

Jernbanenyheder fra BL

Offentliggøres på **Banesiden, Nyheder, Jernbanenyheder af BL**
Sendt søndag 3. november 2019 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 32**

mandag 5. august 2019 – søndag 11. august 2019

1 **INDHOLDSFORTEGNELSE**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

4 **KØREPLANER**

Tog 5463 mellem Stoholm og Struer, planlagt ankomst til Struer kl. 16:53, er i øjeblikket
Tog 5463 mellem Vinderup og Struer, planlagt ankomst til Struer kl. 16:53, er i øjeblikket
Tog 5307 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 05:30, er aflyst
Tog 5309 mellem Herning og Skjern, afgang kl. 07:07, er aflyst
Tog 5215 mellem Skjern og Struer, afgang kl. 08:02, er aflyst
Tog RA 5438 mellem Struer og Aarhus H, afgang kl. 11:15, er aflyst
Tog 5429 mellem Langå og Bjerringbro, afgang kl. 09:29, er aflyst
Tog 5420 mellem Bjerringbro og Langå, afgang kl. 09:27, er aflyst
Tog 5435 mellem Langå og Bjerringbro, afgang kl. 10:29, er aflyst
Tog 5426 mellem Bjerringbro og Langå, afgang kl. 10:27, er aflyst
Rettelse: Tog 5426 mellem Bjerringbro og Langå med afgang kl. 10:27 kører alligevel
Rettelse: Tog 5435 mellem Langå og Bjerringbro med afgang kl. 10:29 kører alligevel
Tog RX 5366 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 15:54, er aflyst
Tog RA 5372 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 16:54, er aflyst
Tog RA 5373 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 16:30, er aflyst
Tog RA 5378 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 17:46, er aflyst
Tog RX 5379 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 17:30, er aflyst
Alle REX-tog på strækningen Aarhus H – Herning, er aflyst fra kl. 05:30 til kl. 11:00
Tog RA 5317 mellem Aarhus H og Herning, planlagt ankomst til Herning kl. 08:31
REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning er fortsat aflyst frem til kl. 13:10
REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning er aflyst indtil videre
REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning kører igen
Alle REX-tog er fortsat aflyst på strækningen Aarhus H – Herning
Togtrafikken mellem Aarhus H og Herning kører igen efter normal køreplan
Tog 5388 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 20:11, er aflyst
Tog 5391 mellem Aarhus H og Herning, planlagt ankomst til Herning kl. 21:48, er i øjeblikket
Tog RA 5019 mellem Esbjerg og Ribe, afgang kl. 08:15, er aflyst
Tog RA 5129 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 09:29, er aflyst
Ny tjenestekøreplan vest (TKV)

6 **TRÆKKRAFT**

Lokomotiver i Fa

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

7 **TOGSÆT**

MR/D på Fra

S-TOG METRO

7 FÆRGER

To ældre færgeberømtheder side om side i Agger
Familie flytter ind i Plagen: – Det bliver sjovt, men udfordrende
Pensioneret Limfjordsfærge sælges:

VETERANMATERIEL OSV. SPECIALKØRETØJER SKROTBUKLEN

7 FASTE ANLÆG

En hurtig tur i Vo og Oh samt Lu og Rit
Besigtigelse af Nf-Næ under ombygning
Om projektet
Ombygning af mere end 100 broer
Indledning
Tilrejse Str-Nf
Besigtigelse Næ-Nfv
Kr km 111,5
Vo km 118,1
Msbro km 120,0
Sbro
Oh-Nf
Besigtigelse Nfv-Næ
Kilometerdistancer
Nf km 22,4/km 147,1/146,9
Nfv km 149,1
Nf km 22,4/km 146,9
Trans-Europa-Express
Nf-Tn
Tn km 16,1/km 140,9
La 2. Rg-Rf
Ek km 12,1/km 136,8
Danmarks Traktormuseum
Raunstrup km 9,6/km 134,4
Nv km 7,5/km 132,3
Alslev Skov km 6,0/km 130,8
Nk km 2,4
Or km 0,4
Of km 0,0
Oh km 127,3
Sbro
Mn
Mn km 121,9
Masnedø
Masnedundsbroen
Ms km 119,(8)
Masnedund
Skæbne for Ms
Msbro km 120,0
Vo–Sværdborg
Lu km 106,6
Rit km 103,8
Lo km 100,3
Myg km 99,2/101,2
Mog km 97,5/99,5

Forklaring på Myg km 99,2/101,2 og Mog km 97,5/99,5
Næ km 90,7
Litteratur
Grim lukning af vinduer og døre i Bg

UDLAND

36 DIVERSE

Kraftig eksplosion ved Skattestyrelse
Lige nu: Væltet træ spærrer for togtrafikken
IC3-tog ramt af væltet træ: Al togdrift afbrudt resten af dagen

38 BILAG

Fortegnelse over forkortelser, Overkørsler, Færdselstavler
Vehicle Keeper Marking Register – VKM, Togekspeditionssteder
Stednavneforkortelser i Jylland, omkring Struer, på Fyn
Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster, omkring København, omkring Næstved

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.

Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Acrobat® Reader® DC

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe Acrobat Reader DC

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  eller **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter. Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.


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

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

Åbn et pdf-dokument for at få en visning af lige sider til venstre og ulige til højre:

Vis, Vis/skjul M, Navigationsruder M, fjern f foran ⁰Bogmærker, F4 eller klik på N i det grå, venstre panel.

Vis, Vis/skjul M, fjern f foran Fanen Værktøjslinjer Shift+F4 eller klik på M i det grå, højre panel.

Vis, Sidevisning M, sæt f ved Vis forside i tosidevisning. I Værktøjslinjer F8 klik på . Blad til side 2-3.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Søg efter opdateringer ...** eller lad det ske automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)
DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)
PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

KØREPLANER

Ma 5/8 2019

Tog 5463 mellem Stoholm og Struer, planlagt ankomst til Struer kl. 16:53, er i øjeblikket ca. 10-12 minutter forsinket. Forsinkelsen skyldes materielproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 5. august 2019** 16:33:12

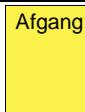
Tog 5463 mellem Vinderup og Struer, planlagt ankomst til Struer kl. 16:53, er i øjeblikket ca. 25 minutter forsinket. Forsinkelsen skyldes materielproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 5. august 2019** 17:05:30
(BL)

Ti 6/8 2019

Tog 5307 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 05:30, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes personaleforhold. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 6. august 2019** 03:47:52



Tog 5309 mellem Herning og Skjern, afgang kl. 07:07, er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Vollmann. Aflysningen skyldes personaleforhold. Vær opmærksom på, at bussen kan være forsinket i forhold til den normale køreplan. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 6. august 2019** 03:50:35



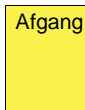
Tog 5215 mellem Skjern og Struer, afgang kl. 08:02, er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Follmann. Aflysningen skyldes personaleforhold. Vær opmærksom på, at bussen kan være forsinket i forhold til den normale køreplan. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 6. august 2019** 04:11:35



Tog RA 5438 mellem Struer og Aarhus H, afgang kl. 11:15, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes personaleforhold. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

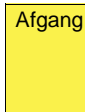
Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 6. august 2019** 10:08:39
(BL)



On 7/8 2019

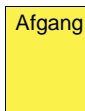
Tog 5429 mellem Langå og Bjerringbro, afgang kl. 09:29, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 09:37:55



Tog 5420 mellem Bjerringbro og Langå, afgang kl. 09:27, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 08:46:32



Tog 5435 mellem Langå og Bjerringbro, afgang kl. 10:29, er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Mortens Busser. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vær opmærksom på, at bussen kan være forsinket i forhold til den normale køreplan. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 09:54:53



Tog 5426 mellem Bjerringbro og Langå, afgang kl. 10:27, er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Mortens Busser. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vær opmærksom på, at bussen kan være forsinket i forhold til den normale køreplan. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 09:56:10

Rettelse: Tog 5426 mellem Bjerringbro og Langå med afgang kl. 10:27 kører alligevel. Vi beklager den tidligere udmelding. Mvh Arriva Tog

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 10:17:41

Rettelse: Tog 5435 mellem Langå og Bjerringbro med afgang kl. 10:29 kører alligevel. Vi beklager den tidligere udmelding. Mvh Arriva Tog

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 10:19:38

Tog RX 5366 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 15:54, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 15:35:28

Tog RA 5372 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 16:54, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 16:09:45

Tog RA 5373 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 16:30, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 16:12:16

Tog RA 5378 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 17:46, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 16:43:10

Tog RX 5379 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 17:30, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 16:49:32

(BL)

To 8/8 2019

Alle REX-tog på strækningen Aarhus H – Herning, er aflyst fra kl. 05:30 til kl. 11:00 d. 08.08.2019. Der henvises til de øvrige afgange. Aflysningerne skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Afgang

Kilde: Arriva Tog, sms, **onsdag 7. august 2019** 23:01:00

Tog RA 5317 mellem Aarhus H og Herning, planlagt ankomst til Herning kl. 08:31, er i øjeblikket ca. 15 minutter forsinket. Forsinkelsen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.



Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 07:59:45

REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning er fortsat aflyst frem til kl. 13:10. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 10:01:13

REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning er aflyst indtil videre. Vi vender tilbage når situationen ændrer sig. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 12:42:16

REX-togene på strækningen mellem Aarhus H – Herning kører igen. Mvh Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 13.45:04



Alle REX-tog er fortsat aflyst på strækningen Aarhus H – Herning. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 15:28:35

Togtrafikken mellem Aarhus H og Herning kører igen efter normal køreplan. Vi beklager de gener, aflysningerne kan medføre. Mvh Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 19:00:57



Tog 5388 mellem Herning og Aarhus H, afgang kl. 20:11, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes afledte virkninger af signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 19:31:01

Afgang

Tog 5391 mellem Aarhus H og Herning, planlagt ankomst til Herning kl. 21:48, er i øjeblikket ca. 10 minutter forsinket. Forsinkelsen skyldes materielforhold. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 8. august 2019** 20:48:34

(BL)

Fr 9/8 2019

Tog RA 5019 mellem Esbjerg og Ribe, afgang kl. 08:15, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielforhold. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **fredag 9. august 2019** 14:44:43

Afgang

Tog RA 5129 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 09:29, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielforhold. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh Arriva Tog. Læs om rejsetidsgaranti på www.arriva.dk.

Kilde: Arriva Tog, sms, **fredag 9. august 2019** 14:44:44

(BL)

Sø 11/8 2019

Ny tjenestekøreplan vest (TKV)

K19 TKV gældende fra **søndag 11. august 2019**.

<https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Kapacitet/Tjenestekoereplaner>

(BL)

TRÆKKRAFT

On 7/8 2019

Lokomotiver i Fa

Mdt Fa

Spor 1N DBCSC MZ 1452

Spor 8N MjbaD MY 28

Fa, Omladning

Spor 32

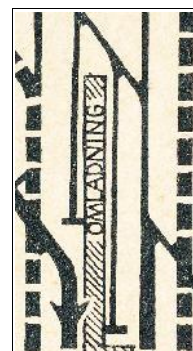
Gule DBCSC MK 615 + 614, DBCSC EG 3111, **gul** DBCSC MK 609, 42 86 237 8 800-0 Hbikks

Spor 33

DBCSC MZ 1459 (r)

(BL)

Spør 33 P Z
OMLANDNING
Spør 32



GODSVOGNE PERSONVOGNE

MR/D på Fra

Antagelig er det spor 402, DSB MRD 4293+93 holder i. Det har den gjort i flere måneder.
(BL)

S-TOG**METRO****FÆRGER**2019

To ældre færgeberømtheder side om side i Agger

<https://thylandsavis.dk/nyheder/to-aeldre-faergeberoemtheder-side-om-side-i-agger/74dfe556-5b9b-4e46-8ad4-67817aecd337>

Familie flytter ind i Plagen: – Det bliver sjovt, men udfordrende

På Agger Værft er den gamle Limfjordsfærge ved at blive gjort klar til at være husbåd
<https://nordjyske.dk/plus/familie-flytter-ind-i-plagen-det-bliver-sjovt-men-udfordrende/def122a2-673a-4e78-bcf1-41fea6193c63>

Pensioneret Limfjordsfærge sælges: Må benyttes til kultur, erhverv, og husbåd på ny placering.

<https://migogaalborg.dk/udsigten-er-lige-ud-til-vandet-nu-kan-du-bo-paa-din-egen-faerge/>
<https://www.limfjordupdate.dk/naessundfaergen-paa-vaerft-til-aarligt-sundhedstjek>
<https://migogaalborg.dk/udsigten-er-lige-ud-til-vandet-nu-kan-du-bo-paa-din-egen-faerge/>

Plagen

<https://www.faergelejet.dk/vis.php?id=36096>

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.**SPECIALKØRETØJER****SKROTBUNKEN****FASTE ANLÆG**Ti 6/8 2019

En hurtig tur i Vo og Oh samt Lu og Rit**Msbro km 120,0**

Der var lagt to spor på den nye **Masnedøbro**, sporbyggeren holdt lige nord for broen og var ved at afmontere "larvefodsbogien". Der holdt en stor landbrugstraktor med larvefødder umiddelbart syd for **Sbro** (Storstrømsbroen).

Vo km 118,1

En Terberg/Zagro treakslet bane/vej rangertraktor rangerede med cirka 15 svellevogne i **Vo**. Øst for **Marienbergvej** i **Vo** lå flere sporskifter.

Lu km 106,6 og Rit km 103,8

Kran + svellestoppere stod uanvendt i **Lu** og ved **Rit** kom ballastfordeleren samt ballasttoget (uden Railservices 10 Fccs) på vej sydpå.

Næ km 90,7

I **Næ** så jeg for første gang skinnesvejsebilen (skinne/vej), og der står stadig flere vogne med hver 120 m langskinner.

Jeg vil tro, de **onsdag 6. august 2019** begynder at lægge sveller ud på **Falster**; på de sydligste svellevogne var læsset brugte sveller (har været oplagret i **Myg**).

(JSL via BL)

Besigtigelse af Nf-Næ under ombygning

Rejseplan Str-Nf

Str 5.11 tog L 714 (Str-Fa) 7.12 Fa 7.21 tog L 314 (Ab-Cph) 8.47 Kjn 8.59 RØ 3233 (Kk-Næ) 9.33 Næ.
Kørsel med tog 391,7 km.

DSB Togbusser medtager **ALDRIG** cykler, så for at spare tid og for at slippe for at cykle de 57,4 km **Næ-Nf**, lykkedes det at finde busser fra andre busselskaber, der tillader cykler at komme med: 9.41 bus 640 10.38 Vo. Var der i stedet rejst fra **Str** med tog L 710 kl. 4.12, ville der med to busser via **Pr** (Præstø) være ankomst til **Vo** 9.28. At rejse 59 minutter før – for at vinde 12 minutter – er ikke nødvendigt. Begge ruter koster 75 kroner. Sparet at cykle 28,2 km, og nu er der kun 29,6 km at cykle **Vo-Nf**. Forventet ankomst til **Nf** 12.00.



Rejseplan Nf-Str

Cykelturen **Nf-Næ** er 57,4 km, men + måske 68 % kan distancen let blive 95-100 km. 9½ time til at cykle **Nf-Næ** > 10 km/t. i snit.

Næ 19.29 tog RØ 3260 (Næ-Kk) 20.01 Kjn 20.13 tog L 377 (Cph-Ar) 21.38 Fa 21.53 RV 3677 (Fa-Str) 23.58 Str.

