorpommern/scandlines175.html>.

(JSL via BL)

Ma 21/5 2012

Billigere at købe togbillet i Tyskland

Der kan være mange penge at spare på togbilletten, hvis man køber den i Tyskland. Man kan nemlig købe en billet fra Kolding til København billigere ved Deutsche Bahn end hos DSB. Hvis man for eksempel torsdag den 31. maj tager fra Kolding til København og tilbage søndag den 3. juni, koster en returrejse med pladsbillet 720 kroner med DSB. Køber man derimod en billet med Deutsche Bahn fra Flensburg, koster turen 416 kroner. Dog er det ikke altid, man kan spare 300 kroner. DSB afviser at sætte priserne ned, idet priserne med Orange-billetterne er konkurrencedygtige i forhold til Deutsche Bahn, siger lederen af produktafdelingen hos DSB, Lars Berg Schovsbo.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 21. maj 2012**
(JSL via BL)

On 23/5 2012

Udflugt til Hamburg

Blandt andet var JSA og jeg i **Hamburg**.

I **Pu** stod stadig en del hensatte godsvogne; de samme, der har stået der i årevis – og nyere typer som Hbbi...305/306 og et par Sggmrs 715.

I **Lübeck** stod en SBB Cargo Re 4/4 II/Re 621 ved maskindepotet.

I **Hamburg** lagde jeg ud med at fotografere lidt tog på **Lombardsbrücke** fra **Kennedybrücke**, men desværre var der meget modlys, så jeg tog til **Hamburg Harburg**, og efter en mellemlanding der, hvor der bl.a. kom en EVB Hercules med bl.a. nogle EVB Sgmns ex. DSB Sgmns (naturligvis mens jeg stod på en forkert perron), tog jeg til **Mekka**, nå nej **Maschen** hedder det jo;-) Her så jeg mindst 3 DB Sgss 703 uden bogier læsset på Rs-vogne. På Sgss'erne lå dele af bremseudrustningen. Sgss 703 har haft DRRS-bogier med skivebremser og har kørt 160 km/t.

På en Res-vogn lå halvdelen af HUPAC Sgnss 33 85 457 6 003-9 samt en bogie.

Og så lykkedes det endelig at se min første DB Habbiins 352 31 80 2740 508-9 (REV Astra 22.07.10), desværre stod den gemt bag en Laaekks⁵⁵³

Tilbage i **Hamburg Harburg** så jeg to nybyggede DB Sgns 681, Sgns 681 31 80 4543 514-2 (REV TP 04.04.12) og Sgns 681 31 80 4543 473-1 (REV TP 24.02.12).

På hjemvejen så jeg fra BR 605-toget i **Lübeck** MGW's flotte mørkeblå Taurus 183 500 stå ude på den ellers ret tomme rangerbanegård. I **Lübeck** så jeg også en blå/sølv 145'er, to MEG-lokomotiver, bl.a. en 156'er.

(JSL via BL)

Sø 27/5 2012

Contec Rail måske ny værkstedskunde hos Svensk Tågkraft?

Svensk Tågkraft bryter ny mark. Kunder från hela Skandinavien – Svensk Tågkraft

<http://www.tagkraft.com/aktuellt/items/svensk-tagkraft-bryter-ny-mark-kunder-fran-hela-skandinavien.html>

(JSL via BL)

Fr 1/6 2012

Om MR og MF-kørslen i Sverige

På Postvagnen: <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?id=612959>. Jeg har lige været inde og kigget på daglige grafer

[http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/Tagplan-2012/Dagliga-grafer/for 5/6](http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/Tagplan-2012/Dagliga-grafer/for%205/6), men der er ikke kommet noget, der ligner disse materieltransporter på endnu..

(JSL via BL)

Tog på sejltur

10 togsæt skal på udflugt med færgen fra Frederikshavn til Göteborg. De er nemlig spærret inde i Nordjylland efter påsejlingen af broen over Limfjorden, og skal nu på værksted i Kastrup og Fredericia.

Siden den 28. marts 2012 har de fire IC3-togsæt og seks MR-togsæt sørget for togtrafikken i det nordjyske, men når Banedanmark går i gang med sporarbejderne den 2. juni og lukker for al togtrafik i tre-fem måneder, er der mere brug for materiellet i andre dele af landet. Og efter kun at være mest nødvendigt vedligeholdt på grund af manglende adgang til normalt værksted nordenfjords, trænger de nu også til at blive kigget godt efter i sømmene.

Det er noget af en tur, togsættene skal ud på. Rejsen fra Frederikshavn via Göteborg til Kastrup/Fredericia begynder om aftenen d. 3. juni 2012 og alle tog er fremme på værkstedet den 6. juni.

For at det kan lade sig gøre, er blandt andet færgeløbet i Göteborg blevet bygget om, sikkerheden er blevet grundigt tjekket og turen for de to typer togsæt er minutiøst planlagt. Der skal for eksempel lods med på kørslen gennem Sverige, fordi de danske lokomotivførere ikke er strækningskendte, og togene skal have håndværkere med, der kan reparere toget undervejs, hvis de bryder ned. Der er nemlig ingen svenske værksteder, der kan tage imod de danske tog.

IC3-togsættene bliver ført an af et togsæt med svensk ATC-system, så de blæser gennem Sverige med 180 i timen det meste af vejen. Anderledes ser det ud med MR-togsættene, der normalt ikke er godkendt til kørsel i Sverige. De lister sig hjem om natten med 50 km i timen under stor sikkerhedsmæssig bevågenhed.

Oveni købet skal begge to ud på en omvej, fordi de kører på diesel og dermed ikke lever op til miljøkravene i dele af Sverige.

Alternativet til den lange tur gennem Sverige er at skille togene ad og køre dem gennem Danmark på blokvogne. Men det er billigere at fragte dem gennem Sverige, fordi Banedanmark i forvejen har brug for et ombygget færgeløbe i Göteborg for at få maskinerne til sporarbejderne til Nordjylland. Og de tager op til tre uger at samle og skaffe godkendelser til at køre med IC3-tog, der har været på blokvogne, og det er der ikke tid til at vente på i sommerlandet, hvor der er brug for alt materiel.

Det store planlægningsarbejde har dog givet et væsentligt forhøjet arbejdspress i korrigeringscenteret, hvor planlægningsarbejdet og kundeinformationerne i forbindelse med sommerens store sporarbejder nu hober sig op.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 1. juni 2012**

(JSL via BL)

DIVERSE

/5 2012

Malingspande

Langs Sydbanen er opsat hvide "malingspande" ved hele kilometre. De indeholder noget specielt sand og bruges i forbindelse med at man undersøger jordbunden på banen. De sker fra luften, og sandet i spandene reflekterer signalet, så man har en præcis positionering. Arbejdet foretages af Arkil, der i længere tid har holdt til i **Næ** med to troljer og to vogne.

Lokalhistorisk arkiv i Næ

Lokalhistorisk arkiv har arrangeret en lille udstilling om **Næs** jernbaner, der med kort og fotos fortæller om dengang man kunne rejse med tog i fem retninger fra **Næ**, hvortil kom en travl havnebane betjent af to "operatører". Udstillingen kan ses i entreen til Lokalhistorisk Arkiv, der holder til på Amtmandsstien 1, kun et par hundrede meter fra stationen i **Næ**, og som holder åbent **tirsdag** og **onsdag** 9-16, **torsdag** 9-17. (JSL via BL)

To 3/5 2012

Uventede gæster på værkstedet i Skagen

Duften er tæt i 16-mands kupeen i det MR-tog, der helt usædvanligt holder på Nordjyske Jernbaners værksted i Skagen. Den fortættede aroma skyldes, at de seks udstationerede håndværkere fra værkstedet i Fredericia er ved at fortære madmors højtbelagte håndmadder i deres frokostpause, og kupeen er den facilitet, de har til rådighed.

Det usædvanlige setup tager sit udspring i, at det finske skib Ramona i slutningen af marts vædrede Limfjordsbroen ved en påsejling og gjorde det umuligt at køre tog over den i mange måneder. På uheldstidspunktet havde DSB ti togsæt i Nordjylland, som siden har været isoleret i landsdelen. Her har de siden kørt med passagerer hver dag, og hvis de skal fortsætte med det, var det nødvendigt at finde et sted at vedligeholde dem, og kort efter ulykken var der gode folk, der gik i gang med det arbejde. Ingeniør i IC3 Vedligehold, Søren Kaarup, var en af dem.

