

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 3. juli 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Fr 24/6 2011

3 MG-togsæt

DSB MZ 1425 + 3 MG-togsæt kører omkring kl. 19.20 fra **Fa** mod **Ar**. Det første togsæt er helt fuldstændigt dækket af graffiti.

(Ikf via BL)

Ti 28/6 2011

DSBM MZ 1401 i Ar

Den rød/sorte MZ holder tilsluttet fremmednet i spor 501 – også **torsdag 30. juni 2011**.

(BL)

Fr 1/7 2011

To snepløve flyttes i Ar

Kl. 9.43 holder Køf 274 (r/s) med de to snepløve i vestenden af spor 50 foran dværgen. Begge snepløve, 137-0 + 145-3, står normalt i spor 509.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 21/6 2011

Dronningevognen

Cirka 09:25 så jeg fra et tog fra **Cph** til **Kh**, dronningevognen og en anden mørkerød vogn af samme længde blive trukket af en gammel, rød MY fra **Kh** mod **Val** (Valby); kun MY og 2 vogne.

(CV via BL)

Ma 27/6 2011 – ti 28/6 2011

Lidt fra ugens første arbejdsdage

Efter ti dages god ferie i Alperne meldte hverdagen sig igen i mandags med "Næstved-natten". På grund af Roskilde-festivalen var tjenesten ændret, så jeg ført skulle møde 23.02 (en time senere end normalt, men heldigvis stadig fri 05.27).

Lille Syd

Jeg skulle køre den sidste omgang på **Lille Syd**. Arbejdet med at bygge bro for fordelingsvejen lidt efter **Næn** (Næstved Nord) er skredet godt frem, der stod en rambuk på den ene side af banen, og var også gravet på sydsiden af banen. Der er stadig ikke kommet brodæk på broen for **Bomosevej**. Det så i mørket også ud, som om man er gået i gang med at lave en vej ved **Gødstrup** i forbindelse med nedlægning af flere overkørsler dér.

I **Kj** stod Contec Rails flotte blå Køf 258 uden for remisen med en Fccs.

I **Gt** (Gadstrup) krydsede jeg M 6361 bestående af fire MR-sæt fra dagens festivaltog. I år bruger man tilsyneladende kun spor 7 i **Ro** til festivaltogene; de andre år har man anvendt hele perronen med spor 6 og 7 til festivalen.

Da jeg kom tilbage til **Næ** med RØ 82479, skulle jeg forsyne og vaske toget. En kollega havde problemer med, at kørelåsen (kræver luft for at kunne løsne bremsen) ikke ville gå ind på MR sæt 08, der havde været med i 6361. Så der gik over en time med først at prøve at få det til at makke ret, og, da det var opgivet, få rangeret de to sidste togsæt fra 6361 til tankning og kobling med tre andre MR-sæt.

5 MR

Frem til på **mandag** kører M 8034 hver morgen fra **Næ** 8.25 med fem MR-sæt (i weekenden måske kun med fire). I **Ro** deles toget, et sæt returnerer til **Næ** som ordinært tog, de andre bruges til dagens festivaltog.

Natten mellem **tirsdag 28. juni 2011** og **onsdag 29. juni 2011** havde jeg så "Københavnernatten"; jeg kørte ind med RØ 4274 (MF sæt 10). Mellem **Vy** (Viby Sjælland) og **Ro** mødte jeg et tog bestående af flere MR-sæt, måske ekstraordinær MR-udveksling, for i **Ro** holdt stadig fire MR-sæt i spor 7.

Kh & Blv

Efter at have sat MF'en i spor 1 på Kh sad jeg et par timer i en lænestol og småblundede, inden jeg tog en taxi ud til **Blv** (Belvedere) for at klargøre DSB ME 1522. Den startede også godt nok, men der kunne ikke komme spænding på mellemkredsen, og hverken mine egne eller lki-vagtens evner rakte til at få lokomotivet til at flytte sig en centimeter ved egen kraft.

Jeg skulle også tjekke om jordkniven i generatorrummet stod korrekt, men da jeg ikke har kigget nærmere på en jordkniv, siden jeg kørte med kørelærer for små seks år siden, var jeg lidt i tvivl om, hvordan den skulle stå. Heldigvis var en flink kollega ved at klargøre DSB ME 1515 til RØ 5901 lige ved siden af, og han kom gerne til hjælp, og havde endda de gamle fejlsøgningskort med Erling Nederland-tegninger med. Men lige meget hjalp det.