De to 3XX-lyntog er ikke optaget i TK; de står i TA 7493 og 7494, gældende **mandag 8. juli 2019 – lørdag 14. december 2019**.

Årsag: omlægning til kørsel på **Ny Bane**.

Kørsel med tog 391,7 km. Samlet cykeltur måske 115-125 km. Facit følger til sidst.

I dag, onsdag 07.08.2019

Tid	Varsel	Temp.	Nedbør	Vind
kl 0-6		19°	0 mm	↗ Lett bris, 4 m/s fra sør-sørvest
kl 6-12		16°	0 mm	↗ Svak vind, 2 m/s fra sør-sørvest
kl 12-18		22°	0 - 0,9 mm	↑ Laber bris, 6 m/s fra sør
kl 18-24		21°	0 mm	↖ Laber bris, 6 m/s fra vest

Her følger opgaverne:

Om projektet

Ny dobbeltsporet jernbane ned til den kommende Femern Bælt forbindelsen

Ringsted-Femern Banen er ét af Banedanmarks allerstørste infrastruktur-projekter til dato, og alene det faktum, at projektet har et budget på 9,5 milliarder kr. og løber hen over de næste mange år, siger noget om projektets størrelse.

Før den knap 120 km lange jernbane er i stand til at levere den ønskede kapacitet i fremtiden, skal strækningen gennemgå en omfattende ombygning.

Vi etablerer et nyt 55 km langt ekstra spor mellem Vordingborg og Rødby, så banen bliver dobbeltsporet hele vejen.

Flere eksisterende stationer og perroner ombygges med nye adgangsveje, elevatorer og vejanlæg. Vi opfører en helt ny jernbanebro over Guldborgsund, og jernbaneforbindelsen over Masnedsund erstattes af en ny dobbeltsporet bro. Desuden skal banen elektrificeres med nyt kørestrømsanlæg, og der udrulles et helt nyt signalssystem.

Vi udskifter også skinnerne på store dele af strækningen, laver ny sporkasse, etablerer dræn langs banen og flytter gamle kabler i undergrunden. Desuden forstærkes flere dæmninger for at tillade højere hastighed, og der bygges faunapassager af hensyn til dyreliv og miljø.

Ombygning af mere end 100 broer

For at gøre plads til kørestrøm og det ekstra spor skal mere end 100 broer og et større antal vejanlæg ombygges. Samtidig etableres der nye signaler på hele strækningen, som gør det muligt at øge farten til 200 kilometer i timen. Men også en lang række andre ting skal være på plads, før banen kan tages i brug.

Blandt andet skal vi:

- rette flere kurver ud, så togene kan øge farten til 200 km/t.
- anlægge ny linjeføring nord og syd for Glumsø, syd for Vordingborg og syd for Eskilstrup
- bygge overhalingsspor nord for Glumsø, ved Orehoved og Holeby
- udgrave en ny sejltrede ved Masnedsund til Vordingborg Havn
- ombygge perronerne på Glumsø Station og Lundby Station
- forlænge perroner på Vordingborg Station og bygge ny gangbro

- flytte og forlænge perroner på Nørre Alslev og Eskilstrup stationer samt bygge nye gangbroer
- bygge nyt vejanlæg i Eskilstrup som erstatning for den nuværende jernbaneoverkørsel
- foretage større sporombygning på Nykøbing F Station og anlægge ny station ved Holeby
- anlægge faunapassager, så dyrearter kan komme på tværs af banen
- støjisolere 1.700 bygninger og opsætte støjskærme udvalgte steder
- elektrificere hele banen, som i dag kun betjener dieseltog

Kilde: **onsdag 22. maj 2017**

https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Ringsted_Femern-Banen/Om-projektet

Indledning

Det foranstående er en oversigt, der viser, hvad der skal besigtiges under cykelturen fra **Nf** til **Næ**. Der kommer naturligt nok en udflugt til øen **Lolland** for at se på **Nfv** (Nykøbing Vest).

Da der eksempelvis **fredag 28. marts 2019** – den sidste dag med togdrift mellem **Vo** og **Næ** – blev cyklet **Vo-Mn-Vo-Mog-Næ-Rg**, skulle det kun være 60 km, men cykelturen blev på 101 km, 68 % længere. Ad landevejen er der kun 57,4 km **Nf-Næ**, men når alle broer og underføringer under banen skal besøges, kan distancen på landevejen let blive 68 % længere.

Af forberedelser kan skrives: Vejrudsigten bestemte datoen og påklædningen, madpakke smurt, TKV, TKØ og TA, to pladsreservationer a 30 kroner til tre lyntog, racercyklens kæde rensed og smurt, dækkene pumpede til korrekt tryk (7 bar) og rensede for småsten med en lille skruetrækker og kortholder til cykelstyr.

93,0	N	Næstved (Næ)
102,7	D	Lou (Lo)
109,0	E	Lundby (Lu)
120,2	D	Vordingborg (Vo)
122,1	F	Masnedsund (Ms)
124,6	E	Masnød (Mn)
	Fra Of	Orehoved Fgh. (Of)
0,4	C	Orehoved Stat. (Oh)
2,4	C	Nyskole B
7,5	C	Nørre-Alslev (Nv)
12,1	C	Eskilstrup (Ek)
16,1	C	Tingsted (Tn)
22,4	C	Nykøbing F. (Nf)
28,8	D	Veggerløse (Vø)
33,3	D	Marrebæk B
37,2	E	Fiskebæk (Fi)
40,2	D	Gjedesby B
45,3	D	Gjedes Station (Ge)
—		Gjedes Færgel
—		Warnemünde (Wm)

Bemærk ingen stednavneforkortelse for **Nyskole** og **Marrebæk (Mæ)**, **Gjedesby (Gdb)** og **Wm** blev ændret i **1903**, ifølge *MFL* til **Wü**.

Kilde: TK IA, **1.10.1904**.

Oplysninger om strækningen Mn-Rg

I **Jernbanenyheder Uge 12-2019** i kapitlet **FASTE ANLÆG** er strækningen **Vo-Mn** beskrevet, og en del af denne beskrivelse genbringes i denne beretning med blandt andet kort. Desuden er der lave en fotokopi af et kort i målforholdet 1:100.000 af strækningen **Nfv-Oh**.

Tilrejse Str-Nf

Tog L 714 med afgang **Str** 5.11 (±0) består **Str-Fa** af DSB **MFB 5242+42**. I **Fa** sker der en opformering som en del af tog 314.

Tog L 314 (Ab-Cph), **08.07.2019-13.12.2019 Ma-Fr**, består fra **Fa** af DSB **ER 2143+43 + MFB 5242+42 + 5226+26 + 5022+22**. I **Kjn** standsning 8.46½-48 (+½/±0).

Kjn km 35,3

Der er programsat 12 minutter til at se ændringer siden den første driftsdag **lørdag 1. juni 2019**, hvor **Kjn** også blev besøgt. Forpladsen ved **Køgebugtbanen** i km 34,1 har fået færdiggjort halvtage over cykelstativerne i form af **græs** på tagene. Fliser er blevet lagt ud, men arbejdet er ikke helt færdiggjort, for der er stadig trådhegn langs ydersiden af svinget på cykelstien.

Kilometerdistancer og stednavneforkortelser Midtbanen og Sydbanen

63,9	Rg	Ringsted
68,2	Eu	Englerup B & S
70,2	Vst	Vrangstrup
72,7	Tyt	Tyvelse T
75,6	Gz	Glumsø
81,0	Rm	Herlufmagle
82,9	Sgt	Søgård T
85,6	Ris	Rislev B
90,7	Næ	Næstved
97,5	Mog	Mogenstrup Stengrav
99,2	Myg	Myrup Grusgrav
100,3	Lo	Lov T
103,8	Rit	Ring T
106,6	Lu	Lundby
111,5	Kr	Klarskov T
118,1	Vo	Vordingborg
119,(8)	Ms	Masnedsund
120,0	Msbro	Masnedsundbroen
121,9	Mn	Masnød
122,1	Mnt	Masnød T
?	Sbro	Storestrømsbroen
127,3	Oh	Orehoved
0,0	Of	Orehoved Færgel
0,4	Or	Orehoved
2,4	Nk	Nyskole T & S
6,0	—	Alslev Skov
132,3	Nv	Nørre Alslev
9,6	—	Raunstrup T
136,8	Ek	Eskilstrup
140,9	Tn	Tingsted
146,9	Nf	Nykøbing F
147,1	Nf	Nykøbing F
149,1	Nfv	Nf Vest

Note: Strækningen fra **Nv** (ekskl.) til **Of** har aldrig haft en kilometerdistance fra **Kh** med fra **Of**, så i stedet er angivet afstande fra **Nv** i km 7,5: **Nk** 2,5 km, **Or** 0,4 og **Of** 0,0 km.

Kilde: TK IA, **1.10.1904**.

I spor 6 standser tog RØ 3233 (Kk-Næ) kl. 8.58-59½ (±0/±½) med DSB **ME 1518 (b)** som trækraft. Undervejs kan der mellem **Rg** og **Gz** ses der over på den nye tracé.

Besigtigelse Næ-Nfv

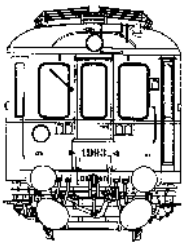
Ankomst til **Næ** med tog 3233 9.33 (±0). Der skiftes i **Næ** til **640 Vordingborg St.** med afgang fra stoppested **C** i nordgående retning. Det koster ikke mere at få racercyklen med til **Vo**, for når den transporteres over **Storebælt** gælder følgende:

Rejser du med cykel over Storebælt, i Jylland eller på Fyn, vil din cykelbillet som udgangspunkt altid koste 25 % af prisen i forhold til voksen standard billetprisen, med en minimumspris på 13 kr. og en maksimumspris på 75 kr.

Kilde: <https://www.dsb.dk/find-produkter-og-services/cykelbillet/cykelbillet-til-fjern-og-regionaltog/>

Kr km 111,5

Uventet stander bus **6086** ved forpladsen ved den nedrevne stationsbygning, for der er først afgang kl. 10.27, så der er syv minutter til lave fotostop. Siden den sidste observation **fredag 22. marts 2019** er der anlagt en vold på højde med bussen. Vejbroen i nordenden med **Dalkærvej**, der var under færdiggørelse, er nu åbnet for vejtrafik igen, for en blå traktor kører over. AM 1113 er annulleret, hvilket alle signaler er.



Trinbrættet **Kr** blev nedlagt **lørdag 22. maj 1982**. Derfor lavede MO-gruppen/BLOKPOSTEN et fotostop ved den hvide stationsbygning denne dato med DSB **MO 1846 + Cle 676** i tog P 6445 (Ol-Vø) med standsning kl. 13.15½-23 (2½/±0). Da blomstrede kastanjetræet ved trinbrættet. *Ja, der eksisterede landlig idyl dengang.*

At andre operatører end DSB standsede i **Kr**, blev set **fredag 21. maj 1982**: LJ **Ym 60 + Yp 70 + Ys** med tog P 3047 (Nsk-Sg) kl. 12.34 (22).



På **1954-luftfotoet** (*næste side*) ses stationsbygningen ligger ved vejsammenløbet mellem **Klarskovvej** og **Ålekistevej**. Der holder godsvogne i læssevejssporet, og et venstre spor fra et sporskifte N for godsvognene er ført hen til pakhuset.

Den hvide stationsbygning blev revet ned ultimo 2013, jævnfør <https://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=73921>.

På **2018-luftfotoet** ses en **gul** Movia-bus at holde samme sted på forpladsen foran den nedrevne stationsbygning, som det skete **onsdag 7. august 2019**.

Vo km 118,1

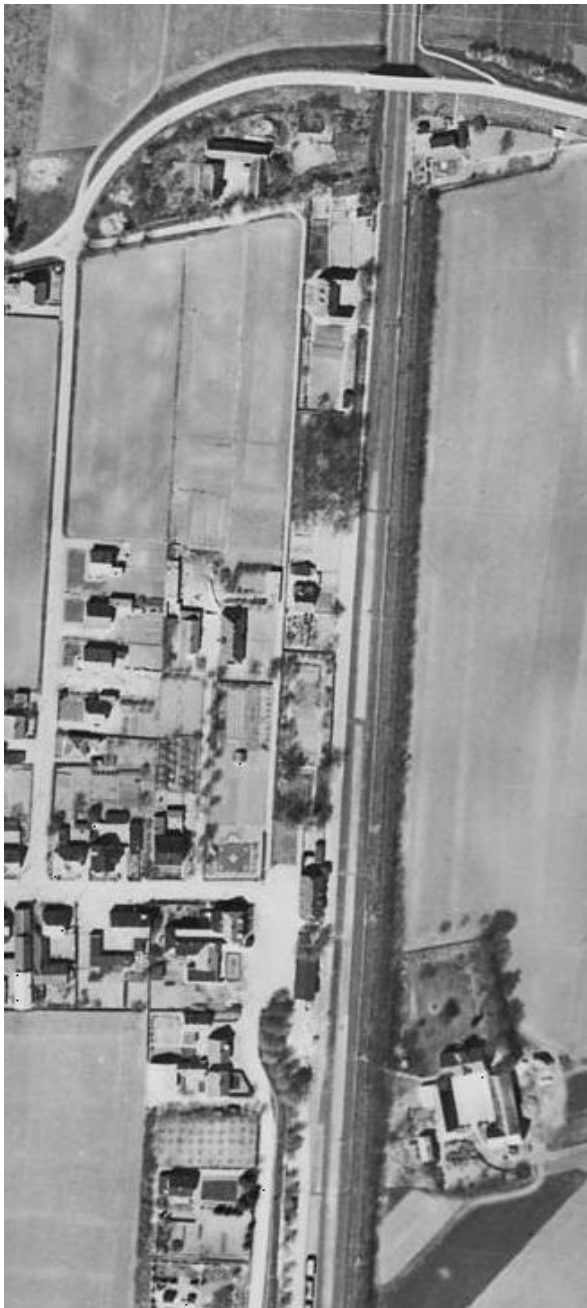
Her ankommer bus **6086** rettidigt 10.38. Formiddagssolskinnet er bedst til at fotografere i **Vo** undtagen på sporsiden af stationsbygningen. I stedet for at cykle direkte til **Nfv** bruges der tid til billeder oppe fra vejbroen med **Næstvedvej**.

Mod N er der sat støjskærme på langs spor med 1, 2 og 3, selv om sporene ligger nede i en dyb gennemskæring. Oppe i nordenden af spor 2 er en hvid lastbil på skinnehjul med påskriften i førervinduet **MJ ERIKSSON** ved at trykke mange læssede Fccs'er op ad stigningen (hvis det er dén, der gør dét).

Mod S holder i spor 1 en stamme med delvist tømte Ss-vogne, blandt andet **33 53 4700 037-4 RIV RO-STI Ss**. De sydligste vogne er læssede med nye skinner.

Den gamle gangbro – **uden** de to **Check-in** og **Check-ud** nede på den smalle øperron – er revet ned, og sydligere end stationsbygningen er der lavet en ny gangbro fra forpladsen en trappe op fra læssevejssiden og det nedrevne pakhuis, en tappe op fra øperronen og en trappe op fra vestsiden af de tre spor. Der er ligeledes opført tre elevatortårne.

På læssevejen er der biler og maskiner over det hele, blandt andet den lange SWIETELSKY **SMD 80**. Ved havnebanens første sporskifte lige før **Volmersgades** underføring under jernbanebroen arbejdes der stadig omkring broen: spærret for vejtrafik. Derfor må der lige som i **marts 2019** kunne cykles hen forbi den tidligere færgestationsbygning i **Ms** (kan ses på **Masnedsund** på <http://www.danskestationer.dk/rg-rf/masnedsund.php>), hen ad kajen under de nu to jernbanebroer og op på vestsiden af vejdæmningen til vej **153 Brovejen**.