"Lige efter påsejlingen var vi klar over, at der skulle tænkes i alternative løsninger, og vi gik med det samme i gang med at idéudvikle, hvordan vi kunne løse problemet. Fire dage efter påsejlingen var jeg oppe og besigtige værkstedet i Skagen. Jeg havde tidligere været der oppe, da vi i sin tid testede IC3 og kunne derfor huske, at der fandtes nogle faciliteter, der kunne bruges til både at vedligeholde IC3 og MR-tog," fortæller Søren Kaarup, og fortsætter:

"Vi er virkelig blevet mødt med stor samarbejdsvilje fra Nordjyske Jernbaner, som to dage efter vores henvendelse gik med til, at vi kunne vedligeholde vores tog på deres værksteder i Skagen, og den daglige service og hjælp fra det lokale personale i Skagen har været enestående. Værkstedet har blandt andet en grav på værkstedet, hvilket er essentielt i forhold til det nødvendige vedligehold, vi skal lave og ellers bringer vi selv udstyret med i varebiler, siger Søren Kaarup.

Siden uheldet har IC3-folkene været i Skagen i to omgange med tre togsæt, og de tager der op igen et par gange igen i løbet af maj. For MR-folkene fra værkstedet i Fredericia gælder det, at de har været der to gange. Stationsbetjent Jan Jensen fortæller:

"Vi kørte seks mand her op tirsdag formiddag og er blevet indlogeret på hotel, mens vi arbejder her, for vi skal være her i tre dage. Vi skal efterse tre MR-tog på tre dage, så det er nogle lange arbejdsdage, mens vi er her. Denne gang har vi haft en specialist med, fordi der var en gearkasse, der skulle repareres, men ellers er det meget almindeligt vedligehold såsom skift af oliefilter og så videre, vi laver," siger Jan Jensen.

For teknikchef i Nordjyske Jernbaner, Morten Muff Jensen, har det også været en god oplevelse med det usædvanlige samarbejde.

"Vi havde i forvejen et rigtig fint samarbejde med DSB i forbindelse med vedligehold af vores Desiro-tog, så for os var det helt naturligt at træde til med en hjælpende hånd. De eftersyn vi selv skulle have lavet, har vi rykket til vores værksted i Hjørring, så på den måde er det ikke det store problem for os, og det glæder os, at vi har kunnet være behjælpelige i denne noget usædvanlige situation," siger Morten Muff Jensen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 3. maj 2012**
(JSL via BL)

Ma 7/5 2012

Ingen tog over Limfjorden foreløbig

Der kommer ikke til at køre tog over Limfjorden før november, lyder det fra Banedanmark, der netop har indgået en aftale med MT Højgaard A/S om at bygge og montere en ny broklap på jernbanebroen.

»Det er en meget omfattende opgave at gøre broen klar til trafikken efter de massive skader, og vi har valgt den hurtigste løsning. De andre muligheder, vi har set på, ville have taget et par måneder længere at udføre,« fortæller sektionschef i Banedanmark Helle Bøhl-Møller, og tilføjer:

»Nu går vi sammen med MT Højgaard i gang med arbejdet. Og undervejs vil alle lede efter alle muligheder for at få broklappen bygget, monteret og godkendt til trafik hurtigst muligt«.

DSB havde ellers håbet, at broen ville være klar til september, når det sporarbejde, der går i gang til juni mellem Aalborg og Hjørring, er færdigt.

»Det er en rigtig trist nyhed. Jeg håber, at Banedanmark vil få mulighed for at presse leverandøren, så de kan blive hurtigere færdig. Det bliver ikke sjovt for kunderne at skulle fortsætte med at køre bus, når

de lige har været igennem et stort sporarbejde,« siger DSB's trafikchef Stig Friisbæk, der ikke forventer, at kunderne vil tage godt imod udsigten til at skulle køre med bus i syv en halv måned.

Broen over Limfjorden har været lukket for al togtrafik siden et containerskib sejlede ind i broen den 28. marts.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 7. maj 2012**
(JSL via BL)

Ti 8/5 2012

Stor vækst på jernbanen

2011 blev et godt år for jernbanen, hvor både passager- og godstransporten oplevede stigninger.

Fra 2010 til 2011 voksede antal kørte personkilometer med tog i Danmark ca. 4,6 pct. Det er den største procentvise stigning siden åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997. Samlet set blev der kørt ca. 6,9 mia. personkilometer med tog i Danmark. Det svarer til, at hver eneste dansker kørte ca. 1.240 km med tog i 2011. Personkilometer er defineret som det samlede antal kilometer personer har rejst med tog i Danmark.

Væksten i persontransportarbejdet har været størst for S-banen, Metroen og lokalbanerne. Der har dog været vækst i alle opgjorte kategorier. Siden 1995 er antal personkilometer vokset med omkring 40 pct., svarende til 2,2 pct. årligt i gennemsnit.

Mere gods på banen

I 2011 voksede godstransport på bane med ca. 14 pct. svarende til i alt 9,276 mio. tons. Godsmængden, der transporteres med jernbane, er dermed vokset ca. 51 pct. siden kriseåret 2009 – og er nu på det højeste niveau siden midten af 1990'erne.

Transittransporterne på jernbane udgjorde i 2011 ca. 75 pct. af de samlede godstransportmængder, mens de internationale transporter til og fra Danmark udgjorde ca. 15 pct. og de nationale godstransporter udgjorde ca. 10 pct.

Væksten i banegodstransportmængderne har været uensartet i perioden fra 2009 til 2011. De nationale transportmængder er fra et lavt niveau vokset med ca. 76 pct., og transittransporterne er vokset med ca. 64 pct. Derimod er de internationale godstransportmængder stort set uændrede siden 2009.

Hvis væksten i gods på bane fra 2009 til 2011 alternativt var blevet udført med lastbil, ville det have krævet ca. 240.000 lastbilture i 2011 eller ca. 660 flere lastbilture om dagen beregnet ud fra, at en dansk lastbil i international kørsel i gennemsnit kører med ca. 12,8 ton.

Kilde:

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Kollektiv-Trafik/2012/05/Stor-vaekst-paa-jernbanen.aspx>, **tirsdag 8. maj 2012**

(KN via BL)

On 9/5 2012

Nyt beredskab for varme tog

Med et nyt beredskab ønsker Fjern- & Regionaltog og Vedligehold at forsøge at afhjælpe problemerne med overophedede tog.

Vedligehold prioriterer klimaanlæggene højere

I Klargøring og Vedligehold får klimaanlæg i den kommende tid større fokus end ellers.

"Sædvanligvis har de komfortvendte funktioner som klimaanlæg ikke ligeså høj prioritet som de driftsvendte funktioner. Det ændrer vi på i den kommende tid, hvor vi prioriterer fejlretning og opbygning af reservedelslagret højere end normalt, så vi er forberedt, inden varmen for alvor sætter ind," forklarer forretningschef i Onboard Service Leif Fabrin, der er ansvarlig for den tværgående indsats i Fjern- & Regionaltog.

Vigtigt at mellemdørene kan lukke i

Han understreger samtidig, at Onboard Service og Togproduktion udsender information til kollegaerne om mulighederne for at foretage fejlretning på klimaanlæggene under kørslen og vigtigheden af, at dørene mellem kupéerne og vestibulerne kan lukke i.

"Det er almindelig praksis at holde mellemdørene og nogle gange yerdørene åbne i forbindelse med rengøring i togene, men når det er rigtigt varmt, risikerer det at overbelaste klimaanlæggene, så det skal vi så vidt muligt undgå," forklarer Leif Fabrin.

Permanente depoter med kildevand

Tidligere år har DSB etableret midlertidige depoter med kildevand på de største stationer nogle få måneder hen over sommeren. Fra i år gør Fjern- & Regionaltog depoterne permanente.

"Sidste år havde vi en usædvanlig varm påske og flere fejl på klimaanlæggene end normalt men endnu ingen depoter med kildevand. Nu gør vi depoterne permanente, så vi har vand på lager, uanset hvornår varmen melder sig," forklarer Leif Fabrin, der understreger, at Operativ Service og Ground Service vil være behjælpelig med udleveringen af kildevand, og at togpersonalet vil få fremsendt depoternes telefonnumre og åbningstider.