Først ville disponenten have mig på gården for at klargøre DSB ME1504 i stedet, men inden jeg fik bestilt taxi, kom der heldigvis kontraordre, jeg skulle nu have reservestammen (der var klargjort). Føreren fra den skulle så tage på gården for at hente ME 1504.

Da jeg passerede **Blv** med RØ 2201, så jeg ME 1504 var ved at koble med ME 1522.

Kh-Næ

I **GI** (Glostrup) stod en række skydevægsvogne, bl.a. en isoleret DB Hbbills³⁰⁸.

I **Tå** (Tåstrup) (fjernsiden) holdt MY 105 med sprøjtetoget, en af Malus' SBB-troljer ved to bagharpningsvogne og en blokvogn holdt med Aarsleffs lille svellestopper.

I **Ro** rangerede Regionstogs Mx 42 solo ved spor 8/9, og ved remisen stod DSBM MX 1001 + Strix-målevognen + DSBM MY 1159.

Efter **Ro** mødte jeg en MZ med noget, der lignede et øl-tog.

Ellers oplevede jeg ikke så meget. I **Ro** kom jeg ind i spor 2 på en tus-togvej, og sammen med syv hastighedsnedsættelser betød det, at toget var -4 min ved ankomst i **Næ**. Rettidighedsstatistikken for **Sydbanen** ser generelt noget rød ud i disse dage.

(JSL via BL)

Lø 2/7 2011

Flytog lørdag

I dag så jeg fra tog RØ 2238 to røde DB-lokomotiver med et norsk flytog på vej mod Vest, da jeg passerede **GI** (Glostrup).

(JSL via BL)

Sø 3/7 2011

Festivaltog fanget i vandet

Det forlyder, at de fire MR-sæt, der kørte festivaltog i går, og som skulle gøre det igen i dag, blev kørt til **Blv** (Belvedere), og skulle havde stået der i 80 cm vand! På **Blv** stod også en del DD-stammer, så der har vist været problemer med festivalkørslen i dag.

På **Lille Syd** har togene derfor standset ved **Rof** (Roskilde Festivalplads) på vej mod **Ro**, og to af de tre stammer er opformeret til to henholdsvis tre MR-sæt.

Ved 18-tiden slog lynet ned mellem **Næ** og **Lu** (Lundby) og betød, at kun det vestlige spor kunne benyttes.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Lø 11/6 – sø 12/6 2011 + lø 18/6 – sø 19/6 2011

Befordring af U-21-passagerer

De to første gange Arriva litra AR har været N for **Hb**, blev det AR 26 på begge ture.

Kørslen – den tredje gang – **lørdag 25. juni 2011** er aflyst, da U-21 ikke vandt.

(BL)

Lø 18/6 2011

Broen over Kongeåen sætter sig

Broen skal istandsættes, og søjlerne blev gjort frie. Et skinnetog kører over om formiddagen, og broen sætter 6 cm. Derefter indstilles kørsel om broen. 3 togsæt bliver "indespærret" S for **Gs** (Gredstedbro).

(BL)

Fr 24/6 2011

AR AR 1015 er flyttet fra mdt Str til Va

Fredag 3. juni 2011 var der vendegearsfejl i **Ti**, da toget skal returnere som tog RA 5568 (Ti-Str) med afgang **Ti** kl. Gearet blev midtstillet.

I km 52,4 Hæ → Bn (Hørdum-Bedsted Thy) blev akselvendegearet tabt på det bagerste køretøj AR 1015 A. Gearet ramte betonelementer i usikret ovk 160 i km 52,219, der hobede sig op under bogien, hvilket medførte en afsporing af bagerste bogie. Toget kørte afsporet hen til usikret ovk 159 i km 52,092 og lidt forbi, i alt cirka 130 meter.

Der skete rimelig store skader på sporet og på toget, der blev sporsat kl. 9.20. Havarikommissionen kom til stedet og lavede en undersøgelse. Efter sporsætningen kørte det til **Str** som tog AM 6104 (Bn-Str), AR + AR, 40 km/t., altså to togsæt. Der var sat rulleskøjter under hver af de to aksler drivbogien på AR 1015 A.

Ved kørslen **Str-Va lørdag 25. juni 2011** som tog AM 6150 (Str-Va) var der en sort, nylakeret bogie under AR 1015 A, men alligevel var tog 6150 tillyst med kun 40 km/t.