<http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. ° , Luftfoto 1954



<http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. ° , Hybrid, 2018

Msbro km 120,0

Det gamle spor ligger kun på **Msbro**, for på begge sider af broen er der kun grus. Det nye **Msbro** har fået begge de nye spor lagt og en støjværnsvæg mod Ø. Der er endnu ikke lagt skærver omkring betonsvellerne. Den over jorden løftede kabelrende af metal er ikke færdigsamlet. Først kl. 11.23 fortsætter turen mod **Nfv**. En del af forsinkelsen kan således indvendes på tilbaketuren til **Næ**.

Den nye banedæmning, der skal gå lige ud i stedet for som nu at dreje til venstre om til **Mn**, er anlagt hen til vej **153 Brovejen**.

Sbro

Der stiger 7 % op til selve gitterbroen og falder 7 % ned til **Oh**. Gang- og cykelstien er meget ujævn at cykle på, højst 20 km/t. Metalgelænderet mangler maling, og betonkanter er smuldret væk. Det er tydeligvis broens sidste leveår. Fra faldet ned mod **Oh** kan der kigges over mod den kommende landtange, der bygges fra kysten af **Falster** ud i **Storstrømmen**. Måske 0,3 km ude arbejder en **gul** gravemaskine på larvefødder ved en spunsvæg, der ikke er fyldt med grus på landsiden. Det må være landtangens ende, hvor den kommende bro skal føre til **Masnedø**.



Længere borte ses **Of** rage ud fra kysten, hvor stenfisker Stf. 1215 Baltic, hjemhavn **Ahv** (Aarhus Havn) ligger ved kaj.



Et stykke i land på **Falster**, hvor vej 153 **Storstrømsvej** fortsatte i en ret linje, er vejen forlagt længere mod V med et kraftigt fald ned under en ny jernbanebro. Der er lysregulering for biltrafikken, men heldigvis ikke for cyklister, så i hullet nås der maksimum hastighed. Den forlagte vej er ikke vist på Krak-kortet, men ender i et T-kryds ved de to huse ■■ midtvejs i venstre margin.

Kraks lufffoto viser signaturen ■■■■■■ den nye dæmning til den nye bro.

Oh-Nf

Modvinden fra SV er taget til, og nu gælder det om indvinde noget af forsinkelsen ved cykle så hurtigt som muligt ad cykelstien langs **E55 Gåbensevej** til **Nf**. Efterhånden er modvinden så hård, at gennemsnitshastigheden ligger kun på 21 km/t. kilometer efter kilometer. 7 km før **Nf** overhaler en ung dame på en knallert. Knallertkørere er veldidte af mange ryttere i modvind, for de er gode modvindsbrydere; i

medvind kører de *for* langsomt! Der trædes til for at ligge i slipstrømmen. Hun kører for det meste med knap 33 km/t. Det virker som om færre benkræfter skal bruges ved knap 33 km/t. end ved 21 km/t. i strid modvind. Ved **rødt** lys ■■ ved lyskrydsene i **Nf** kan en sådan knallert lidt efter start måske accelerere hurtigere, en end cyklist med kun 1 hk brødmotor kan, men til gengæld er der ingen maks. tilladt hastighed på en cykel, som knallerten indhentes hver gang.

Nej, hvor var det dejligt at få et sådant luftlift. I stedet at bruge for 3 minutter om hver kilometer bruges nu kun to minutter; noget af forsinkelsen er blevet indhentet.

Besigtigelse Nfv-Næ

Kilometerdistancer

Den første kilometerdistance er fra **Of** i km 0,0 fra årene **1872-1937**, og den distance til **Of** står i de følgende tekster ved alle togekspeditionssteder til **Of-Nf**. Kilometerdistancerne fra **Of** fortsatte til **Ge**.

Indtil skiftet i **1963** var der 6,2 km fra **Tn** til **Nf**. Nu er der kun 6,0 km, så den nuværende kilometerdistance for **Nf** er km 147,1 til stationsbygningen fra **1963**. Den nuværende station i **Nf** blev indviet i **1963** i forbindelse med åbningen af **Fugleflugtslinjen**.

I TK II blev kilometerdistancerne i **1963** flyttet fra over **Kj** til over **Rg** og blev derfor 2,0 km lavere fra **Kh**.

Nf km 22,4/km 147,1/146,9

I dag kører der IC2-tog til og fra **Nsk**, og i spor 1 holder DSB MFB 5281+81 med ●● på DSB MFA 5081. Oppe fra **Østerbrogade** ses togsættet. U-signalet med **Nfv** viser to grønne kl. 12.57. Når der kigges mod S med sukkerfabrikken til venstre, ser der næsten fuldstændigt mager til et syn **torsdag 4. august 2016**. SR-signal 16.1.2. ved havnesporet begyndelse er dog fjernet.

På vej til **Nfv** viser den mørke himmel mod SV sin årsag til udseendet: begyndende nedbør. Der tages cykelbukser og to jakker på i ly ved ejendom. Regnen skulle ifølge www.yr.no først være kommet ved 16-tiden i **Vo**.

Nfv km 149,1

Standsnings 13.10-15. Intet ser ud til at være sket af ændringer siden sidste besøg **torsdag 4. august 2016**.

På vejen tilbage til **Nf** går broklapperne **Frederiks D IX's Bro** op, da et par sejlbåde skal passere. Det regner. Det er planer om, at den kommende jernbanebro ikke vil få en broklap, hvilket har medbragt kraftige protester fra **Nf Havn** og fra sejlere i lystbådehavnene.

Nf km 22,4/km 146,9

I ENT's oversigt over de kommende projekter står:

- foretage større sporombygning på Nykøbing F Station og anlægge ny station ved Holeby.

Der er ingen ændringer at se fra perronerne. Den firsporede remise i sydenden af stationen er revet ned for mange år siden. Herinde holdt DSB D 826 sammen med HHGB M ? med træsider. D-maskinen blev fyret op **fredag 9. august 1974**, hvor den med en tilkoblet Elo fra spor 6 afgik som tog 6389 mod **Næ**. De to efterfølgende dage kørte maskinen dobbeltture **Sg-San** (Sandved).

Fordi det var meget støjende at sidde i F I i den varme ende af litra MO, blev motorvognene ofte drejet, når der ikke skulle køres fra F II i tog med en styrevogn. **Mandag 18. februar 1974** kl. 9.21 holdt DSB MO 1961 på drejeskiven til den enkeltsporede remise. Den skulle køre tog 2130 (Nf-Nv) kl. 9.49 med 3 Ks vogne lastede med elmaster og 1 Ks med en traktor til **Nv** (13 aksler, 135 t). Toget var i TKØ sat op til MO 185, Ikke personf., 80 km/t., Hv.

S for U-signalet og SR-mærke 17.10 Rangergrænsen findes der nu om stunder en jernbanebro og en cykelsti Ø for over vej **271 Stubbekøbingvej**. Rangerhovedets sporstopper står på nordsiden af broen.

Trans-Europa-Express

Før i tiden var her roemarker, og der kunne ses **Trans-Europa-Express**-tog med stil over. Eksempelvis tog TEE 34 »Mercur« (Kh-Stuttgart), MY 200, 120 km/t., der havde afgang fra udgangsstationen kl. 9.50 med ankomst til **Rf** kl. 11.35 uden standsninger undervejs. Det giver en gennemsnitshastighed på 104,7 km/t. Ud for **Rf** stod fodnoten « Tog 34 udveksler ikke passagerer i Rødby Færge. Kun lkf (med lok) og måske togpersonale kunne komme af tog 34 i **Rf!** Ankomst til **Stuttgart** kl. 22.59.

Et eksempel på en oprangering: DSB MZ 1430 + 2 DB-personvogne kun med 1. kl. med vognsiderne ved vinduerne malet i sandfarve && og under vinduerne en bordeauxfarve ((. Det skete **lørdag 31. august 1974** kl. 11.12 (21).

Det må have været et lækkert tog for en **Gb**-lkf at fremføre: 3.900 hk med kun to psv. på krogen.

– Med kørekontrolleren i stilling 8 kunne et sådant tog hurtigt komme ud af byen! Jo, det var et eksklusivt tog at fremføre; sikkert kun for lkf i 17. lønramme.

Et farvebillede af dette **Trans-Europa-Express**-tog kan ses i bogen **INTERNATIONALE TOG VIA RØDBY FÆRGE** på side 36. Al tekst i **DSB Fjerntrafik udland 26.5.-28.9.74** på 104 sider er trykt i denne grønne farve. Det var før, farven grøn opstod som et begreb på en miljørigtig fremtid.

Nf-Tn

I regnvejret cykles der en anden vej ud af byen, og det ikke langt fra strækningen. Da der nås cirka 0,4 km uden for stationsgrænsen, mødes **E55 Nykøbing Falster Omfartsvej**, hvor cykelstien krydser hen over en bro tæt på banen. Ved et kig mod S ses noget ikke helt normalt: Skærver i fuld bredde med plads til dobbeltspor, ét l-signal med tre undertavler, derefter et trådhegn hen over skærverne og bag ved skinner. SR-signal 16.1.2, er anbragt foran trådhegnet og bagved. Der er nu nok ingen, der kunne finde på at rg ind på stationen, når der intet spor er på den fri bane! I retning mod **Tn** ses bagsiden af det fremskudte signal.

Længere fremme eksisterede ovk 60, hvor **Stubbekøbingvej** krydsede banen. Der eksisterede stadig et vhs af træ med en gul murstensskorsten og 4 bomme ved ovk 60 **lørdag 2. marts 1974**, da DSB

MO 1809 med tog 138 (Nf-Kh) passerede kl. 11.53 (±0). Ifølge <http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. °, Kort, kan man ikke forestille sig, at **Åhavevej** og **Stubbekøbingvej**, der begge ender på hver siden banen, var én større vej til **Sbk** (Stubbekøbing). Det er der råd for ved at få vist vejforholdene på

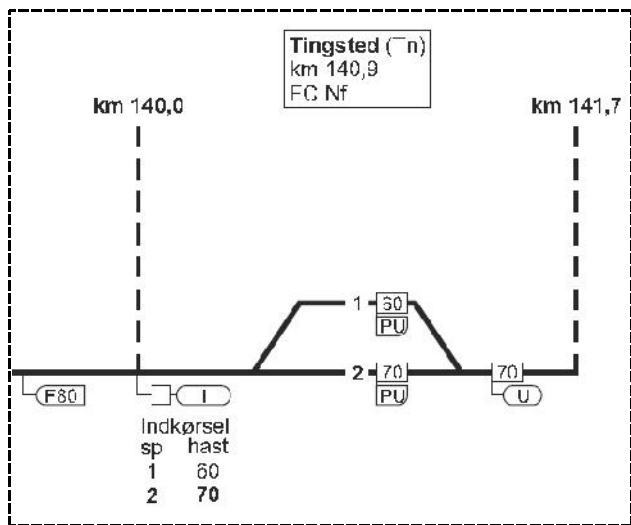


Østerbrogade, post, remise, drejeskive og den gamle stationsbygning. Krak-luftfoto fra 1954.

<http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. °, Luftfoto 1954. Prøv at se vejens tidligere forløb mod V i det, der nu er kolonihaver og industrikravter! *Tiderne ændrer sig!*

Tn km 16,1/km 140,9

TIB-S 2. Rg-Rf 99-8



23.04.2019



1462

Lige en gang nostalgi fra dengang: Tog 2131 (Nv-Nf) var som det første tog ved en krydsning standset ud for den velholdte stationsbygning. Oprangeringen var DSB MO 1866 + Ks + Gs. Lkf bar en blå kittel, og tbtj og tgf havde sorte uniformer på. De gik rundt i den tidligere stfs' have. Det var en tidlig forårsdag med solskin og lidt farver. Stationsbygningen var ikke beboet, og et par plader lå på perron 1.

Tog 394 (Rf-Kh), MZ 360, 120 km/t., blev trukket af DSB MY 1123, der blæste igennem spor 2 kl. 10.50 (210). Tog 2131 kom til at holde i spor 1 i tidsrummet 10.48-52 (212/212), og datoen, det skete, var **lørdag 23. marts 1974**. Stationsbygningen var bygget af sandfarvede mursten. Nabobygningen med påskriften **TINGSTED FORSAMLINGSBÅN** er bygget af samme slags mursten og eksisterer stadig.

Tingsted station er nedrevet. Nedrivningen fandt sted ultimo november 2017. Se 16 billeder fra Tn fotograferet lørdag 12. & torsdag 24. august 2017 på

<http://www.danskestationer.dk/rg-rf/tingsted.php>

 Spormæssigt kan der ikke ses ret megen forskel på udseendet for 45 år siden og så nu oppe fra vejbroen med **Stubberupvej**. De to perroner, belagt med sand undtagen ud for stationsbygningen med asfalt, er fjernede, og alle hovedsignaler er dækkede af .

La

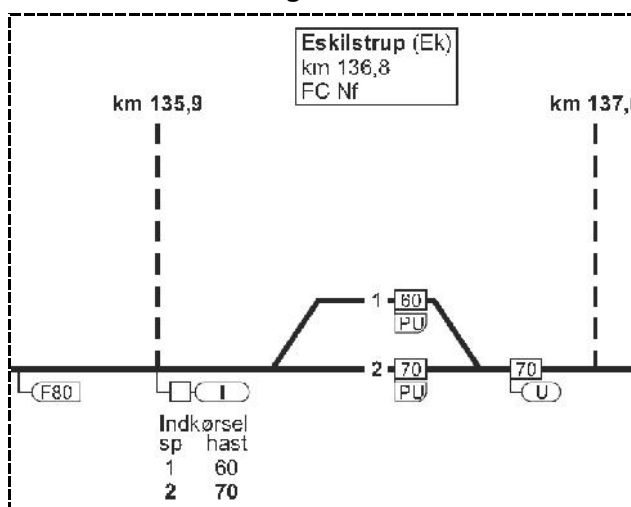
2. Rg-Rf

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Tingsted	140,9	Spor 1	40	00:00	24:00	Banens tilstand

Kilde: La, onsdag 8. august 2019

Ek km 12,1/km 136,8

TIB-S 2. Rg-Rf 99-8



23.04.2019

1462

Denne mandag 18. februar 1974 rg DSB MO 1961 ind til sidesporet for at hente en hvid Hs. (Det var litra Hs altid). Vognen blev hentet ved siden af en stor maskinbygning (se efterfølgende). Der var tre sidespor. Standsningstiden i Ek var i TKØ 10.00-00! Stationsbygning var toetages med tre skorstene og i samme byggestil som Nv.

Eskilstrup station er nedrevet. Nedrivningen fandt iflg. bogen Flere forsvundne stationer sted i 1987.

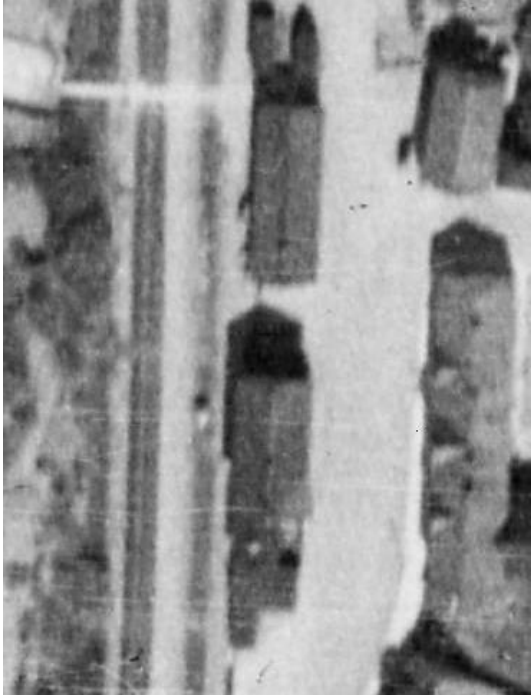
Kilde: <http://www.danskestationer.dk/rg-rf/eskilstrup.php>

Pakhuset eksisterer stadig, måske forlænget mod N. De gule mursten er malet hvide, og på gavlen står »Perronteatret Gøglergruppen«. Den nye gangbro og de to elevatortårn

ligger ud herfor.