Driftsledelsen giver besked om defekte anlæg

"Naturligvis vil der være tog ind imellem, hvor det ikke er muligt at rette fejl på klimaanlæggene, før end toget kommer på værksted. Uanset indsatsen kan det ikke undgås fuldstændigt, men her vil vi sørge for, at driftsledelsen sender togpersonalet en sms, så kollegaerne ved besked, inden de overtager toget, og at toget får kildevand med fra klargøringscentret," forklarer Leif Fabrin.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 9. maj 2012**
(JSL via BL)

To 10/5 2012

DSB-tog og nye skinner sejler med Stena Line

Med påsejlingen af Jernbanebroen over Limfjorden kører der ingen tog mellem Aalborg og Lindholm. Det medfører længere rejsetider og skifte mellem tog og bus for DSB's nordjyske kunder.

Det er samtidig en udfordring for DSB og Banedanmark, der har brug for at få deres tog og entreprenørmaskiner på plads forud for sommerens sporarbejde i Vendsyssel.

Det er nu løst med en aftale mellem DSB, Banedanmark og Stena Line, der betyder, at rederiet overfører togene og entreprenørmaskinerne mellem Frederikshavn og Göteborg.

Fastholder tidsplan for sporarbejde

Det er flere år siden, der sidst har været overført jernbanemateriel på overfarten, og det har været nødvendigt at få udført nogle reparationer af jernbanefærgelejet i Göteborg.

"Det har været et enormt spændende projekt. Som sagt har vi ikke opereret med jernbaneoverførsler gennem adskillige år, så vi har skullet grave lidt i arkiverne for at finde procedurene frem. Og så har vi i samarbejde med Göteborg Havn fået reparationen af lejet gennemført på rekordtid," siger freight manager hos Stena Line Claus Riis.

Den første overførsel af jernbanemateriel fra Göteborg til Frederikshavn finder sted i morgen torsdag. Jernbanefærgen Stena Scanrail ankommer til Frederikshavn kl. 02 natten til fredag.

Projektchef Anne Nielsen, Banedanmark, er meget tilfreds med aftalen.

"Vi er meget glade for, at vi sammen med Stena Line har fået en løsning på plads så hurtigt. Det betyder, at vi kan få overført de sporkørende arbejdsmaskiner og vogne samt de 100 meter lange skinner. Dermed kan vi fastholde den tidsplan for sporarbejdet, vi har givet kunderne," siger hun.

Flere siddepladser i ferietrafikken

Også i DSB vækker aftalen glæde, fordi den betyder, DSB kan overføre togene med færgen, inden Banedanmark går i gang med at udskifte sporet i Vendsyssel.

"Den her aftale med Stena Line betyder, at vi undgår, at togene skal holde stille under sporarbejdet, og at vi skaffer mange ekstra siddepladser til vores kunder i resten af landet i sommermånederne," siger DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov og tilføjer:

"Aftalen betyder samtidig, at vi sparer tid og penge på at skille togene ad og overføre dem på blokvogne. I fald skulle vi undvære IC3-togene i drift i flere uger, fordi der ligger et betydeligt arbejde i at få godkendt et IC3-tog, der har været skilt ad, til fortsat drift," siger Tony Bispeskov.

Hvert døgn et IC3-tog står stille, koster DSB 50.000 kr.

Tog flyttes til Nordvestbanen

MR-togene, der kører sammen med IC3-togene i Vendsyssel, overføres ligeledes med Stena Line. DSB flytter dem til Nordvestbanen, hvor der til sommer er planlagt et andet stort sporarbejde.

Under sporarbejdet er det nødvendigt at indstille trafikken midtvejs på strækningen, og DSB får brug for tog på begge sider af sporarbejdet for at kunne opretholde trafikken i fuldt omfang.

Overførslerne af DSB's tog finder sted i dagene 3-5. juni og omfatter fire IC3-tog og seks MR-tog.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 10. maj 2012**
(JSL via BL)

Fr 11/5 2012

Mere tjek på togene

Flere leverandører har hidtil delt ansvaret for at få togene køreklar og i pæn stand. Arbejdet fortsætter i store træk som nu, men ansvaret for, at tingene er i orden, når kunderne står parat til togrejsen, er med

reorganiseringen i Fjern- og Regionaltog samlet i en ny enhed, der hedder Materiel. I spidsen står underdirektør Peder Jespersen. Han får til opgave at holde snor i underleverandører som DSB Vedligehold, ISS og DSB Øresund. Men han skal også lede egne tropper i Klargøringscentre i Kastrup og København. Her bliver Klargøring og Catering lagt sammen.

»Det bliver selvfølgelig en udfordring at stå med ansvaret for, at underleverandørerne leverer til tiden og i den kvalitet, vi forventer så vi i fællesskab opnår et godt resultat. Men jeg er overbevist om, at det bliver en stor fordel, at det overordnede ansvar nu ligger et sted. Det skaber et klarere overblik over, om materiellet lever op til forventninger i driften,« siger Peder Jespersen.

Hurtige reaktioner

Togenes tilstand vil være genstand for daglig overvågning, og der skal reageres med det samme, hvis der opstår fejl og mangler.

»Vi skal sikre, at leveringen af tog til driften er i orden, og at togene er drifts stabile, så de ikke bryder ned eller bliver defekte undervejs. Det vil bidrage til, at fastholde en høj regularitet. Kunderne vil forhåbentlig også opleve, at komforten får et løft og at den bliver mere stabil,« siger Peder Jespersen.

Fusionen mellem Klargøring og Catering vil også bidrage til, at DSB bliver mere konkurrencedygtig, forventer Peder Jespersen:

»Klargøringen, forsyningen og catering bliver mere effektiv med sammenlægningen. Vi skal stadig levere en høj kvalitet, men vi kommer til at gøre det på en mere snild måde.«

For medarbejderne på klargøringscentre i Kastrup og København betyder det ændrede arbejdsopgaver. Fremover løses opgaverne i fællesskab mellem klargøringen og catering.

Rettidighed – Kommandocentralens forlængede arm

Perronmanagerne spiller en vigtig rolle i DSB's stræben efter rettidighed. Det er dem, der sørger for, at kunderne kommer hurtigt ind og ud af togene. De sikrer, at skiltningen på perronerne er korrekt. De tager sig af kundehenvendelser, når togpersonalet skal koncentrere sig om at overlevere toget til kollegerne. Og så er de Kommandocentralens øjne og ører på perronerne.

Teamleder i Operativ Service, Carl Bendix Poulsen, er leder for perronmanagerne i Aarhus. Han er sikker på, at perronmanagerne kan tilskrives sin del af æren for DSB's gode rettidighed.

»Vi kan takke alle personalegrupper i DSB for det flotte resultat. Men jeg synes, vi gør et rigtig stort arbejde på perronerne, så togene kan komme af sted til tiden,« siger Carl Bendix Poulsen og fortsætter: »Hvis et tog kommer forsinket ind på Aarhus Banegård, så kan vi vinde mange minutter, hvis bare vi informerer kunderne og får dem placeret rigtigt.«

Carl Bendix Poulsen kan også mærke på kunderne, at rettidigheden er blevet bedre.

»De er blevet meget gladere, og vi får mange roser, når vi står på perronen. Jeg oplever, at tilfredsheden er rigtig stor, og at folk er glade for den hjælp, vi giver dem.«

Perronmanagerne har indtil videre stået på perronerne i Aarhus og Fredericia i tre år, og Carl Bendix Poulsen mener, at de bliver bedre og bedre.

»Vi har et rigtig stærkt team, hvor alle kender deres rolle, og hvor alle kan samarbejde. Jeg kan virkelig mærke, at vores kolleger respekterer vores funktion og vores indsats. Men vi er nødt til at holde fast på konceptet og bygge ovenpå, så vi kan blive endnu bedre,« afslutter han.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 11. maj 2012**
(JSL via BL)

Lø 12/5 2012

Det kørende personale slår sig sammen

De arbejder tæt sammen i toget, og nu får de også samme overordnede ledelse. Lokomotivførerne og togpersonalet. Fjern- og Regionaltog præsenterede den 10. maj en ny organisation, og en af ændringerne er, at Togproduktion og Onboard Service får samme chef. Underdirektør Anette Haugaard, der tidligere var chef for Togproduktion, skal fremover lede begge områder.

Den nuværende struktur med separate samarbejdsfora fortsætter, men meningen er, at de to enheder skal tættere på hinanden og lære af hinandens erfaringer for at blive endnu skarpere i det daglige arbejde. Allerede nu bliver administrationen samlet, så for eksempel tjenestefordeling, sikkerhed, løn og uddannelse bliver håndteret et sted.

Samarbejde giver tog til tiden

»Der er stor forskel på at køre toget og at være togpersonale, men vi skal være dygtigere til at se tingene på tværs, når vi servicere kunderne i toget. Jeg vil gerne, at lokomotivfører og togpersonale fremover i endnu højere grad ser toget som en fælles arbejdsplads, hvor de hjælper hinanden med at give kunderne en god rejse med DSB,« siger Anette Haugaard.

Som chef for Togproduktion har hun allerede besøgt flere depoter og har oplevet, at der er stor respekt for hinandens arbejde og et godt samarbejde om at få driften til at fungere perfekt.

»For et par uger siden var jeg med til at fejre en perfekt morgenmyldretid med brunch. Vi har vist, at vi kan levere et endnu mere rettidigt produkt end tidligere, når vi hjælper hinanden i jagten på sekunder. Det er flot, og det skal alle have en stor tak for.«

Vi skal prioritere

Anette Haugaard går til den nye opgave som chef for hen ved en tredjedel af samtlige medarbejdere i DSB med stor ydmyghed:

»Togdrift skal selvfølgelig også bidrage til målet om at få DSB's økonomi i balance. Det kommer til at kræve meget af os. Vi skal blandt andet være færre medarbejdere og langt dygtigere til at planlægge arbejdet. Med jeg vil gøre mig umage med at lave ændringerne i tæt samarbejde med medarbejderne og de faglige organisationer,« siger hun.

»En af opgaverne bliver også at sikre, at vi bliver dygtigere til at prioritere projekterne, og ikke sætter nogle nye i søen før dem, der er i gang, fungerer. For eksempel er det afgørende, at værktøjerne i dagligdagen virker. Det er lige nu vigtigere end at sætte ny udvikling i gang.«

Kilde: DSB Intranet, **lørdag 12. maj 2012**

(JSL via BL)

Ma 14/5 2012

I dag kan man på www.ing.dk læse at transportministeren overvejer en hurtig elektrificering.

<http://ing.dk/artikel/129173-minister-i-2021-er-der-el-tog-mellem-danmarks-ti-stoerste-byer> og om internet i DSB's tog <http://ing.dk/artikel/129196-net-forbedringer-ikke-for-alle-togpassagerer>

Kilde: DSB Intranet, **mandag 14. maj 2012**

(JSL via BL)

Manglende internet på Kystbanen

Pendlere i dobbeltdækkertogene på Kystbanen kan ikke komme på internettet i toget, selvom DSB og TDC ellers har lavet en ny aftale om at opgradere netadgangen. Trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen (V) kalder det uacceptabelt. Han siger til Berlingske, at der skal være internet i alle tog, hvis toget skal være et attraktivt alternativ til bilen.

Kilde: DR P4 København Nyheder 10.30 (resumé), **mandag 14. maj 2012**

DSB: Svenskerne vil ikke installere internet i togene

Pendlerne på Kystbanen er trætte af ikke at kunne bruge internet i togene. Det er vigtigt med internetadgangen for folk, der bruger rejsetiden til at arbejde, siger Michael Randropp, pendlertalsmand på Kystbanen. De danske toge er dog på vej med internettet, forsikrer Lars Nordahl Lemvig, driftsdirektør DSB Øresund. Ifølge ham, er det de svenske toge, som også kører på strækningen, der volder kunderne problemer.

Kilde: DR P4 København Nyheder 15.30 (resumé), **mandag 14. maj 2012**

Socialdemokraterne: Svenske toge på Kystbanen skal have internet

Berlingske skriver i dag, at internettet i togene på Kystbanen fungerer rigtig dårligt. Derfor vil Rasmus Prehn (S), trafikordfører, have lagt pres på svenskerne. Vi skal have internet på en så vigtig strækning som Kystbanen, udtaler Prehn (S). Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, mener, at DSB må få gjort noget ved sagen hurtigst muligt.

DSB's presseklip indeholder referater af nyhedsartikler primært fra de største danske dagblade, som omhandler DSB og passagertransport med tog. DSB's presseklip udkommer mandag-fredag (mandage indeholder vigtigste nyheder fra weekendens aviser). Referaterne gengiver artiklen, som den er skrevet. Det betyder ikke, at DSB nødvendigvis anser artiklerne som retvisende. Morten Tjerrild, DSB Kommunikation – www.dsb.dk/presse Tilmeld dig nyheder fra DSB <http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/abonner-paa-presseinformation>

Kilde: DR P4 København Nyheder 16.30 (resumé), **mandag 14. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 15. maj 2012**

(JSL via BL)

Ti 15/5 2012

En sommer præget af sporarbejde

De næste tre somre bliver togtrafikken mellem Roskilde og Kalundborg påvirket af opgraderingen af Nordvestbanen.

Den 2. juni går Banedanmark i gang med at bygge dobbeltspor på første del af strækningen fra Lejre til Vipperød.

Derfor vil der i tre måneder fra denne dato ikke køre tog mellem Lejre og Holbæk. Og de tog, der kører mellem Holbæk og Kalundborg, vil være lukket inde på strækningen.

DSB sætter MR-tog ind i den periode, fordi det er en togtype, der er lettere at vedligeholde på en lukket strækning med begrænsede værkstedsfaciliteter.

Tog til og fra Østerport vender i Lejre, men herfra er der lukket til Holbæk.

Alle tog mellem Lejre og Holbæk samt myldretidstogene mellem Østerport og Kalundborg er aflyst.

Holbæk og Kalundborg vil fortsat have togdrift med MR-tog i perioden. Togene standser ved alle stationer mellem Holbæk og Kalundborg, men kan ikke køre videre på grund af spærringen mellem Lejre og Holbæk.

DSB kører togbusser mellem Holbæk og Lejre, hvor passagererne kan skifte til tog mod København.

Der kører både en hurtigbus uden stop og en langsommere bus med stop undervejs. Busserne kører hver halve time frem til kl. 21 mandag til fredag. Derudover vil der være timedrift.

Ingen af togbusserne stopper i Hvalsø, og der kan ikke købes billetter i busserne.

Sporarbejdet på Nordvestbanen får også betydning for Movias busser i Lejre og Kalundborg kommuner.

Flere linjer får nye køreplaner eller mindre omlægninger for at tilpasse sig togbusserne.

Der er ændringer på følgende buslinjer: Linje 218 bliver forlænget til Kirke Hyllinge.

Linje 219 bliver tilpasset togbusserne i Hvalsø i myldretiderne.

Linje 231E forlænges fra Ejby til Kr. Hyllinge og omlagt, så den også betjener Vester Saaby og Kirke Saaby (kun i myldretiderne, men også i sommerferien).

Linje 236 / 936: 236 forlænges fra Hvalsø til Lejre som erstatning for togdriften mellem de to stationer.

Kører hver halve time i dagtimerne på hverdage og hver time øvrig tid. I myldretiderne er enkelte ture ført til/ fra Tølløse (af hensyn til forbindelserne Hvalsø-Tølløse).

Linjerne 541, 552, 553, 554, 556, 557 og 558 får nye køreplaner med ændringer om morgenen.

Passagererne skal regne med længere rejsetid imens sporarbejdet varer og kan med fordel planlægge sin rejse på www.rejseplanen.dk eller se alle de nye køreplaner på www.moviatrafik.dk og www.dsb.dk.

I Vipperød kan busserne ikke køre helt til stationen og vil derfor standse ved busstoppestederne for enden af Stationsvej. Her vil der blive opsat klippekortautomater og transportable rejsekortstandere.

Billetter skal købes på stationen eller på dsb.dk.

I Holbæk bliver der sat en kortlæser og en klippekortautomat op til rejsekortet ved togbussernes stoppested ved stationsbygningen.