Danmarks Traktormuseum

Ønskes der stadig at opleve nostalgi i **Ek**, kan det lade sig gøre på **Danmarks Traktormuseum**. Kig med på <http://traktormuseum.dk/> & <https://www.visitlolland-falster.dk/danmarks-traktormuseum-gdk615687>



Krak-luffoto fra 1954. Stationsbygning sydligt.



Krak-luffoto fra 2018. Kirkevej tv. Pakhuset eksisterer.

Raunstrup km 9,6/km 134,4

T fra 1874 til 1893. Trinbrættet er ikke angivet i **De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser** på side 28; kun **Ra** (Ravnstrup) fra 1898- mellem **Vg** og **Sk**. En stednavneforkortelse kendes ikke.
(BL)

Raunstrup var et privatbanetrinbræt, ikke et statsbane do. Det er derfor ikke optaget i DSB's tjenestekøreplaner. Eneste omtale af stedet er – så vidt jeg husker – sporadisk i LFJS-tjenestekøreplanerne og formentlig også i lokale aviser (prøv at se i Mediestream.dk).
(MFL via BL)



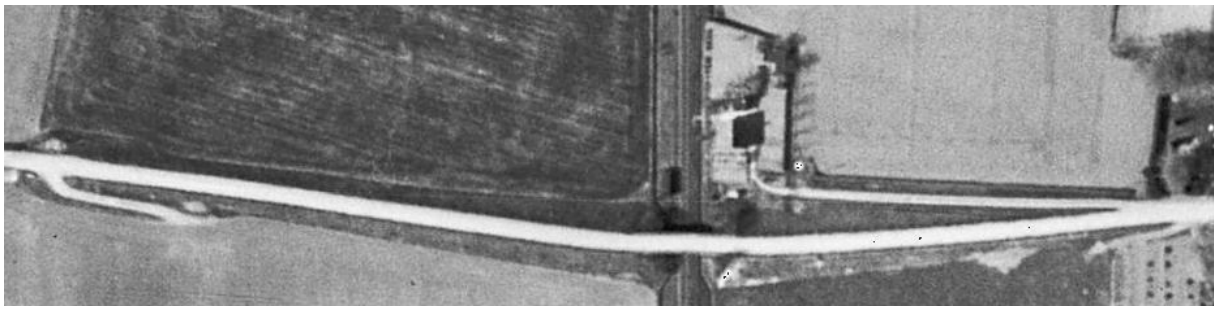
Højkantkort 1840-1899.



Lavkantkort 1901-1945.

Huset ved ovk må være et vhs, *hvor der måske også var billetsalg?* På det andet kort ses den pågældende ovk at være nedlagt, og vejen **Ravnstrupvej** med to dæmninger og en vejbro er anlagt S for.


Udviklingen fortsætter, for på det sidste luffoto ses vhs at være revet ned, og vejbroen er erstattet af en ny vejbro, der spænder over det kommende dobbeltspor. Dæmningerne er gjort højere for at få plads til køreledninger under vejbroen.




<http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. ° , Luftfoto 1954



 Historiske Atlas, <http://historiskatlas.dk/>, Luftfoto 2016

 Deres udsendte medarbejde kendte under denne cykeltur ikke til eksistensen af **Ravnstrup T**, men har været på den første vejbro på cykel **onsdag 11. juni 1975**, hvor tog P 270 »Italia-Express« (Hmb Hbf – Kh), MZ 480, 120 km/t., blev fotograferet kl. 18.38 (211) mellem **Ek** og **Nv**. Det var DSB **MZ 1429** + NS rejsegodsvogn med tre døre + FS B + AB + DB-vogn i »pop-farver« + sovevogn + DB-vogn + 1 **rød** DSB-psv. + 2 **brune** DSB psv., i alt 9 vogne. Et farvebillede af dette eksprestog kan ses i bogen **INTERNATIONALE TOG VIA RØDBY FÆRGE** på side 40.

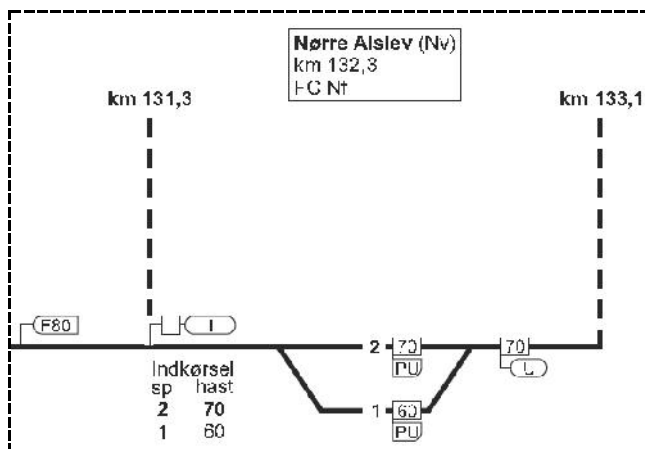
 Signalerne er gældende ved kørsel fra **Nv** til stationsgrænsen i **Ek**. Læg mærke til afstandsmærkerne er fra den gang, der kun eksisterede ét slags mærker. Senere blev der indført på hvert afstandsmærke en **brandgul** undertavle med **rød** kant, og signalerne skiftede fra at hedde 17.1., 17.2. og 17.3. til at hedde 17.1.2., 17.1.4 og 17.1.6. Den slags mærker er kun opstillet foran I- og VI-signaler og er vist i SR § 17, stk. 1.-2.

Nv km 7,5/km 132,3

98-10

2. Rg-Rf

TIB-S



23.04.2019

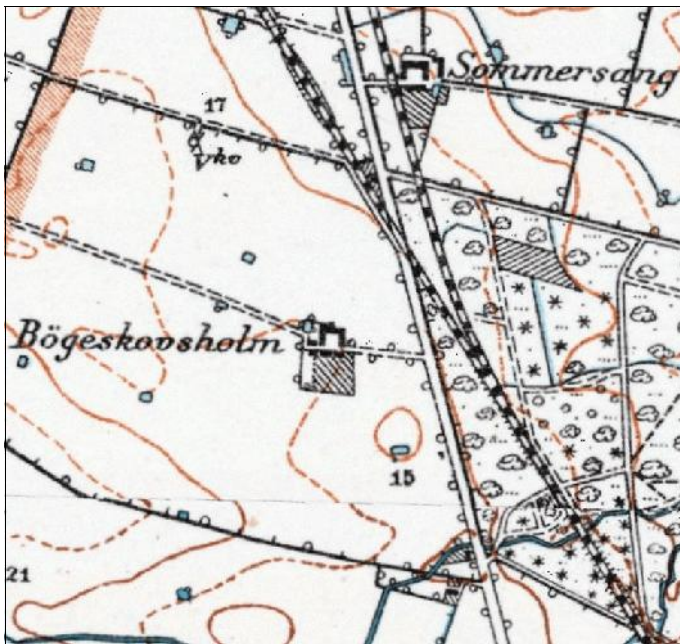
1461

Tog 2130 havde altid nogle gsv. at rg med i **Nv**; ellers var der ingen grund til at køre dertil. **Mandag 18. februar 1974** blev de 4 Ks vogne sat på læssevejen, og to Gs hentet på det vestligste sidespor. Tog 2131 (Nv-Nf), MO 185, Ikke personf., 80 km/t., Hv., havde afgang kl. 10.17, med det skete først kl. 10.45 (228) grundet omløb og den megen rangering. 11 aksler og 148 tons.

Eksempelvis kunne der på denne tid ses en lokalbus til **Stb** (Stubbekøbing). Det var en gammel OPEL-bus, flot med en næse ragende frem med motoren. Den var malet offwhite og havde fire sidevinduer i hver side og vinduer i taget. På dens nummerplade stod **AD 98.377**. Datoen var **lørdag 16. marts 1974**. Buschaufføren var vist ældre end bussen. Godstogene til og fra **Nv** blev kørt af DSB MO 1860.

Når der kigges på stationen nu om stunder (bedst fra perron 2), ser der ikke ud til at være sket ret meget i løbet af 45 år, men det er der på læssevejen, der er forsvundet under et stort bjerg af nye skærver. *De er nok ikke kommet med tog 2130!*

Alslev Skov km 6,0/km 130,8



Lavkantkort 1901-1945.

baner Stednavneforkortelser. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger 1995, er der ingen stednavneforkortelse angivet for forgreningsstationen **Alslev Skov**, som **Sta** fik. Detektivarbejdet i dag er at finde, hvor tracéen gik lige ud til **Of**.

(BL)

Alslev Skov er jeg aldrig stødt på nogen forkortelse på, heller ikke i tjenestekøreplanerne. Hvis der har været nogen, kan det være kommunikeret ud i et B-cirkulære fra 1. distrikt. B-cirkulærene er generelt ikke bevaret.

(MFL via BL)

Der drejes fra **Gåbensevej** lige før en å, til højre hen ad en grusvej til **Alslev Skov** (nederst på kortet). Få mænd arbejder med maskinerne på den udvidede grusvej. På jernbanebroen med vejens underføring er de fire messingtal borte, men farven af ir viser vist **1968**. Fra broen begynder en højrekurve ned til **Oh**, og her fortsatte strækningen ligeud til **Nk**. Der ligger nye skærver med to skinner ovenpå. En **rød**, meget lille gravemaskine med en grabbredde på måske 30-40 cm holder i det kommende 1. hsp. Det må være her togekspeditionsstedet **Alslev Skov** lå.

Der er ryddet brandbælter langs strækningen, hvor det lige går at cykle på det planerede ler. Bilerne ude på **Gåbensevej** høres tydeligt gennem træerne, og et stykke henne i højrekurven trækkes cyklen ind imellem træerne. Bingo; her findes den gamle tracé, når man har sans for jernbanearkæologi. Videre ud gennem et buskads til **Gåbensevej**.

Der lå en ovk ved **Gåbensevej** mellem **Gåbensevej 55** og **Gåbensevej 57**. Banen lå på ØSØ-siden af grusvejen, der ses følge banen et stykke fra ovk, før den drejer mod VNV langs et skel. Kigges der på <http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. ° , Hybrid, kan tracéens placering på markerne til **Nk** faktisk følges – imponerende 80 år senere. Grus på marker lader sig ikke sådan skjule. Derfor er det bedst at dyrke jernbanearkæologi en solskinsdag i **april** måned.

Morten Flindt Larsen skriver på jernbanen.dk 26. januar 2014:

"Sporskift ilagt 1.2.1936, forgreningsstation (togfølgestation) fra ???.1937, atter sidespor fra ???.193?, sporskifte taget op 18.8.1938."

Morten Flindt Larsen skriver på jernbanen.dk 27. januar 2014:

"Optagningsdatoen 8.8.1938 er hentet i La. Ilægningsdatoen må jeg med skam melde, jeg ikke har kilden på, men det kan også være La, hvis DSB eller havde påbegyndt udgivelsen på dette tidspunkt."

Kilde:

<http://www.sidesporpaafribane.dk/home/alslev-skov>

Noget lignende: Da **Gfa** skulle flyttes op til det nuværende **Fa**, fungerede **Sta** (Stallerup) som forgreningsstation. Der findes billeder af armsignalerne. I **De Danske Stats-**

Instruks
for
Betjening af Sidesporet ved Alslev Skov.

=====

Tidligere udsendte Instruks af 24' September 1937 ophæves.

Sidesporet er kun betjent i nærmere angivne Tidsrum, jfr. Den udsendte særlige Meddelelse for Søndag den 25' September d. A. og Togplan IX b for Tiden fra Mandag den 27' September d. A. og indtil videre. I den Tid, Sidesporet er betjent, er det Togfølgestation paa Strækningen Orehoved. (ny Station) - Nørre Alslev og deltager i Af- og Tilbagemeldingen for alle Tog i begge Retninger.

Angaaende Sidesporets Udstyrelse med Signaler henvises til den udsendte Beskrivelse, Distriktets Cirkulære T 5147/37. Til Dækning af Indløb fra det gamle Spor fra Orehoved gl. Station er tillige anbragt en Spærresko. Saavel Sporskiftet som Spærreskoen er centralaflaaset ved sædvanlig Nøgleaflaasning i Afhængighed af de to Mastesignaler, der tilligemed de fremskudte Signaler betjenes fra en Trækbuk.

De fremskudte Signaler er udstyret med AGA-Blinklys, medens Hovedsignalerne er indrettet til elektrisk Belysning til Tænding fra Betjeningshytten.

I hytten er installeret M-Telefon til Brug ved Togenes Af- og Tilbagemelding. Det skal iagttages, at der ikke maa modtages Afmelding for noget tog fra Orehoved ny Station eller fra Nørre-Alslev Station, saalænge der befinder sig tog indenfor Sidesporets Omraade, begrænset af de 3 Indkørselssignaler.

Der findes ikke Linieringsinduktor i Hytten, hvorfor Stationsbestyreren i Alslev Skov skal foranledige Linieringningen foretaget af Nørre-Alslev Station over Strækningen for Tog fra Orehoved ny Station til Nørre-Alslev; der finder ikke Linieringning Sted for Tog fra Orehoved ny Station til Orehoved. gl. Station eller omvendt.

I den Tid, Sidesporet er betjent, besørger Stationsbestyreren Sporskiltning og Signalgivning i Overensstemmelse med Betjeningsplanen. For Tog til og fra Orehoved gl. Station vises Signal "Stop", og Stationsbestyreren foranlediger Togene rangeret over sporskiftet, efter at Spærreskoen er fjernet.

Inden Stationsbestyreren forlader Sidesporet, sætter han - efter at Sporaflaasning har fundet Sted - de to Hovedsignaler med tilhørende fremskudte Signaler paa "Kør" for begge Togretninger, han aflaaer derefter Signalhaandtagene ved Hjælp af særlig Laas, hvis Nøgler han medtager til Opbevaring paa Orehoved ny Station. Inden Tjenesten fratrædes skal han have modtaget Tilbagemelding for sidste Tog og tændt Signallygter og Sporskiftelygten.

København, den 25' September 1937.

1' Distrikt.

(GS via BL)

1. DISTRIKT.
København, den 16. August 1938.

Tkt 1257/38
(Kvittering).

St: Vordingborg-Gedser. Kh. Gb.
...

Den lukkede togfølgestation Alslev Skov nedlægges.
=====

Torsdag den 18. ds. Kl. 12,15 (efter tog 9654) vil alle Signalerne for den lukkede togfølgestation Alslev Skov blive ugyldiggjorte.

Signalerne og Sikringsanlægget vil senere blive fjernet.

Sporskiftet, der først senere vil blive fjernet, spigres, boltes og aflaases med Hængelaas forsynet med særlig Nøgle.

Nøglen afgives til Orehoved Station til opbevaring.

Torsdag den 18. ds. Kl. 12,15 ophæves følgende Cirkulærer:

Cirkulære T 5147/37 af 23/9 1937 (Ny midlertidig Togfølgestation i Alslev Skov)

Instruks for Betjening af Sidesporet i Alslev Skov af 25/9 1937.