Når Banedanmark i 2014 er færdige med at opgradere strækningen mellem Roskilde og Holbæk, kan kunderne se frem til tog, der kan køre op til 160 km/t, og til dobbeltspor hele vejen til København.

Under udbygningen af banen bliver Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød stationer ombygget, alle overkørsler bliver nedlagt, en række broer bliver ombygget, og enkelte steder bliver der bygget nye broer.

Kilde: Kalundborg Nyt, **tirsdag 15. maj 2012**

Vente, vente, vente

DE TOGREJSENDE fra Vendsyssel til det øvrige land kan godt belave sig på forsinkelser og besværligheder frem til begyndelsen af november.

Så lang tid kommer der til at gå, før den påsejlede jernbanebro over Limfjorden og den ødelagte broklap er blevet repareret, skriver Banedanmark i en pressemeddelelse.

– Banedanmark har sat alle kræfter ind på at finde den rette og hurtigste løsning til genoptagelse af togtrafikken, fortæller sektionschef i Banedanmark Helle Bøhl-Møller.

– Og det er at lave en ny broklap ud fra de eksisterende tegninger fra den gamle broklap med relevante tekniske opdateringer, siger hun.

Kilde: Folkebladet Vodskov-Vestbjerg-Sulsted-Tylstrup, **tirsdag 15. maj 2012**

Nutidens sporvogn – fra Ishøj til Lyngby – på vej

RegionH er med til at bygge en letbane – nutidens sporvogne – i ring 3 fra Ishøj til Lyngby.

For nylig havde DR Nyheder en historie om, at det nu er 40 år siden, at den sidste sporvogn kørte i København. Vist nok linje 5. Desværre fortalte DR Nyheder ikke, at sporvognene faktisk er stærkt på vej mod et comeback. Allerede i 2018 vil Aarhus have en sporvogn, nu kaldet en letbane, i drift og her på vores kanter vil en letbane samme år åbne med 18 stationer fra Ishøj til Lyngby.

Bag den storkøbenhavnske letbane står RegionH, 11 kommuner og staten, og projektet har et samlet budget på knap 4 mia.kr. Aktuelt arbejdes der med placeringer af stationer, og da vi dermed nærmer os

en realisering af projektet var jeg sammen med en masse borgmestre og Metroselskabet, som skal operere banen, for nylig i Bergen og Stockholm og se på deres letbaner.

I Bergen kører en af Europas nyeste letbaner, og den ruller meget let, ja, nærmest lydløst. Det skyldes bl.a. at skinnerne ligger i en gummi-ramme og i øvrigt slibes skinnerne hver uge af en slibe-vogn, så unødigt støj undgås. Letbanen kører sammen med anden trafik, og stoppestederne minder om busstoppesteder og er i øvrigt placeret så tæt som muligt på busstoppesteder. Let og smart design er gennemgående.

Stockholms letbane er mere traditionel. Forstået på den måde, at den skramler lidt mere, som de gamle sporvogne eller S-tog gør det. Den svenske letbane kører isoleret fra anden trafik, dvs. afskærmet, og skinnerne er ikke sænket i vejbanen som den norske. Et vognsæt kan have op til 300 passagerer. Det kalder de et 'hockey-tog', da letbanen bl.a. stopper ved Globen, hvor de store ishockey-kampe spilles.

Turen viste os, at der er meget stor forskel på letbaner. Men fælles for Bergen og Stockholm er, at letbanerne er koblet sammen med byudvikling. Folk og erhverv vil være tæt på letbanen. Og det er også sådan letbanen i ring 3 er tænkt. Letbanen skal ikke 'blot' flytte omkring 7.000 bilister over i det kollektive, men altså også være rygraden i et stort anlagt byudviklingsprojekt i ring 3. Perspektiverne er derfor store, og jeg ser frem mod det videre arbejde.

Kilde: dknyt.dk, **tirsdag 15. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 16. maj 2012**

(JSL via BL)

On 16/5 2012

KORT NYT

ODDER: Hvis alt går vel, kan Odderbanen og Grenåbanen allerede i år blive lagt sammen. Det håber i hvert fald direktøren for DSB Aarhus Nærbane, Erik Hansen.

Oprindeligt var planen, at de nye tog skulle indsættes i oktober 2011, men det blev udskudt til først december og siden aflyst, som det jo ind imellem sker, når DSB er indblandet.

Nu er der imidlertid begrundet håb om, at de nye tog er på vej, fortæller i hvert fald Erik Hansen til Århus Stiftstidende.

Kilde: Århus Stiftstidende, **onsdag 16. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet, **maj 2012**

(JSL via BL)

Fr 18/5 2012

Plads til forskellighed – også når der evakueres

»Meddelelse til alle passagerer: Der er konstateret røg på ydersiden af toget, og toget skal derfor evakueres,« lyder det fra togets højtalersystem.

Passagererne ligner små farvede knappenåle, som de strømmer ud fra toget og videre ud i Storebæltstunnelen. Iført grønne, blå og lyserøde kasketter bevæger de sig i velordnede rækker hen mod den nærmeste tværtunnel, der kan føre dem i sikkerhed. En person i gul vest står og tager notater og smiler afslappet til de passagerer, der går forbi ham.

Toget er nemlig ikke rigtig i brand, og passagererne er ikke rigtig i fare. Vi er til storstilet evakueringsforsøg på Rednings- og Sikkerhedscentret i Korsør i en kopi af Storebæltstunnelen. Toget, der bruges til forsøget er et gammelt IC3-tog, der også bruges til brandøvelser på anlægget. Formålet er at undersøge, hvordan børn, ældre og mennesker med funktionsnedsættelse reagerer under en evakuering.

Over 100 deltagere fra forskellige befolkningsgrupper har tilmeldt sig forsøget denne tirsdag. Og det er ifølge lektor Anne S. Dederich og Ph.d. studerende Janne Gress Sørensen fra DTU helt enestående, at de har formået at samle et så bredt udsnit af befolkningen. De har blandt andet søgt efter deltagere på DSB's Facebook-side.

»Det er nemt at få samlet en flok raske voksne, der kan deltage i et forsøg. For eksempel er værnepligtige meget nemt tilgængelige, men de data, man får ud af forsøget, vil ikke være repræsentativ for hele befolkningen,« forklarer Anne S. Dederich. Det er hende og Janne Gress Sørensen, der er ansvarlige for forsøget. Det gennemføres af DTU og indgår i EU-projektet KESØ, som også Lunds Universitet i Sverige er en del af.

Deltagerne er udstyret med kasketter i forskellige farver, der markerer, hvilken befolkningsgruppe, de tilhører. Ved hjælp af kameraer, der er installeret i tunnelen og i IC3-toget kan forsøgsholdet grundigt følge med i, hvordan hver persontype reagerer.

»Vi mangler i høj grad information om, hvordan de mere udsatte befolkningsgrupper agerer i en evakueringssituation. Når der eksempelvis udformes brandstrategier til en bygning, er evakueringstiderne baseret på funktionsdygtige voksne mennesker. Med de her data vil man i designfasen også kunne tage hensyn til de udsatte grupper. Så kan de selv hjælpe sig ud i en farlig situation i stedet for, at brandvæsnen skal sætte livet på spil for at redde dem ud,« siger Janne Gress Sørensen.

Forsøgene skal udføres i fire omgange med forskellige deltagergrupper. I pauserne kan de ventende overvære forskellige brandøvelser, hvor de blandt andet lærer at kvæle ilden med et viskestykke, hvis der går ild i køkkengryden eller slukke ild med en skumslukker. Der bliver serveret både morgenmad og frokostbuffet, og når øvelsen er slut modtager deltagerne et gavekort som tak for deres indsats.

»Det har været en stor udfordring at samle så stor en gruppe mennesker, men øvelsen har bestemt været vellykket. Vi har indsamlet data, som vi skal tilbage og have analyseret, og så har vi observeret en masse interaktion mellem forskellige befolkningsgrupper. Folk har været rigtig gode til at hjælpe hinanden,« afslutter Janne Gress Sørensen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 18. maj 2012**
(JSL via BL)

Lø 19/5 2012

Af banen,
af banen!

Mellem Viborg og Herning ligger 49 km gammel jernbane-strækning. Skinnerne er for længst væk, men minderne står der stadig.