Cirkulære Tkt 3194/37 af 28/10 1937 (Alslev Skov er ikke betjent).

=====

(GS via BL)

Nk km 2,4

Nk T & S eksisterede i årene **1892-1937**, men er ikke angivet i Wikipedias oversigt for **Sydbanen**. Derfor tro ikke for tit på, at alle togekspeditionssteder er angivet i Wikipedia.

WIKIPEDIA
Den frie encyklopædi



Lavkantkort 1901-1945.

Krak-luftfotoet fra **1954** ses landsbyen **Nk**, hvor **T & S** lå NNV ved vejrydset med vejen til **Gåbense**.

Nk: Både den gamle linjeføring fra **Nv** til **Of** og den nye til **Sbro** er indtegnet på kortet gengivet på



GI Generalstabskort III, Kort 27, måleforhold 1:100.000
Rettet 1921 (enkelte Rettelser 1935)

<http://www.sidesporpaafribane.dk/home/nyskole-orehoved-nykoebing-falster>

Der eksisterede en ovk mellem **Nyskolevej 8** og **Nyskolevej 10**, og trinbrættet lå imellem de to ejendomme. Banen lå langs vestsiden af en grusvej. Hvor sidespor lå i forhold til **Nyskolevej** vides ikke.

Or km 0,4

Sydbanen

Om **Or 1889-1904**, **Of 1893-1937** og **Oh 1904-** står der ikke meget: Den 15. januar 1884 blev Falster koblet til de sjællandske jernbanenet med færgeforbindelsen Masnedø-Orehoved. Sydbanen blev forlænget

WIKIPEDIA
Den frie encyklopædi

over den første Masned Sundbro til et færgeleje ved Storstrømmen. Der blev også anlagt færgelejer i Orehoved og en færge blev anskaffet til ruten.

Kilde: <https://da.wikipedia.org/wiki/Sydbanen#Falsterbanen>

Om **Oh 1904-** står der ikke udførligt:

Orehoved Station (Oh), fjernstyret krydsningsstation, nedlagt for persontrafik i 1982.

Slås der op på Orehoved på Wikipedia, står der til sidste:

I 1872 åbnede Orehoved Station, der fungerede frem til 1982 som et stop på Sydbanen (Falsterbanen).

Der står ikke, at den nuværende station er blevet taget i brug, da **Sbro** åbnede **søndag 26. september 1937**.

Det er to forskellige placeringer af **Orehoved (Or og Oh)**, som ikke er beskrevet, så læsere uden anden viden måske vil tro, kun én station med stednavnet **Orehoved** har eksisteret. Den nuværende **Oh** fik persontrafikken nedlagt i **1982** og er en fjernstyret krydsningsstation. Den genåbnes i perioder, når der er sporarbejder på **Falster og Lolland**.

Et eksempel fra **lørdag 31. maj 2014**. På en opslagstavle står: **Orehoved Station Denne station er kun i brug ved sporarbejder**. Sydløst i spor 1 holdt DSB **ME 1515 + DD**, tog 1730, og nordløst ankom kl. 12.00½ til en midlertidig træperron DSB **ME 1537 + DD**.

Der findes ved spor 1 en træperron, hvor styrevognsstammer kan få alle døre til perron. Da **Sbro** først åbnede i **1937**, kan der ikke have ligget en station fra **1872** oppe på dæmningen op til **Sbro**, hvor dæmningen ikke blev anlagt 65 år før broens indvielse. Med året **1872** menes færgebyen med forkortelsen **Or** i årene **1889-1904**, og **Oh 1904-**, der ligger 2½ km NNV for det nuværende togekspeditionssted **Oh**.

I TK IA, **15.5.1936**, står der »**Orehoved Fgh. (Oh)**«. **Of** har også da haft stednavneforkortelsen **Oh**.



Orehoved's første station, som lå længere mod nordvest, er nedrevet. Nedrivningen fandt iflg. indlæg af Holger Sørensen på Jernbanen.dk sted i 1966. Kilde: <http://www.danskestationer.dk/rg-rf/orehoved.php>

Der eksisterer stadig en banebygning fra **Or**, og det er den **gule**, toetages bygning med **grønt** tag. Den var en bygning til personalet. Hvorledes boligbygningen så ud **lørdag 10. april 1982** med



andre vinduer end nu, kan ses på i **Signalposten 1983/2**, side 57, figur 11. https://www.signalposten.dk/download/SP_1983_2.pdf

En udførlig beskrivelse med tilhørende billeder kan læses på siderne 51-67 i:

Orehoved. Orehoved station og færgehavn

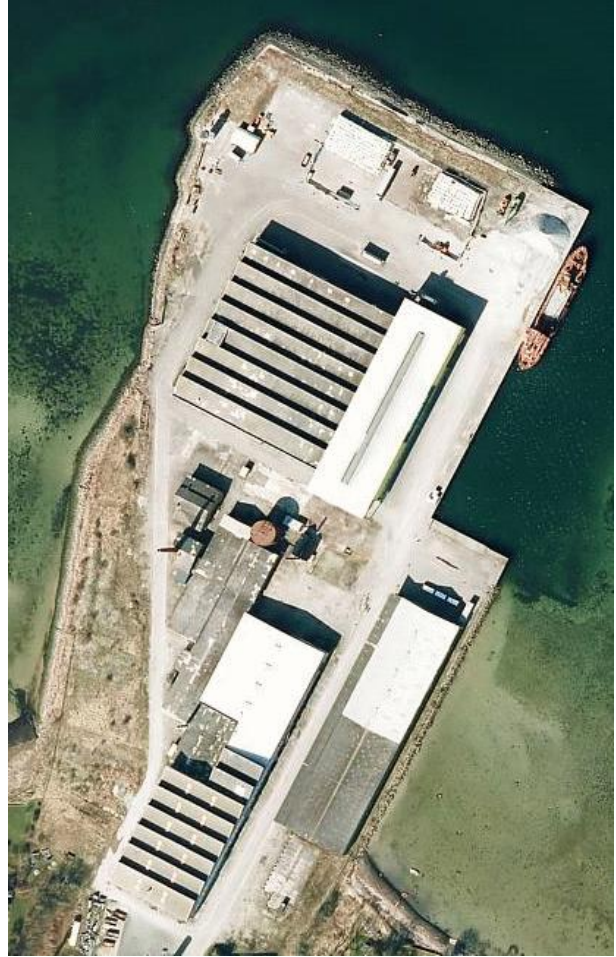
Sporplaner Orehoved 1877, 1884, 1893 Tegninger Færgekulvogn Orehoved, Orehoved station, varehus, remise 1871.

Signalposten 1983/2 (angivet i litteraturlisten).

Of km 0,0



Krak-luftfoto fra 1954.



Krak-luftfoto fra 2018.

Oh km 127,3



Krak-luftfoto fra 1954.

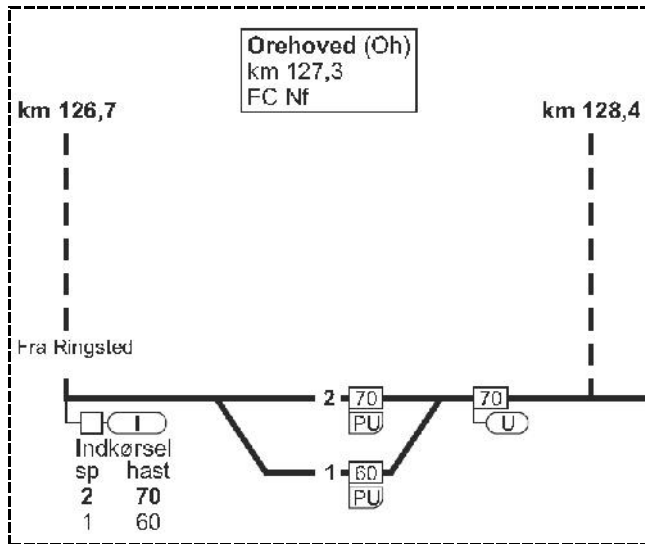


Krak-luftfoto fra 2018.

98-10

2. Rg-Rf

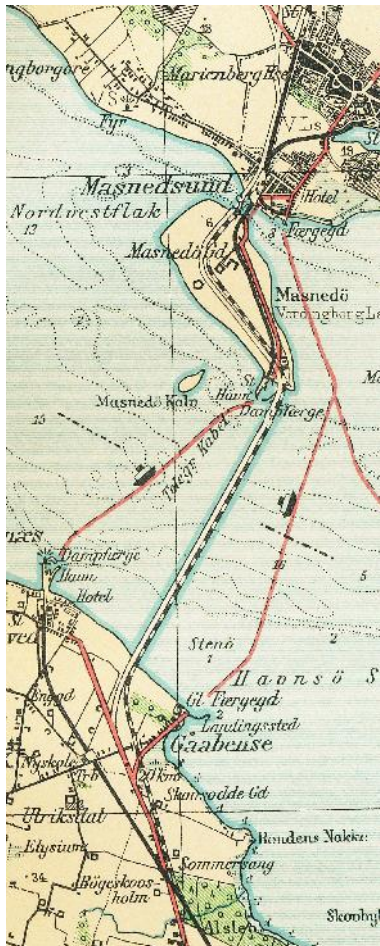
TIB-S



23.04.2019

1461

Sbro



GI Generalstabskort III, Kort 27,
måleforhold 1:100.000
**Rettet 1921 (enkelte Rettelser
1935)**

På Kraks luftfoto viser signaturen |||||, hvor den nye bro forventes af blive anlagt. Ude i bæltet står der »Ny Storstrømsbro Forventet åbnet 2022«. Se på luftfotoet, at broens signatur ||||| ender i **Gåbensevej**. »Forventet åbnet 2022« er kun om 2½ år. Byggearbejdet må ske hurtigt. Der er »lige« (i 1985) blevet indviet en motorvejsbro, **Farøbroerne**, indviet, så Deres udsendte medarbejder mener, at endnu en vejbro er ikke så vigtigt som en ny jernbanebro.

Sbro er ikke anført i **TIB-S**, da der ingen signaler findes vedrørende broen, så der er intet sikkerhedsmæssigt at vise.



Storstrømsbroen

Kommende bro

Da der er konstateret alvorlige skader på Storstrømsbroen, og den har en begrænset kapacitet til at kunne afvikle togtrafikken efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen, har Folketinget vedtaget at bygge en ny bro vest for den nuværende og rive denne ned, når den ny bro står færdig.

Broen forventes at være klar til biltrafikken i 2022 og jernbanetrafikken i 2023 og skal bygges af et italiensk joint venture bestående af Itinera, Condotte og Grandi Lavori Fincosit, som skal bygge broen for den danske stat. ...

Broen får en tosporet landevej, en elektrificeret jernbane i to spor anlagt til 200 km/t., hvilket vil forstærke jernbanenet mellem København og Tyskland. ...

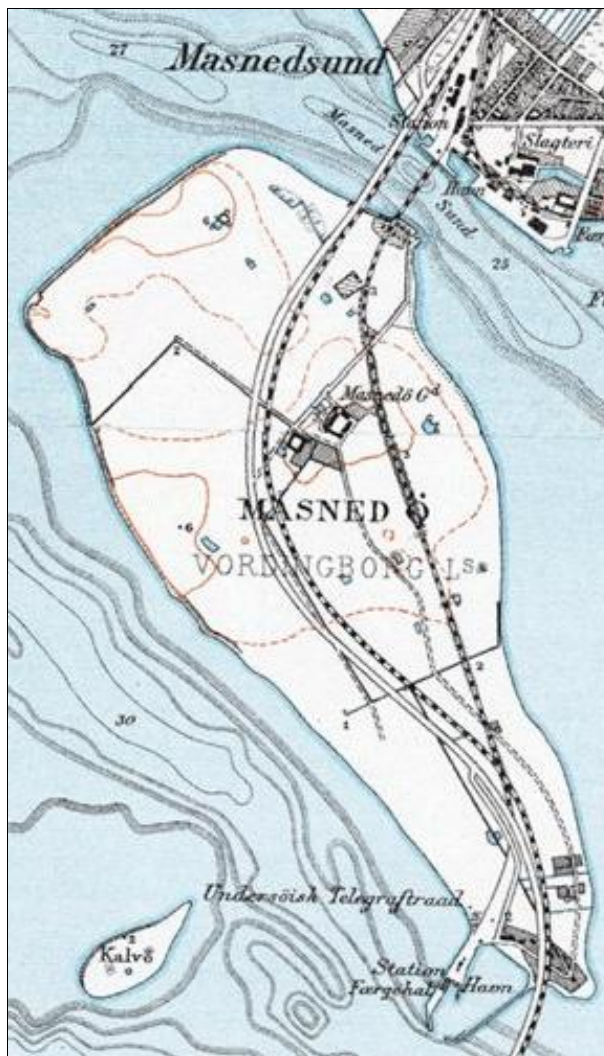
Projektet blev dog sat på standby i oktober 2015, da Femern Bælt-forbindelsen bliver forsinket.

27. september 2018 blev første spadestik til broen taget.

Broen vil blive Danmarks 3. længste bro, efter de to Storebæltsbroer, hvis Øresundsbroen, der hovedsageligt ligger i Sverige, ikke tages i betragtning.

Kilde:

<https://da.wikipedia.org/wiki/Storstr%C3%B8msbroen>



Lavkantkort 1901-1945

Mn

Det var i sydenden af øen **Mnt** lå, inden den blev til en krydsningsstation med stedsnavneforkortelsen **Mn**. Lige som det ved restaurationen S for **Lbm** (Lillebæltsbroen) lå trinbrættet **Lbt** (Broen) med en perron på hver side af dobbeltsporet, lå der ved **Mnt** en restaurant med udsigt til **Sbro**.

Et interessant luftfoto af **Mnt** findes på <http://map.krak.dk/>, Hybrid etc. ° , Luftfoto 1954, hvor måske en E-maskine + 12 psv. holdt ved perron eller var gennemkørende. Den skrå, lyse streg må antagelig være stien op venteskuret ud for den 11. psv. Restauranten på den modsatte side af hovedvejen kan ses lige ud for damplokomotivet.

Mnt eksisterede i årene 1937-1955, hvorefter **Mn** opstår som station uden perroner i 1956. Den mørkerøde restaurant – i hvert fald bygningen – og en **SHELL** døgntank lå der lørdag 2. marts 1974, hvor DSB MO 1815 + psv. + MO 1871 var standset kl. 15.45½-49 (2½/24) for en krydsning. Tog 874 (Nf-Kø) og retur i tog 877 (Kø-Rf) blev kørt af **Næ**-lcf, og efter nedlæggelse af **Slagelse Næstved Banen** for persontrafik i lørdag 22. maj 1971, måtte de køre omvejen over **Rg**.



Krak-luftfoto fra 1954.



Krak-luftfoto fra 2018.



Krak-luftfoto fra 2018 over Mn.

Mn km 121,9

Stednavneforkortelser for Masnedø

Masnedø	DSB S	1883-1887	Ü
Masnedø	DSB	1887-1937	Mn
Masnedø (T)	DSB	1937-1955	Mnt
Masnedø	DSB	1956-	Mn

Kilde: [De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser](#), side 25. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger, 1995

I ordreserie A fra 1978 benævnes strækningerne således:

Næ-Rg:	Næstved-Ringsted-banen
Ro-Kj-Mn:	Sjællandske sydbane
Mn-Ge:	Falsterbanen

Det er ukendt, hvornår navnet **Midtbanen** skifter til navnet **Sydbanen**.



Højkantkort 1840-1899



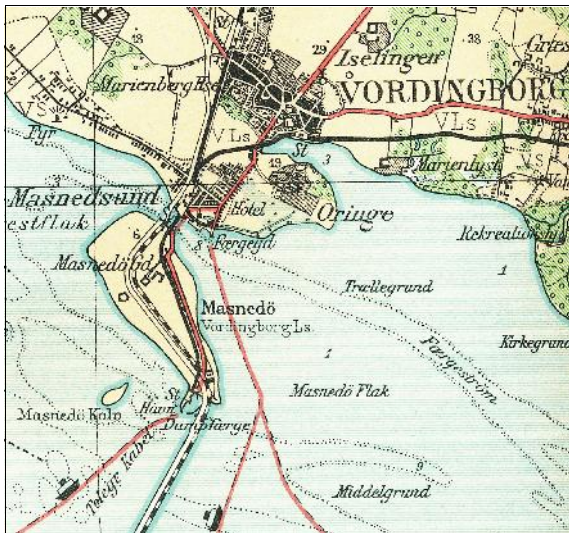
Lavkantkort 1901-1945

Intet kort er gengivet i korrekt målforhold.

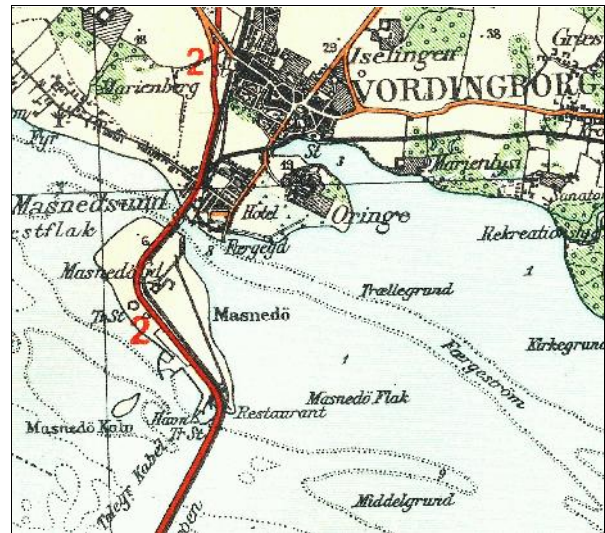
På Lavkantkortet **1901-1945** ses den første strækning til færgehavnen at krydse den nuværende dæmning op til **Sbro**. Denne underføring er fotograferet fra sydsiden af dæmningen af afdøde **James Steffensen torsdag 30. maj 1935**. Indgangssporskiftet ligger lige over underføringen. Til højre ses med **30**.

Masnedø

Masnedø DSB S 1883-1887	Ü	=	er færgestationen
Masnedø DSB 1887-1937	Mn	=	er færgestationen
Masnedø (T) DSB 1937-1955	Mnt	=	er trinbrættet, der lå lige ved broens begyndelse (og restaurant »Storstrømmen«) på dæmningen
Masnedø DSB 1956-	Mn	=	krydsningsstationen på dæmningen



GI, Generalstabskort III, 4. Udgave, 1936, målförhold 1:100.000, kort 27, Rettet 1921 (enkelte Rettelser 1935)



GI, Generalstabskort III, 7. Udgave, 1946, målförhold 1:100.000, kort 27, Rettet 1921 (enkelte Rettelser 1942)

De tre færgeoverfarter var:

- Ms-Of tirsdag 15. januar 1884 – søndag 26. september 1937**
- Ms-Gaabense**
- Ms – Stubbekøbing.**

På FDM-kortet ses **Of 1893-1937** og **Nk 1892-1937**. **Harbølle Bro** ligger på **Møn**.

FDM Haandbog, målförhold 1:300.000, 7. Udgave, 1928, blad 6

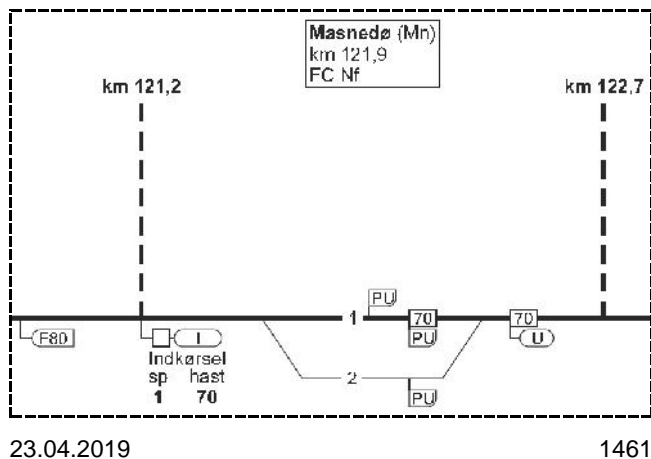


GI, Generalstabskort III, 8. Udgave, 1948, målförhold 1:100.000, kort 27, Rettet 1921 (enkelte Rettelser 1942)



GI, Generalstabskort III, 11. Udgave, 1960, målförhold 1:100.000, kort 27, Rettet 1921 (enkelte Rettelser 1959)

Den nye linjeföring af KB fra **1948** ses på 11. udgave af Generalstabskortet, hvor jernbanesignaturen for de 19,5 km privatbane fra **Vordingborg Slotsstation** til **Kalvehave** er fjernet ved en rettelse i **1959**.



Således ser den sidste gældende **TIB-S** ud for **Mn**.

Da den nye dobbeltsporede bro fra **Masnedø** til **Falster** ingen station får, bliver **Mn** antagelig nedlagt, og dermed forsvinder **Mn** fra **TIB-S**.

Spor 2 har i flere år ikke været i brug. Dags dato, **onsdag 7. august 2019**, er spor 2 dækket af ukrudt. Mellem den annullerede PU og det sydlige sporskifte ligger der tre tomme kabeltromler mellem skinnerne og holder en treakslet bogie!



Masnedsundbroen

Masnedsundbroen er bygget fra 1933-1937 og forbinder Sjælland med Masnedø. Sammen med Storstrømsbroen forbinder den Sjælland med Falster.

Kilde: <https://historiskatlas.dk/@54.9966270,11.8898540,16z>, museklik på den blå brotegning af *Vordingborg Lokalhistoriske Arkiv, Museum Sydøstdanmark, NæstvedArkiverne, Vordingborg Bibliotekerne*

Billedet viser den første bro med otte tårne, hvor der misvisende i billedteksten står »Masnedsundbroen er bygget fra 1933-1937«. En sådan byggestil brugtes der ikke i 1930'erne. Derfor passer bygningsårene **1933-1937** ikke.

James Steffensen har fortalt til et billede fra **onsdag 15. april 1936** af den gamle **Msbro**, at den var under reparation efter en påsejling. Kørsel fra den gamle bro til den nye bro blev flyttet **søndag 22. december 1935** kl. 9.53; trækraft var DSB **C 715**. Skiftet fra den nye bro til den gamle bro sker **onsdag 8. april 1936** kl. 11.

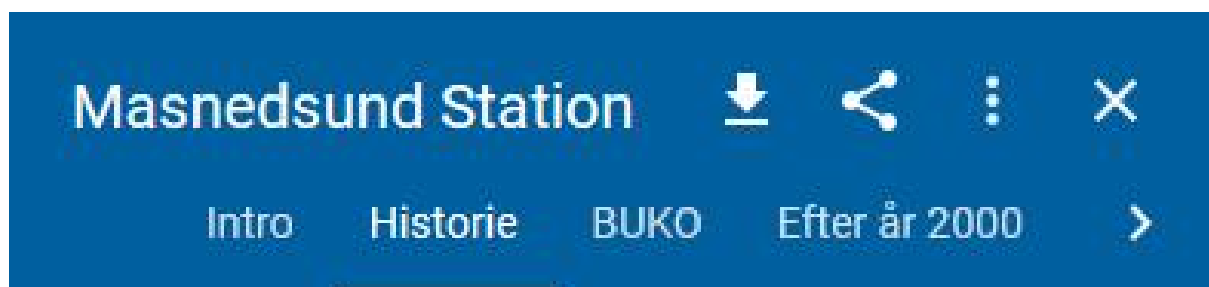
Den nyværende bro (anno **2019**) må således være taget i brug i **1937** i forbindelse med åbningen af **Storstrømsbroen**.

Med færdiggørende af den nye dobbeltsporede jernbanebro, der bliver den tredje jernbanebro over sundet **Masnedsund**, bliver sporet på den anden jernbanebro fjernet. Den dobbeltsporede jernbanebro ligger mellem de to tidligere broers placeringer.

(BL)

Nuværende **Msbro** er ibrugtaget **26.09.1937** som bevægelig bro dækket af U-signal. Fra (dato ukendt) er broen aflåst og kan ikke åbnes. Den gamle **Masnedsundbro** (som ikke havde nogen forkortelse) blev ibrugtaget **15.01.1883** og fjernet i **efteråret 1937**. Broen blev åbnet for biltrafik **15.08.1926**. Blev **12.12.1935** påsejlet af et engelsk tankskib, hvorefter en interimistisk forbindelse for passagerer og rejsegods via den under bygning værende nye bro blev etableret på rekordtid og taget i brug **23.12.1935** (jf. La). **Masnedsundbroen** (1.) blev nødtørftigt repareret og atter åbnet for jernbanetrafik **20.04.1936**. (MFL via BL)

Ms km 119,(8)



Station i ingenmandsland

Før jernbanen kom, var Masnedsund ikke meget andet end et færgested og et engareal. Men i 1870 blev sydbanen åbnet med direkte forbindelse til

København via Næstved og Roskilde.

Masnedsund skulle være endestation, og fik derfor en stor stationsbygning med tilhørende

rangeringsareal. Oppe i Vordingborg fik man derimod kun en mindre station ved Aarsleffsvej.

Jernbanen behøvede meget personel, og snart voksede bydelen Masnedsund op omkring stationen.

Nye forbindelser

I 1884 blev Masnedsundbroen indviet, og togene kunne nu føres over Masnedø. Herfra gik der færge til Falster. Masnedsund station vedblev dog at være hovedstationen.

Kalvehavebanen blev indviet i 1897. Det var en

privatbane, der forbandt Kalvehave med Masnedsund. Hvor skinnerne fra sydbanen løb vest for stationen, var Kalvehavebanens spor ført øst om stationen.

Overflødiggjort af Storstrømsbroen

I 1937 åbnede Storstrømsbroen og den nye Masnedsundbro. Togene blev nu ført uden om Masnedsund station, der med et blev overflødig – i hvert fald som station.

Kilde: <https://historiskatlas.dk/@54.9966270,11.8898540,16z>

Da Sydbanen fra Roskilde åbnede i 1870, endte den ved Masnedsund, syd for Vordingborg by, men kun godt 1,5 km før endestation lå en mellemstation navngivet efter byen, der på denne måde fik to stationer. Senere kom Masnedsundbroen, færgestationen på Masnedø og overfarten over Storstrømmen til. Efterhånden blev jernbanestationerne ved Vordingborg vigtige knudepunkter i den internationale forbindelse mellem København og Berlin/Hamburg. ...

Masnedsund

Masnedsund station blev bygget i 1870, da sydbanen blev ført igennem til Vordingborg. Den var i funktion til 1937, hvor Storstrømsbroen og den nye Vordingborg station overflødiggjorde stationen i Masnedsund.

Kilde: [af Vordingborg Lokalhistoriske Arkiv, Vordingborg Bibliotekerne](#)

Skæbne for Ms

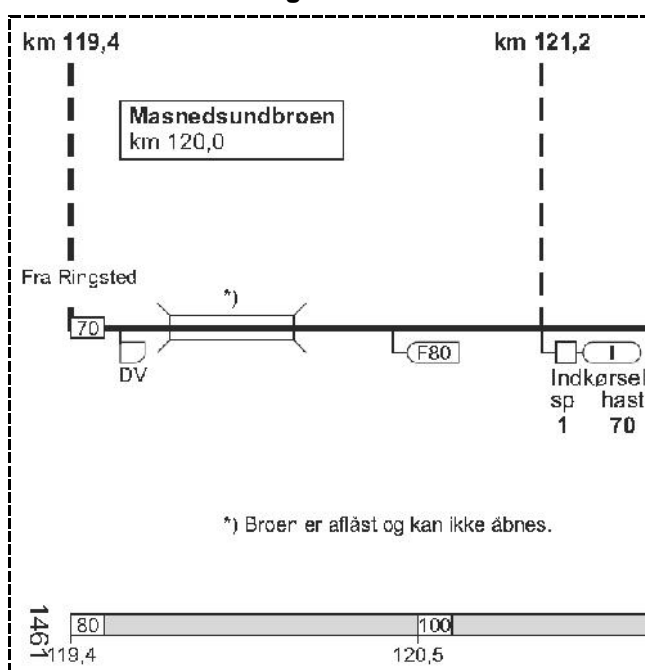
Stationsbygningen er bygget i **1870** samtidig med **Vo** station, har funktion til som gennemkørselsstation til **1937**, hvor færgeoverfarten til **Of** (Orehoved Færgahal) nedlægges, da **Sbro** (Storstrømsbroen) åbnes.

Der er fra **1870** stationer i såvel **Vo** som **Ms**! Stationen i **Vo** flyttes i **1937**, hvor **Ms** nedlægges. **Ms** havde remise, drejeskive m.v. Den nu hvide stationsbygning eksisterer stadig og ligger på adressen **Marienbergvej 132**.

KB benytter **Ms** som rebroussementsstation frem til **1948**, hvor privatbanen forlægges mellem **Slotsstationen** og **Vo** (se Generalstabskort III i målforholdet 1:100.000 fra **1960**).

Msbro km 120,0

TIB-S 2. Rg-Rf 97-10



Således ser den sidste gældende **TIB-S** ud for den enkeltsporet **Msbro**. Da den nye bro med dobbeltspor lige Ø ikke har en broklap, er der ikke noget sikkerhedsmæssigt, der kan have indflydelse på toggangen, så **Msbro** forsvinder antagelig fra **TIB-S**.



Vo km 120,1/118,1

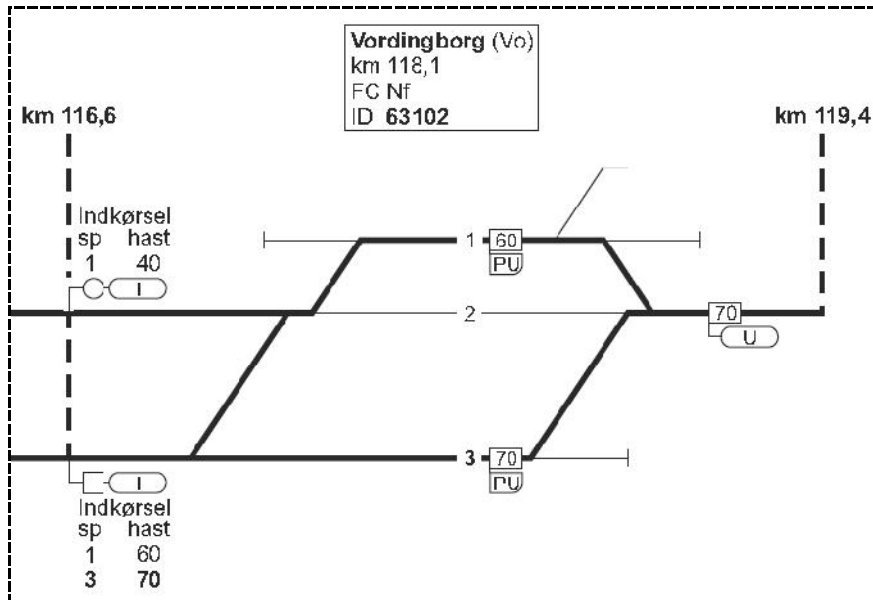
Den første distance er via **Lille Syd** og det andet tal er over **Rg** fra året **1963** og fremover.