22
2

Nu skal man kun vogte sig for bløde trafikanter ved en af de ubevogtede jernbaneoverskæringer. Foto: Arne Rudi Jensen

Stævnemøde på konebanen

Vi møder The Kartoffelwoman og Robin Hood, kommer tæt på Niels Bugges hugtænder, besøger en tysk krigskirkegård og kigger på et kirketårn fyldt med vand.

...

BANEN HISTORIE

Alhedebanen: Alhedebanen blev anlagt i 1906, store transporter af mergel, der skulle gøre heden til dyrkbar jord, gav gode

indtægter. I 1971 ophørte persontrafikken, og i 1977 blev også godstrafikken indstillet. I 1995 blev naturstien oprettet.

Stationer på ruten: Viborg, Bækkelund, Skelhøje, Frederiks,

Karup, Kølvrå, Ilskov, Sunds, Herning. Vest for flyvestationen ligger en tilsvarende krigskirkegård, der er pyntet med lyng fra Lüneburger Heide.

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **explorer**, **lørdag 19. maj 2012**, side 1, 26, 28, 34 og 35.

Supplerende oplysninger

Banen længde er 47,8 km. Forsidebilledet i km **22,2** er taget i **Køl** (Kølvrå), der lå i km 22,1. Der er stigende kilometerstenangivelser i højre side fra **Hr** mod **Vg**.

Følgende stationer og holdepladser mangler i artiklen:

Nb (Nybo) i km 5,9, **Nøt** (Nørreremark T) i km 10,9, 11,2, 11,4 eller 11,7? **Ghs** (Gedhus) T & S i km 19,7, **Gos** (Grove sidespor), **Kpg** (Karup Grusgrav 1918-1934), **Stanghede** Mergelspor, **Krt** (Hald Ege) i km 42,262. Åbnede **torsdag 12. juni 1930**. Skiftede navn fra **Kuranstalten** til **Hald Ege søndag 22. maj 1966**.

På banens sidste dag med persontrafik, **lørdag 22. maj 1971**, bestod tog 821 (Hr-Vg) af DSB **MO 1852** + Cle 687. **Hr** 12.14 (-1), **Vg** 13.11 (-3) & tog 816 (Vg-Hr), **Vg** 13.25 (-7), **Hr** 14.15 (±0). Lkf var Christensen.

Mandag 28. marts 1977 kørte DSB **MT 151** med rgtrk. **Hr-Kp-Hr** i skønt solskin med snepartier liggende i landskabet. **Hr** af 12.30 med 8 aksler og 52 tons i belastning, fra **Un** (Sunds) 6-39 og i **Kp** (Karup) sættes 3 Ucs. **Kp** af 13.15 tom, 1 godsvogn i **Un** optages, **Hr** an 14.(25). Lkf var Fritz J.A. Olsen, **mdt Hr**.

Mandag 20. marts 1978 var skinneoptagningen frosset fast i den hårde vinter mellem **Kp** (Karup) og **Fe** (Frederiks), da Ardeltkran **159** ikke kunne løfte sporrhammer op af grusballasten. DSB trolje **40** holdt i **Fe**. DSB trolje **77** + 2 Ks med sporrhammer kørte rgtrk. **Fe-Vg** og sad næsten fast i en snedrive mellem **Krt** (Hald Ege) og **Vg**.

Læs de to beretninger fra mine cykelture på **Konebanen onsdag 1. august 2007** og **Alhedestien Hr-Nøt-Hr tirsdag 7. august 2007**.

(BL)

Mange meninger om tiggeri i S-togene

Politiken bringer i dag et kritisk debatindlæg om tiggeri i S-togene. Det har medført en heftig debat både på politiken.dk og på Facebook.

Som debatten viser ønsker mange S-togskunder at give penge til tiggerne. DSB S-tog arbejder i øjeblikket på en løsning, hvor kunderne kan sende en sms til et givet nummer og donere penge til udvalgte hjælpeorganisationer, som derefter kanalisere pengene de rigtige steder hen.

»Dermed er vi vores eget og kundernes samfundsmæssige ansvar bevidst, og vi håber at undgå de mere professionelle tiggere, som ikke er registreret af de danske myndigheder, og som har en givtig forretning ved at tigge i S-toget,» siger salgsdirektør i DSB S-tog, Niklas Marschall.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 21. maj 2012**

DSB kæmper med professionelle tiggere

Professionelle tiggere rykker igen ind i S-togene for at tigge en skilling, hvilket er til stor utilfredshed for nogle pendlere, som føler sig chikaneret. Det er et problem, som DSB møder hver sommer, og som de indtil videre har svært ved at løse, fortæller Niklas Marshall, salgsdirektør i DSB. Nu barsler DSB med et nyt forsøg, der går ud på, at DSB's kunder skal kunne sms'e deres pengebidrag til DSB – som så sender pengene direkte videre til organisationer, som hjælper hjemløse.

– På den måde får tiggerne ingen grund til at opholde sig i togene, og vi håber i stedet, at de søger hen til de organisationer, der fordeler midlerne, siger Niklas Marshall.

Kilde: TV2 Syd, Regionale Nyheder 19.30 (resumé), **mandag 21. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet, **mandag 21. maj 2012**

(JSL via BL)

Ti 22/5 2012

Ny kampagne skal komme tiggeriet i togene til livs

Tiggere. Doner penge til hjemløse via sms i stedet for at lægge mønter i papkruset. Det skal stoppe tiggeriet i togene, håber DSB.

Passagerer i de københavnske S-tog bliver dagligt konfronteret med tiggeri. Men nu sker der noget. En ny kampagne skal komme tiggeriet til livs, lød det i går fra DSB – samme dag som en pendler i et debatindlæg på Politiken.dk harcelerede mod tiggerne.

»Der er utrolig meget tiggeri fra Valby og indefter. Både i S-togene og på stationerne. Det er irriterende,« siger Jørgen Erik Danhardt, pendlertalsmand for Taastrup-og Ringbanen.

Han fortæller, at problemet med tiggeri bliver taget op, når pendlerforeningerne holder møder. Men det er begrænset, hvad foreningerne kan gøre, andet end at opfordre DSB til at være mere opmærksomme.

Nu vil DSB i samarbejde med et par interesseorganisationer derfor opfordre passagererne til at donere penge via deres mobiltelefon til de pågældende organisationer i stedet for at hive pungen frem.

»Organisationerne sørger derefter for, at pengene går til dem, der virkelig har behov, i stedet for at det er personen med hånden længst fremme i toget, der får pengene,« siger Niklas Marschall, salgsdirektør i DSB S-tog, og fortsætter: »Samtidig vil det forhåbentlig sætte en stopper for, at vores kunder giver tiggerne penge direkte. De vil blive ved med at tigge i togene, så længe de oplever, det kan betale sig.« Anders Pedersen, pendlertalsmand for S-togsstrækningen Hillerød- og Klampenborgbanen, bakker kampagnen op.

Han mener ikke, politiet skal bruge tid på S-togs -tiggerne, selv om tiggeri er ulovligt.

»Det ville være spild af politi-tid og en forkert anvendelse af samfundets ressourcer. Tiggerne er smågenerende, men folk bliver ikke overfaldet,« siger han.

Ifølge DSB kommer der i foråret flere tiggere. Helt overordnet set kan man kategorisere tiggerne i S-togene i to grupper.

»Den ene gruppe er lidt nogle stakler, der har brug for hjælp til dagen og vejen. Den anden gruppe har en mere professionel karakter. De er mere aggressive, og det er dem, kunderne bider mærke i og bliver generet af nu,« siger Niklas Marschall .

Det har ikke været muligt at få en kommentar fra Københavns Politi i denne sag.

DSB: stop med at give tiggere penge

»Vores personale er opmærksomme på at få tiggere ud af toget, så hurtigt de kan. Men det eneste, der rigtigt kan komme problemet til livs, er, hvis vores kunder stopper med at give dem penge. For så længe de får noget ud af at tigge i toget, bliver de ved.« Niklas Marschall, salgsdirektør i DSB S – tog. Om problemet med tiggere i S-togene.

En daglig oplevelse

»Man oplever det næsten dagligt. Det er blevet en vane.« Anders Pedersen, pendlertalsmand for S-togsstrækningen Hillerød- og Klampenborgbanen.

Om tiggeri i S-togene.

Kilde: metroXpress **København, tirsdag 22. maj 2012**, 1. sektion, side 14

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 22. maj 2012**

(JSL via BL)

Fr 25/5 2012

Billettekontrol på nye måder

I disse uger får togpersonalet over hele landet demonstreret facilitet på deres håndterminal, der kan scanne elektroniske billetter. På print-selv billetterne vil der fremover være en 2D-kode, som kan scannes, hvad enten billetten bliver vist frem til togføreren via en computer, en Ipad eller et stykke papir. Med den nye scanner vil togpersonalet hurtigt opdage, hvis der cirkulerer kopierede og dermed ugyldige print-selv billetter.

Scanneren kan også læse en sms-billet, og når den gør det, får togføreren vist det telefonnummer, som billetten er købt fra. Togpersonalet har mulighed for at lave en kontrol af køberen ved et enkelt tryk på håndterminalen at ringe nummeret op. Ringer telefonen ikke hos den, der viser sms-billetten frem er det ikke en billet, vedkommende selv har købt.

»Det har hidtil været svært at afsløre snyd med print-selv billetter, der bliver kopieret og sms-billetter, der bliver videresendt. Den nye scanner vil forhøje muligheden for at tage snyderne betragteligt,« siger specialkonsulent Bo Jensen fra Onboard Service.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 25. maj 2012**

Alt peger på ny bro over Storstrømmen

Det er den dyreste løsning, når der alene ses på anlægsudgifter, men på langt sigt er det bedst for samfundsøkonomien at bygge en helt ny Storstrømsbro som en kombineret vej- og jernbanebro med dobbeltspor og rive den gamle bro ned.

En analyse, som Banedanmark, Vejdirektoratet og Sund & Bælt har gennemført her i foråret, viser, at det på kort sigt er den billigste løsning for forbindelsen over Storstrømmen at renovere den eksisterende forbindelse. Den samfundsøkonomisk mest rentable løsning er imidlertid anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro.

– Det er klar tale. Analysen peger entydigt på, at der skal bygges en ny kombineret vejog togbro med dobbeltsporet jernbane. Reparation af den gamle bro vil dels være en løsning med en kort horisont til 2040-2050 og dels give gener under renoveringsperioden, siger Niels Nielsen, direktør i Danske Anlægsentreprenører under Dansk Byggeri.

Analysen sammenligner fem forskellige scenarier, hvor en helt ny kombineret vej- og jernbanebro med dobbeltspor bygget vest for den nuværende bro men fortsat via Masnedø vil koste godt 3,7 mia. kr. inklusiv nedrivning af den eksisterende bro. Gøres jernbanen over en sådan bro blot enkeltsporet, vil anlægsprojektet blive omkring en halv mia. kr. billigere.

Ved at bygge en ny bro som en ren jernbanebro vil der kunne spares omkring en mia. kr. i forhold til den dyreste broløsning.

I anlægskroner er det billigst at renovere den 65 år gamle bro. Det vil koste 1,6-1,8 mia. kr. afhængig af om vejforbindelsen samtidig opretholdes.

Samfundsøkonomisk peger analysen på, at en ny bro med både vej og dobbeltsporet jernbane klart er at foretrække. Det skyldes, nævnes det, at ud fra samfundsøkonomiske beregninger er dobbeltsporede baneforbindelser generelt bedre end enkeltsporede samt at det vil medføre et samfundsøkonomisk tab, hvis broen bygges uden vejforbindelse.

Det skyldes, at den vejtrafik, der i dag mest hensigtsmæssigt kan anvende Storstrømsbroen, vil blive henvist til betydelige omveje til Farøbroerne med blandt andet øget brændstofforbrug og forurening til følge.

Med den klare analyse mener Niels Nielsen, at politikerne får et værktøj, der entydigt peger på en ny bro.

– Det er en løsning, der peger fremad. Vi skal også se en ny bro som et vigtigt led i at åbne mulighederne for højhastighedstog. Man har med beslutningen om den ny København-Ringsted jernbane taget de første skridt til højhastighedstog i Danmark, og man kan ikke på langt sigt have en begrænsning af trafikken på Femern-forbindelsen.

Samtidig er det afgørende, at man tilgodeser gods på bane, og derfor skal den ny bro have dobbeltsporet jernbane, siger Niels Nielsen.

Så sent som i sidste uge viste en lille rundspørge, som DRs P4 Sjælland foretog blandt trafikordførerne fra fem partier, at ordførerne ønsker en langtidsholdbar løsning, så ikke mindst godstogene kan komme uhindret til og fra Femernforbindelsen.

Så klar i mødet er transportminister Henrik Dam Kristensen (S) ikke. I forbindelse med offentliggørelse af analysen i går sagde han:

– Det er klart, at forbindelsen over Storstrømmen er meget vigtig i forhold til Femern Bælt projektet.

Derfor vil jeg nu drøfte de forskellige løsninger og finansieringen heraf med forligskredsen.

Anlægsperiode fire år Niels Nielsen vurderer, at en ny bro kan bygges over en fireårig periode fra 2016 og dermed stå færdig i 2020 samtidig med at den faste forbindelse under Femern Bælt kan åbnes.

– Jeg er sikker på, at den danske entreprenørbranche vil være meget interesseret i at være med. Det vil passe godt og kan være med til at fastholde de nødvendige kompetencer i branchen, siger han.

Diskussionerne om en ny bro er aktualiseret af, at der i efteråret 2011 blev konstateret flere revner i de bærende konstruktioner. Det førte til at togtrafikken over broen var lukket i en længere periode, en situation, som man ikke vil kunne leve med, når der er skabt fast forbindelse til Femern.

Licitationen – Byggeriets Dagblad, **fredag 25. maj 2012**

Voldsomt meget graffiti på stationen

Trist ser det ud med tags og graffiti af den dårlige slags

GRAFFITI: Vanløse Station er voldsomt plaget af graffiti i denne tid. Især er der mange af de såkaldte tags, det vil sige små graffiti-signaturer. Flere steder er der også malet X Ø, altså med en opfordring til at sætte sit kryds ved liste Ø ved sidste valg.

Mens man har fået hold på graffiti på Flintholm station, har det taget overhånd på Vanløse station. Det er dog primært uden for stationen, på murene, under viadukten og så videre at den er gal. Inde på selve stationen er det ikke så slemt. Stationen var slemt tilredt indvendig for nogle år siden, men blev så malet fra top til tå og siden har der set rimeligt pænt ud. Det er DSB S-tog, der har ansvaret for bygningerne omkring de københavnske S-togs stationer.

»Vanløse bymidte ser nærmest slumagtig. Så er det sagt,«siger Bjarne P. Nielsen, der bor i Vanløse og sidder i Borgerrepræsentationen for SF.

»Som politiker ærgrer det mig meget, at se byrummet i Vanløse er så vandaliseret med uorganiseret graffiti. Til trods for at vi på Rådhuset har tilladt nogle steder i byen hvor graffiti er tilladt, og lagt økonomi til, for at samspille med graffiti miljøet.«»Det er et broget og spøjst miljø, hvor det ikke alene er unge, men også voksne mænd i 30-40 års alderen og fra andre lande, der får et kick ved at svine facader og lignende til.

Men jeg vil gerne rose DSB S-tog for hele tiden at sørge for at Vanløse Station indvendig bliver malet. En løsning uden for stationen vil være at Vanløse Lokaludvalg i samarbejde med DSB S-tog og bygherren for det nye center, Flemming Fenger, sætter sig sammen og finder en løsning både på kort og lang sigt. Vi skal alle åbent gå ud og sige: Det her svineri vil vi ikke finde os i. Det skærper lysten endnu mere hos disse mennesker – men i den sidste ende vil de tabe pusten.«Indrømmer: ser trist ud Vi har forelagt DSB S-tog sagen.

»Ja, jeg må indrømme, at der ser noget trist ud på og omkring Vanløse Station,«siger salgsdirektør Niklas Marschall og fortsætter: »Vi er opmærksomme på det, men forklaringen på, at vi ikke har grebet ind indtil nu, at der skal noget speciel maling til, og det fås kun i Tyskland, hvor vi så har haft besvær med at skaffe det.«»Men vi begynder at male i juni i år. Det kan jeg love.«»Vi har ni medarbejdere, der hele tiden holder øje med S-togs stationerne og gennemgår hvor der skal sættes ind.