I TK I A, gyldig **1.10.1904**, står (over **Kj**, da **Midtbanen** ikke er åbnet: **Næ** km 93,0, **Lu** 109,0, **Vo** 120,2, **Ms** 122,1 og **Mn** km 124,6.

Den nuværende **Vo** station fra **1937** blev placeret S for den gamle station, og den ny kilometerafstand fremgår af tjenestekøreplanen fra **1938** med km 120,1.

23.04.2019

1461



23.04.2019

1460

Over **Kj** til året **1963**:
Næ km 92,7, **Lu** 108,6, **Vo** 120,1 og **Mnt** km 124,6. Det har været to stationsbygninger i **Lu**, hvor den første, sydligere **gule** stationsbygning er nedrevet. Det kan være årsagen til, at distancen **Næ-Lu** ændres fra 16,0 km til 15,9 km.

En speciel tilladelse galdt for litra **MY** i **Vo**:

På tilbageturen i dag er arbejdet med at fordele sand på arealet, hvor det **sorte** pakhuis lå, standset. Udsigten spor 1 er de galvaniserede støjvæggen og et lille glasparti.

Som et sjovt kuriosum må der normalt for litra **MY** kun køres med en belastning på 1200 t gennem **Vo**, men så er der lavet for **MY** og andre litra følgende afvigelse:

Afvielser fra trækktabellerne

Afvielserne gælder kun de anførte køreretninger

Strækning	Trækraft litra	må belastes med indtil	Bemærkninger
1. distrikt			
...			
Næstved-Vordingborg	MY	1400 t	R Kun planmæssigt gennemkørende tog.
Klarskov – Nykøbing Fl	E	900 t	
	P	600 t	
Vordingborg – Nykøbing Fl	E	800 t	R Kun tog, der er planmæssigt gennemkørende Nykøbing Fl – Vordingborg.
	P	550 t	
	E	900 t	
Nykøbing Fl – Klarskov	P	600 t	R Kun planmæssigt gennemkørende tog.
	E	900 t	
	P	600 t	
Ringsted-Næstved	MY	1400 t	
Næstved-Ringsted	MY	1400 t	
...			

Kilde: Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB). Gyldig fra 22. maj 1966, side 8.

Vo-Sværdborg

Ved afgang fra **Vo** viser kilometertælleren 75 km og værre endnu: uret 17.42. Der er nu kun 107 minutter til togafgang fra **Næ**, og der mangler at blive cyklet cirka 36 km, hvor der ad banen kun er 27,4 km. Da **Kr** blev besigtiget under fotostoppet med buslinje 260 i formiddags, kan der cykles direkte til **Sværdborg** mellem **Kr** og **Lu** for at se på den nye vejbro Ø for landsbyen.

Fra vestsiden af banen fører der kun én 3 km lang vej til **Sværdborg** og vejbroen Ø for. Da der skal drejes fra hovedvej **22** til højre mod **Sværdborg**, står der **Spærret ved jernbanebroen 16/6 – august**. Det går ikke at vende om; det vil koste en omvej på 7 km eller over **Køng** med den **gule** kirke, så skiltet gælder sikkert for bilfarende.

Begge tendere er tomme, så der skal foretages en vandtagning, og det sker ved **Sværdborg Kirke**. 9,9 km cyklet på 18 minutter lig 33,0 km/t. Godt, men der skal fortsat trædes til, for der er kun 82 minutter

til togafgang fra **Næ**, og følgende togeekspeditionssteder skal besøges: **Lu**, **Rit**, **Lo** og **Myg**. Der bliver vist ikke tid til at købe noget spiseligt i **Næ**!



Efter rydning af bevoksning er dette lille hus – måske et udhus til et nedrevet ledvogterhus, måske et kolonnehus, dukket op ved **Sværdborg Lu-Vo**, foto **mandag 18. februar 2019**. Foto: *JSL*



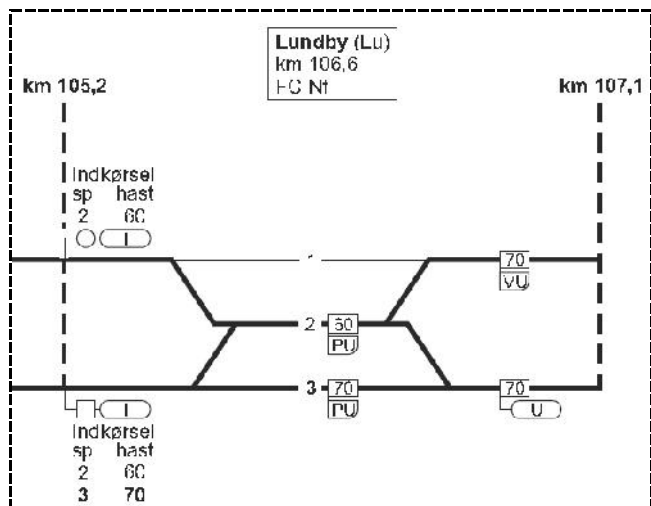
DSB **ME 1506** passerer under buebroen ved **Sværdborg Lu-Vo** med RØ 2237 (Kk-Nf), foto **mandag 18. februar 2019**. Foto: *JSL*

Den nye vejbro med et svagt knæk og fire firkantede bæresøjler er asfalteret og afspærret for biltrafik. En cykel kan sno sig! Trods de nye spor er ikke alt gammelt fjernet langs banen, for det gamle, murede kolonnehus eksisterer stadig. Får dette desværre forfaldne hus lov at eksistere fremover, kan jernbaneentusiaster i fremtiden lave billeder med elektrikere, der kører under den nye vejbro uden årstallet **2019** og forbi kolonnehuset. Desværre er det tilsyneladende gået af mode at sætte bygningsårstal på broer. Det burde der være råd til fortsat gøre, som det er gjort i over hundrede år.

De to AM'er i km 108,8 lige N for vejbroen er overdækkede med **grå** plast med hvidt kryds i stedet for normalt sort plast; den **grå** farve kan ses andre steder. Det i retning **Lu-Vo** AM 2111 og i retning **Vo-Lu** AM 1111 (flot nummer).

Lu km 106,6

TIB-S 2. Rg-Rf 95-10



I TIB-S er der angivet kilometerdistance km 106,6, i La km 106,7.

Den første stationsbygning var bygget af **gule** mursten og lå S for den nuværende. Begge eksisterede i mange år samtidigt. Pakhuset og sidesporet i vestsiden af stationsbygningen er fjernet for mange år siden.

Af de to sydligere I-signaler står der kun det med en hastighedstavle imellem de to spor. En støjvæg er anlagt S for vejbroen med **Kaj Lykkes Vej** til, hvor det andet I-signal mangler.

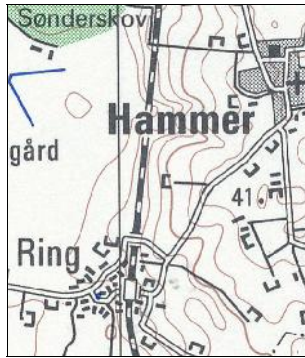
Det stiger med 8 % op til **Lundby** sjællandske jernbaneentusiaster, der har billeder af banen en ½ km »nede« og **gule** **Køng Kirke** 2½ km borte.



23.04.2019

1460

Rit km 103,8



Trinbrættet **Rit** (Ring T) blev nedlagt **lørdag 22. maj 1982**. Sidste standsende tog var tog 6462 (Ge-Kh) kl. 17.44-58 (+7/21), der blev kørt af DSB **MO 1846** + Cle 676. Særtogskøreplanen var lavet, så det sidste standsende tog blev et MO-tog!

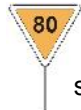
På kort fra

 [Historisk Atlas.dk](https://historiskatlas.dk), <https://historiskatlas.dk/>, er der ikke et eneste kort, hvor togekspeditionsstedet er

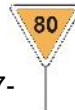
GI, målforhold 1:100.000 indtegnet; dét kan ses på Geodætisk Instituttet (ej her), udarbejdet **1980**, tuts topografiske atlas.

1982, kort 51

Trinbrættet lå lige over **Ringvej**.



S for **Rit** er der lavet en ny dæmning for at gøre kurveradius til den nye højhastighedsbane mindre. Her står også to styk SR-signal 16.2.1. til La **80** i km 102,7-102,5.



Hundrede meter før underføringen af vejen under banen står der et vejskilt med landsbyens navn **RING**.

– *Hvad hedder vejen?*

– **Ringvej!**

Ringvej har fået en ny jernbanebro over vejen, men er spærret af. **Omkørsel via Viaduktvej** forkynder et skilt.

Fra den nye vejbro i nordenden med **Viaduktvej** er der et godt kig ned mod La **80** i km 102,7-102,5, hvor dæmningen har sat/sætter sig og har gjort det i flere år, men den årelange La er ikke beskiltet mere, og den nye bro ved bækken er færdiggjort. På hver side af dobbeltspor ses tre betonfundamenter, der kunne være til kommende køreledningsmaster. Selv om sætningerne af dæmningen skulle være ophørt med det omfattende jordarbejde, kan det dog alligevel ses fra **Viaduktvej**, at de to spor ligger lavere hen over dækningen end henne ved den nedrevne vejbro i km 102,1. Da uret nu viser 18.40, er der ikke tid til at komme ned over marken til bandedæmningen.



DSB MG sæt 15 som RØ 1249 (Hgl-Nf) **tirsdag 12. marts 2019**.

Nej, det er ikke mit objekt, der er noget galt med! Sporet i km 102,5-102,7 ligger virkelig sådan ved **Hammer** mellem **Lo** (Lov) og **Rit** (Ring T). Det er her, det største af alle projekterne under den langvarige spærring af **Sydbanen** kommer til at foregå. Her er der i dag en tydelig lunke i sporet, og der har været La i – vil jeg tro – efterhånden ti års tid. Her skal der derfor etableres et 183 meter langt pæledæk. 388 betonpæle på op til 32,5 meter skal bankes ned i jorden, og oven på det skal støbes et metertykt betondæk, der efterfølgende dækkes med jord, så man kan få et plan underlag at lægge skinner på. Foto: *JSL*



For måske fem års tid siden forsøgte man at udbedre sporet ved blødbundsudskiftning, etablering af dræn og støttedæmninger (der ses på billedet her) på begge sider af banen, men det holdt ikke længe. La **80** i km 102,7-102,5. Foto **søndag 17. marts 2019**.

Også ved **Remkolde Lu-Vo** etableres der også et pæledæk, men det bliver i mindre målestok. Her skal der bankes 150 pæle i op til 16 meter ned i jorden.

Foto: *JSL*



De to billeder fotograferet af *JSL* viser den årlige, lange sætning af dobbeltsporene, der nu får en ende.



Fredag 22. marts 2019 lå der mange betonelementer på den nye vej ned til byggepladsen. Den gamle vej oppe fra landsbyen **Hammer** ned til vejbroen over banen N for La 80 er fire gange så bred, som en normal markvej ville være, og med store sten; brugt af de mange arbejdskøretøjer.

Vejbroen med **Hammervej** ligger N for (ej vist på kortet). Et hus (vhs) lå ved den tidligere ovk. Vejbroen i km 102,1 er nu revet ned.



Lavkantskort 1901-1945

Smakkebækgård



Km 102,7



Km 102,5



Km 102,7-102,5

Lo km 100,3

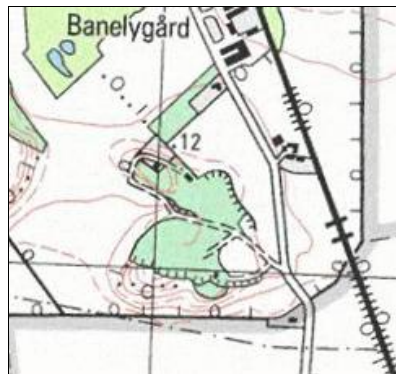
12 minutter senere er der kig over **Lo** oppe fra vejbroen over det tidligere trinbræt.

Lo blev nedlagt **lørdag 22. maj 1982**. Stationsbygningen er **medio november 2018** revet ned, har *JSL* skrevet. Fra den nye vejbro med **Landevejen** ses der nys udlagt en måske 4 meter høj jordvold, der to steder har en bredde på måske 15 meter. Det er »bortgemt« grus i store mængder på den tidligere læssevej. Der er siden **marts 2019** rejst den krumme type støjskærme hen forbi stedet, hvor stationsbygningen lå. Mod N kigges der mod km 99,2, tidligere km 101,2, hvor skulle sporskiftet til sidesporet **Myg** have ligget.

Myg km 99,2/101,2



Højkantskort 1840-1899



4 cm 1986-2001



Lov Enghavevej

Myg (Myrup Grusgrav) lå cirka 1,7 km S for **Mog**, der lå i km 99,5; derfor cirka km 101,2 fra **Kh** over **Kj**. Nedlagt **1920/1921**. Kilde: <http://www.sidesporpaafribane.dk/home/myrup-grusgrav>

En beskrivelse af **Myg** i marken kan læses i **Jernbanenyheder Uge 12-2019** i kapitlet **FASTE ANLÆG**. Der lige tid til et enkelt klik kl. 18.57½.

Stednavneforkortelser for Mogenstrup Stengrav

Mogenstrup (Au)	DSB	1920-1981	Mog
Mogenstrup (S)	DSB	1968-	Mog
Mogenstrup (VM)	DSB	1991-199?	Mog

Kilde: **De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser**, side 25. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger, 1995

Mog km 97,5/99,5

Nogle gange er navnet **Mogenstrup Stengrav**, andre gange **Mogenstrup Grusgrav**.

– Måske er kun det ene navn korrekt, men begge navne kan også være anvendt gennem tiden afhængig af konsistensen af det opgravede råstof?

Sporskifte til et 2 km sidespor blev indlagt i **maj 1920**. En beretning herom kan læses på

En beskrivelse af **Mog** i marken med tilhørende kort kan læses i **Jernbanenyheder Uge 12-2019** i kapitlet **FASTE ANLÆG**.

Her efter kl. 19 er der oppe fra vejbroen med **Myrupvej** flot aftensolskin på kurven nedenfor og den høje bakke. Det kunne have været et godt billede med et nordkørende eksprestog med en MZ^{III} foran. I stedet må der kigges på de nye skærver og spor. Den store skærvedyngede er næsten væk; kun en stabel af gamle betonsveller er tilbage. Der ligger en hjemmelavet ovk med træsveller i begge spor, og en **sort** varebil bakker hen til den østre side for at læsse en **gul** skruemaskine til svelleskruer ind. Mod N, hvor sporskiftet til **Mog** lå, eksisterer relæhytten stadig. Arbejdsvejen på vestsiden af banen bliver sikkert til mark igen, når køreledningsmasterne er rejste.

Forklaring på Myg km 99,2/101,2 og Mog km 97,5/99,5

– Hvorfor står der to kilometerdistancer ved **Myg** og **Mog**?

Det ændres i TK IA, gyldig fra **søndag 26. maj 1963** til **lørdag 30. maj 1964**, hvor **Fugleflugtlinjen** blev indviet **tirsdag 14. maj 1963**, da der er kilometerdistancerne flyttes fra at være over **Kj** til over **Rg**. Læs mere udførligt herom i **Jernbanenyheder Uge 12-2019** i kapitlet **FASTE ANLÆG**.

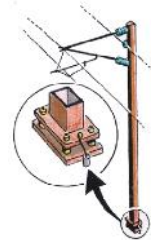
Næ km 90,7

Stationsgrænsen ligger »helt ude« i km 93,1. 2,4 km fra stationsmidte og til en stationsgrænse er det en ret lang distance. Nordenden af stationen har kun den halve længde: 1,2 km.

Fra vejbroen med **Præstøvej**, der nu kun er til cyklister, blev der **fredag 22. marts 2019** set på vestsiden af sporene en kilometerlang række af metalsøjler til de kommende støjskærme. Nu er støjskærmene rejst, og det gode fotosted i formiddagsolskin er blevet ødelagt. Støjskærmene er monteret på dæmningen og ind i skoven, hvor de to I-signaler til **Næ** står. Jernbaneentusiaster burde være taget med i høringen i forbindelse med projektering af støjskærmene.

1953

Den tidligere megen trafikerede vejbro fra **1953** med vej **14 Østre Ringvej** er erstattet af en ny, der endnu ikke åben for færdsel, så der er ganske fredeligt og stille og tid til at se på de delviste støjværn langs vestsiden af gennemskæringen. For fem måneder siden måtte der ventes i ret så mange minutter at få omkring to-tre sekunders fred til et billede uden én bil i motivet. Ved kig mod N ses de rustne køreledningsmaster.



Ændret hjemrejse

Hvis dette fotostop var forbigået, kunne tog RØ 3260 (Næ-Kk) fra **Næ** kl. 19.29 lige være nået, men efter 109 km's cykeltur og frokost for mange timer siden på en bænk under halvtaget i ly for regnen på rutebilstationen i **Nf**, mangler der noget kul i tenderen. Vand er der nok af efter vandtagning ved **Sværdborg Kirke**.

Det kritiske er at få en pladsbillet til cyklen i lyntoget fra **Kjn** til **Str**. Heldigvis kan der bestilles og betales 30 kroner for en pladsbillet til følgende forbindelse:

20.39 tog RØ 3264 (Næ-Kk) 21.01 Kjn 21.13 tog L 381 (Cph-Fa)/L 781 (Fa-Str) 0.43 Str.

Der er nemlig den samme stamme, der kører alene fra **Kh** til **Str**. Der varede længe, for kioskekspedienten forstod dét. Den varme aftensmad købes ved Ponto, Italiensk Gastronomi, beliggende lige oven for **mdt Næ**, og koster 60 kroner.

Der køres med DSB **MG 5611+11** til **Kjn**. Mellem **Rg** og **Kjn** ses den orange " " snart røre horisonten, og klokken er ikke mere end 20.55, hvor solen skal gå ned kl. 21.05. På dette tidspunkt er tog RR 3765 (Str-Ti) endnu ikke ankommet til **Um** og MF-toget kommer først til **Sy** (Oddsund Syd) 21.11. Da er det absolut en fordel at bo i det »mørke« **Jylland**. Det er simpelthen lyst 19 minutter længere. Vi er bedre oplyst ...

Fra **Kjn** køres kun med togsættet DSB **MFA 5031+31** **Kjn-Str**. Jo, **Str** hører endnu ikke til **Udkantsdanmark**, men fra K 21 ...

Facit: 783,4 km med tog og 109 km på racercykel cyklet på 4:53 i løbet af 8:51 mellem **Vo-Nfv-Næ**.

Litteratur

Mogenstrup Stengrav (Roskilde-Masnedsund)

<http://www.sidesporpaafribane.dk/home/mogenstrup-stengrav-roskilde-masnedsund>

Sidespor ved Næstved, Midtbanen og militærsporet

<https://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=19>

NæstvedArkiverne

<https://www.naestvedarkiverne.dk/>

INTERNATIONALE TOG VIA RØDBY FÆRGE

bane bøger, John Poulsen, 1998, 80 sider, ISBN 87 88632 74-1

Ringsted – Rødby Færgen

<http://www.danskestationer.dk/rg-rf/ringsted.php>

Jernbanen April 2/2017

TIB strækning 2, side 38-45. Kasper Pedersen

Historien om Storebæltsbroen

. I anledning af Storstrømsbroens 50-års jubilæum

26. september 1987

Jernbanemuseets Venner og Dansk Jernbane-Klub, 1987, 24 A5-sider.

<https://jernbaneboeger.dk/shop/product/historien-bag-storstroemsbroen>

De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser

. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger 1995

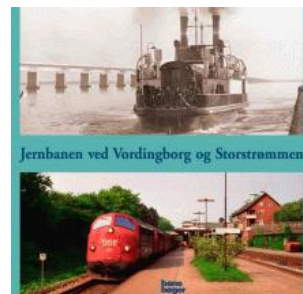
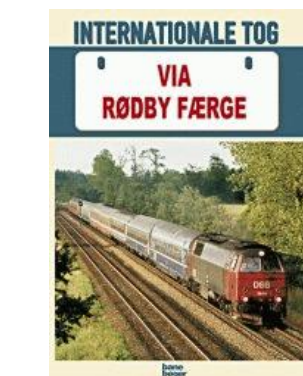
Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen

<https://jernbaneboeger.dk/shop/product/jernbanen-ved-vordingborg-og-storstroemmen>

Kalvehavebanen på cykel

Forlag www.hrmann.dk, Jesper Mann, 2017, 40 sider.

<https://jernbaneboeger.dk/shop/product/kalvehavebanen-paa-cykel>



Sporplaner Masnedsund 1895 og 1919. Sporplaner Masnedø 1888, 1900 og 1920. Sporplaner Orehoved 1887, 1897, 1907 og 1919.

Signalposten 1971/4, <https://www.signalposten.dk/signalposten.php?aar=1971&nr=4>

Orehoved. Orehoved station og færgehavn
Sporplaner Orehoved 1877, 1884, 1893 Tegninger Færgeskulvogn Orehoved,
Orehoved station, varehus, remise 1871.

Signalposten 1983/2, side 51-67, https://www.signalposten.dk/download/SP_1983_2.pdf

Sydbanen

Stationer på Sydbanen

<https://da.wikipedia.org/wiki/Sydbanen>

WIKIPEDIA

Den frie encyklopædi

Den nye bane København-Ringsted, Ringsted-Femern banen, Opdateret anlægsplan 2030, Elektrificering Ringsted – Næstved – Nykøbing F. Sporplaner med nuværende anlæg Gz-Rf og Fremtidigt anlæg Møllebækken-Holeby.

Kilde: **Jernbanen August 4/2019** **Ajour**, Infrastruktur, side 7-11

Ringsted-Femern banen

En spalte tekst og tre billeder – forlagt strækningen ved **Rit** (Ring), mellem **Tn** (Tingsted) og **Ek** (Eskilstrup) og den nye sporgeometri i **Oh** og mellem **Oh** og **Sbro**.

Kilde: **Jernbanen Oktober 5/2019** **Ajour**, Infrastruktur, side 8-10

I listen over togekspeditionssteder fra **Rg** til **Rf** er følgende 11 **ikke** angivet:

Mog, Myg, Ms, Msbro, Mnt, Sbro, Of, Or, Nk, Alslev Skov og Raunstrup.

Den næste bestigtigelse kan der læses om i **Jernbanenyheder Uge 37-2019**, kapitlet **FASTE ANLÆG, søndag 15. september 2019**, om togekspeditionsstederne **Oh, Nf, Ek, Nv, Oh** og **Vo**.

(BL)

Fr 9/8 2019

Grim lukning af vinduer og døre i Bg

Lige V for stationsbygningen i **Bg** (Bording) ses i dag fra et tog, at i det lille pakhuis med tidligere retirader er fire døre og tre små vinduer blevet »muret til«. At kalde det »muret til« passer ikke rigtig, for i den gamle murstensbygning er der isat grå fundablokke ■■■ med hvid mørtel imellem. Der er én døråbning tilbage, der ikke er lukket. Også vinduet i gavlen ser således ud ■■■. Det ser rædselsfuldt ud på den gamle bygning i med ældre mursten.

– *Måske skal hele bygningen males for at skjule det dårlige udseende?*

Hvad er skete en måned senere, kan læses i **Jernbanenyheder Uge 36-2019** i kapitlet **FASTE ANLÆG**.

(BL)

UDLAND

DIVERSE

On 7/8 2019

Kraftig eksplosion ved Skattestyrelse

BRAG. I aftes lød et højt brag omkring Nordhavn Station på Østerbro i København, og en bygning stod i røg. Det bekræftede Københavns Politi over for B.T. »Jeg kan bekræfte, at vi er på vej derud,« siger vagtchef, Michael Andersen. Til Ritzau fortæller vagtchefen, at det er Skattestyrelsen på Østbanegade, politiet er rykket ud til. Et vidne

fortæller til B.T., at eksplosionen ved Nordhavn var så voldsom, at vinduer rystede, og braget kom helt ind i en lejlighed, selvom vinduerne var lukkede. B.T.s mand på stedet oplyste, at Nordhavn Station blev evakueret, og at togtrafikken var indstillet. Ved avisens deadline var det fortsat uafklaret, hvad der var sket. Læs seneste nyt på **BT.dk**.

Kilde: **B+T** metro, København, **NYHEDER, onsdag 7. august 2019**, side 2. B.T.
(BL)

Lige nu: Væltet træ spærrer for togtrafikken

DSB har lørdag eftermiddag indsat togbusser mellem Ringsted og Sorø, da et træ er væltet ned over skinnerne.

Et træ er væltet ned over togskinnerne mellem Ringsted og Sorø på Sjælland. Der kører derfor ingen tog mellem de to byer lørdag eftermiddag, men der er i stedet indsat togbusser. Det oplyser DSB på sin hjemmeside.

Kilde: **lørdag 10. august 2019** 14:46 Af Ritzau. Kopieret **søndag 11. august 2019** 4:40

<https://www.a4nu.dk/artikel/trae-vaelter-ned-paa-skinne-og-blokerer-tog-paa-sjaelland>

IC3-tog ramt af væltet træ: Al togdrift afbrudt resten af dagen

Al togdrift tværs over Sjælland er lørdag eftermiddag afbrudt. Det sker efter et IC3-tog med passagerer har ramt et væltet træ på skinnerne.

Det oplyser TV2 ØST.

...

Kilde: Citathistorie TV 2 Øst, 11 timer siden, kopieret **søndag 11. august 2019** 4.45.

<http://www.msn.com/da-dk/nyheder/indland/ic3-tog-ramt-af-v%c3%a6ltet-tr%c3%a6-al-togdrift-afbrudt-resten-af-dagen/ar-AAFCHks?ocid=ientp>

(BL)

BILAG

Fortegnelse over forkortelser

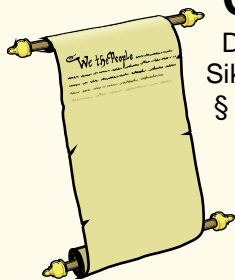
I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistrering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

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

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

Overkørsler



Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:
Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-18 – 108-11.

Kilde: <https://www.bane.dk/Jernbanevirksomhed/Sikkerhed/Trafikale-regler/SR>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.


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

Færdselstavler

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

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Bekendtgørelse om vejafmærkning nr. 1632 af **onsdag 20. december 2017**, <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?schultzlink=bek20171632>

Kapitel Æ. Letbanesignaler Tavler og signaler som kun henvender sig til føreren af letbanekøretøj.

Klik på pdf-ikonet  øverst til højre, hvis pdf-format ønskes.

Vehicle Keeper Marking Register – VKM
Fahrzeughaltercode Register – VKM

	VKM	UNIQUE	Status
Explanation:	Code shown on vehicles	Combination for uniqueness check	In use/ blocked/ revoked
Erklring:	Code an den Fahrzeugen	Kombination fr Kontrolle der Einmaligkeit	Verwendet/ blockiert/ Storniert

VKM	UNIQUE	Keeper Name/Halter Name/	Country	Status	www.
ARAIL	ARAIL	Aarsleff Rail A/S	DK	in use	aarsleff.com
AT	AT	Arriva Tog A/S	DK	in use	arrivatog.dk
CFLCD	CFLCD	CFL Cargo Danmark ApS	DK	in use	dansk-jernbane.dk
CONTC	CONTC	Contec Rail Aps	DK	in use	contec.dk
CRSA	CRSA	Contec Rail Safety ApS	DK	in use	
DAN	DAN	DSB aarhus Nrbane A/S	DK	in use	
DBCSC	DBCSC	DB Cargo Scandinavia	DK	in use	dbcargo.com/dk
DJM	DJM	Danmarks Jernbanemuseum	DK	in use	jernbanemuseet.dk
DSB	DSB	Danske Statsbaner	DK	in use	dsb.dk
DSBS	DSBS	DSB S-tog a/s	DK	in use	s-tog.dk
ENT	ENT	Banedanmark	DK	in use	bane.dk
LB	LB	Lokalbanen A/S	DK	in use	lokalbanen.dk
LJ	LJ	Lollandsbanen	DK	in use	lollandsbanen.dk
MALUS	MALUS	Malus Aps	DK	in use	malus.dk
METRO	METRO	Metro Service A/S	DK	in use	metroservice.dk
Mjba	MJBA	Midtjyske jernbaner A/S	DK	in use	
MjbaD	MJBAD	Midtjyske Jernbaner Drift A/S	DK	in use	
NJJ	NJJ	Nordjyske Jernbaner	DK	in use	njba.dk
RCDK	RCDK	Railcare Danmark A/S	DK	in use	railcare.se
RDK	RDK	Railion Denmark	DK	Revoked	railion.dk
RSC	RSC	DB Schenker Rail Scandinavia A/S	DK	Revoked	railion.dk
RSEJ	RSEJ	Railservice	DK	in use	railservice.dk
RTOG	RTOG	Regionstog A/S	DK	in use	regionstog.dk
SBF	SBF	A/S Storebelt	DK	in use	storebaelt.dk
SJVT	SJVT	Sydjyllands Veterantog	DK	in use	sjvt.dk
STEAM	STEAM	Rent a Lok Aps	DK	in use	rentalok.dk
VLB	VLB	Vestsjellands Lokalbaner A/S	DK	in use	ohj.dk, vlb.dk
VSVT	VSVT	Vestjellands Veterantog	DK	in use	vsvt.dk
VTV	VTV	Veterantog Vest	DK	in use	veterantog-vest.dk

Kilde: https://www.era.europa.eu/registers/vkm_en

List of VKMs, Related documents: [pdf](#)

Togekspeditionssteder

Togekspeditionssted	Fllesbetegnelse for stationer og holdsteder.
Station	Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmessige afvikling af toggangen som togflgestation, eller den kan vre lukket eller ubetjent.
Fri bane	Den del af banestrekningen, der ligger uden for stationsgrensen.
Holdsted	Fllesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbret – p den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmessige afvikling af toggangen. Et trinbret kan ligge helt eller delvist p en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

Stationsgrensen og rangergrensen

Grensen mellem den fri bane og en station benvnes stationsgrensen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dkker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

Stednavneforkortelser i Jylland

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

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy **Ny** Nykøbing Mors
Ur Hurup Thy **Gy** Glyngøre
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harboør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
Bmk **Hm** Hjerm **Ra**
Bækmarksbro Ravnstrup
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro **Vg**
Vemb **Ts** Tvis Viborg
Uf Ulfborg **Uu** Avlum **Kp**
Tm Tim **Id** Vildbjerg Karup
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Dæ** **Gp** Gødstrup **Hr** Herning
Lm Lem Videbæk **Stu** Studsgård **Hrm**
Sj **Bs** **Td** **Kæ** Kibæk Herning
Skjern Borris Trolhede Messecenter

Stednavneforkortelser på Fyn

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

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

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

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

Stednavneforkortelser omkring København

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

Stednavneforkortelser omkring Næstved

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