Det handler også om at prioritere.

Måske er det mere vigtigt at få malet end trappe end en mur lidt længere væk fra selv stationen. Vi må konstatere, at der er nogenlunde den samme mængde graffiti og tags som for nogle år siden, men situationen er blevet bedre fordi vi er blevet bedre til at fjerne det. Det er næsten klart at det er værre ved Nørreport og andre af de store stationer, men lige nu er det slemt i Vanløse.

Til gengæld ser det godt ud på Flintholm Station, hvor vi har fået has på det. Her sidder også medarbejdere og holder øje med graffiti. I øvrigt kan vi konstatere, at graffiti »flytter«rundt i byen alt efter hvilke grupper af unge, der har gang i spraydåserne.«Københavns Kommune holder øje med graffiti på kommunale bygninger og her konstaterer man, at omfanget af tags er både stort og i stigning, men at der også ses flere klistermærker og »ulovlige«plakater end tidligere. Som grundejer er det ens eget ansvar at få fjernet graffiti. Det er en god idé at tilmelde sig en graffiti afrensningsordning. Tre gange om året måler kommunen omfanget af graffiti hæværk i byen. På kommunens hjemmeside kan man i øvrigt give et praj hvis man ser affald, ødelagte skilte, overfyldte containere med videre.

Vanløse Weekend, **fredag 25. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet, **fredag 25. maj 2012**

(JSL via BL)

DSB forudser passagertab

Sommerens omfattende sporarbejder på Nordvestbanen vil koste DSB passagerer, som skal hentes hjem igen.

DSB regner med at miste passagerer, når togdriften fra 2. juni til 2. september bliver suspenderet mellem Holbæk og Lejre, og passagererne til skal skifte til busser på grunde af dobbeltsporet.

– Al erfaring taler for, at nogle finder andre rejsemåder, og at rejsemønstret vil ændre sig på grund af de længere rejsetider og skift mellem tog og bus, siger Peter Witthøft-Rasmussen, DSB's strækningssvarlige for blandt andet Nordvestbanen.

Derfor forbereder DSB allerede nu et fremstød for at få de mistede passagerer tilbage, når datoen 2. september nærmer sig.

Lys i sigte

Peter Witthøft-Rasmussen har delt særkøreplaner ud på flere stationer på Nordvestbanen og i den forbindelse lagt øre til mange kommentarer om sommerens forventede fortrædeligheder.

– Mange siger, at det nok ikke bliver sjovt, men at de trods alt kan se lyset for enden af tunnelen i form af bedre togforbindelser og kortere rejsetider, når dobbeltsporet mellem Vipperød og Lejre er bygget. En mindre gruppe meddeler, at de allerede har fundet ud af alternativer som at skifte til bil eller arbejde mere hjemme, hvis de har den mulighed, siger Peter Witthøft-Rasmussen.

Nordvestnyt, **lørdag 26. maj 2012**

Kilde: DSB Intranet

(JSL via BL)

Ma 28/5 2012

SUCCESS Arriva har kørt tog til tiden og har skabt en rekordhøj kundetilfredshed i løbet af sine første otte år som togoperatør i Midt- og Vestjylland. Foto: Lars E/Arriva Danmark

Rigsrevisionen tilfreds med Arriva

Arriva Danmark får ros for forløbet af den første kontrakt på togtrafikken i Midt- og Vestjylland.

UDBUD • DANMARK

»Kvaliteten af trafikbetjeningen har været på et tilfredsstillende niveau.«

Det skriver Rigsrevisionen som konklusion i 'Notat til Statsrevisorerne om beretning om Trafikministeriets håndtering af kontrakten med ARRIVA'. Notatet indeholder en samlet vurdering af Arrivas første kontrakt på togtrafikken i Midt- og Vestjylland fra 5. januar 2003 til 11. december 2010.

»Arriva har i seks ud af otte år haft en pålidelighed og regu-

laritet, der samlet har været højere end 97 procent ... og Arriva har i hele perioden opnået en højere kundetilfredshed, end tilfældet var i september 2002 inden udbuddet,« står der i notatet. Rigsrevisionen har gennemgået hele forløbet og har set på, om resultatet har levet op til udbuddets overordnede målsætning om at sikre en højere kvalitet og større effektivitet – i form af lavere udgifter for staten ved en uændret eller forbedret trafikbetjening.

Rigsrevisionen konstaterer, at Arriva både har øget antallet af togkilometer med 20 procent og har løftet kvaliteten – samtidig med, at staten har sparet i alt 303,9 millioner kroner ved at sende opgaven i udbud og indgå

kontrakt med Arriva.

Tankevækkende

»Det er meget glædeligt, at vi nu har fået en uvildig undersøgelse, der klart viser at det har været en succes på alle parametre at lade Arriva stå for driften. Det gør det oplagt at tænke flere udbud ind som en del af løsningen på de store udfordringer som togtrafikken i Danmark står over for,« siger administrerende direktør Thomas Øster fra Arriva Danmark.

Arriva Danmarks nuværende kontrakt på togtrafikken i Midt- og Vestjylland trådte i kraft 12. december 2010 og gælder frem til 2018 – med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 39, **juni 2012**, side 1. Af Martin Wex

UDBUD Arriva Sverige har vundet udbuddet af Lindingöbanen i Stockholm. Lindingöbanen er en ni kilometer lang togstrækning fra Ropsten til Gåshaga. Kontrakten træder i kraft 20. august 2012 og gælder til juni 2013.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 39, **juni 2012**, side 2

OVERFALD En 45-årig mand fra Aarhus blev 16. april anholdt på Skjern Station og sigtet for vold, efter at han havde slået en Arriva-medarbejder i hovedet. Manden havde kun været på fri fod i 20 dage efter en voldsdom.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 39, juni 2012, side 3

4 KORTE

Varde Station under vand

HÆRVÆRK Ukendte gerningsmand har været på spil i Varde. Afløbene i både vaske og gulv

på toilettet på Varde Station er to gange blevet stoppet til, og vandet i hanerne sat til at løbe. Derudover er to vognsæt blevet overmalet med graffiti.

Etiopisk Skole får penge
INDSAMLING Deutsche Bahn

har indsamlet 1,8 millioner kroner til en skole med 1400 elever i Etiopien ved at donere 50 (euro) cents for hvert måltid, der er blevet serveret om bord på Deutsche Bahns ICE-tog i Tyskland.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 39, juni 2012, side 4

UDSKFTNING Nordjyske Jernbaner får ny administrerende direktør, når Peter Hvilshøj 1. maj afløser Preben Vestergaard, der går på pension. Peter Hvilshøj kommer fra et job som direktør i Sportsmann Gruppen.

AFSPORING Et S-tog blev 3. april afsporet ved Nordhavn Station i København, efter at en kran havde tabt et sporskifte på skinnerne. Ingen mennesker kom noget til, men togtrafikken var indstillet det meste af dagen.

4 KORTE

Regeringen i mindretal

GEBYRER Regeringen er kommet i mindretal i en sag om øgede gebyrer på togdrift. Ifølge forslaget skulle jernbaneselskaberne betale 50.000 kroner pr. sikkerhedsgodkendelse og 4,75 øre Pr. kørt togkilometer, men det vil hverken Enhedslisten eller de

borgerlige partier være med til.

Ingen internet i to etager

INTERNET DSB og TDC har indgået en ny aftale om internet i intercitytogene, der på sigt skal gøre netadgangen gratis for alle passagerer – og ikke kun dem på første klasse. De 112 dobbeltdækkervogne bliver dog ikke omfattet.

To dræbt i tysk togulykke

ULYKKE Et tysk regionaltog kørte først på natten den 13. april frontalt ind i en gravemaskine og blev afsporet øst for Frankfurt. Lokomotivføreren og to sporarbejdere blev dræbt, mens seks passagerer blev kørt på hospitalet.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 39, juni 2012, side 6

Retskrivningsordbogen

Det staves "internet sb., -tet;", er af intetkøn. Derfor burde overskriften være:

Intet internet i to etager

(BL)