AR 1015 ankom i spor 3 i **Va** kl. 2.08½ (+41½). Togsættet blev parkeret i spor 6 M.

Hastigheden var kun 40 km/t., så køretiden om de 128,9 km fra **Str** har været mindst 120 : 40 = 3 timer plus 9 × 1½ minut/km = 15 minutter. I alt mindst 3 timer og 1 kvarter.

(BL)

Ti 28/6 2011 – on 29/6 2011

Lintsærtog Pa → Ar/Va

Et tysk lokomotiv/togsæt trak med bastardkobling AR AR 1005 + 1021 + 2047 (rækkefølge ukendt) fra **Anb tirsdag 28. juni 2011** kl. 23.04) (p) til **Pa** med ankomst kl. 2.13 (p) **onsdag 29. juni 2011**.

Det tyske lokomotiv/togsæt trak derefter med bastardkobling AR AR 10 fra **Pa** kl. 2.52 til **Anb** an 5.06 (p), se **KØREPLANER**.

De tre Linttog, AR 1005 + 1021 + 2047 (rækkefølge ukendt), fortsætter til **Vj**, hvor de to serie I kører via **Hr-Sj** til **Va**, mens AR 2047 fortsætter til **Ar**.

(BL)

KØREPLANER

Fr 24/6 2011 – lø 25/6 2011

AR AR 1015 kører fra mdt Str til Va

Tog AM 6150 (Str-Va), AR 1015, 40 km/t., Str 23.00, Ho (28-36), Va 2.50.

(BL)

Lø 25/6 2011

Befordring af U-21-passagerer aflyst

Da de to første kørsler, Arriva har kørt N for **Hb**, havde fundet sted, vandt U-21 ikke ved den anden kamp, og derfor måtte den tredje kørsel aflyses:

Tog RA 8443 (Ar-Lih), AM 8244 (Lih-Ab), AM 8245 (Ab-Lih), RA 8446 (Lih-Ar), AR, 120 km/t.

(BL)

Lø 25/6 2011 – sø 21/7 2011

Særkøreplan

Sporarbejde Esbjerg-Guldager fra den 1. juli til og med den 3. juli 2011
Banedanmark foretager sporarbejde på strækningen mellem Esbjerg og Guldager fra fredag aften den 1. juli til og med søndag den 3. juli 2011.
Arrivas tog er derfor erstattet af togbusser.

Se togbuskøreplan her

(opdateret version per 29.06.11)

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/294-sporarbejde-esbjerg-guldager-fra-den-1-juli-til-og-med-den-3-juli-2011>

(BL)

Lø 25/6 2011 – sø 21/8 2011

Særkøreplan

Sporarbejde Kolding-Bramming-Esbjerg

På en hylde ved billetsalget på **Ar** ligger der **tirsdag 28. juni 2011** en særkøreplan for strækning 80. Køreplanen er opdelt i tre gyldighedsperioder:

Lørdag 25. juni 2011 kl. 2.00 – mandag 11. juli 2011 kl. 2.00

Mandag 11. juli 2011 kl. 2.00 – torsdag 4. august 2011 kl. 20.00

Torsdag 4. august 2011 kl. 20.00 – søndag 7. august 2011.

På INGEN af de 36 A5-sider er der angivet en køreplan, der er gældende efter **søndag 7. august 2011!**

ESBJERG > NIEBÜLL

SÆRKØREPLAN

● Esbjerg



● Niebüll

ARRIVA

– Hvorfor står der så gyldighed til **søndag 21. august 2011**?

På DSB's **Køb og find rejse** søges der efter rejsemuligheder fra **Es** til **Md** er aften, og da kører eksempelvis tog IC 864 normalt. Et RE-tog er omdøbt til RE 83377.

– Hvorfor står der så gyldighed til **søndag 21. august 2011** på **særkøreplanen**?

– Kan det tænkes, at sporombygningen varer længere end planlagt?

Foto af hvad?

– Hvad specielt er der at fotografere?

– DSB-tog standsende i **Tb** (Tjæreborg)!

To dage senere – **torsdag 30. juni 2011** – besøges billetsalget i **Ar** atter. Nu er **Særkøreplan Sporarbejde Kolding-Bramming-Esbjerg** ændret til at være gældende **lørdag 25. juni 2011** kl. 2.00 – **søndag 7. august 2011**. De 14 "tomme" køreplansdage **mandag 8. august 2011** – **søndag 21. august 2011** er slettede.

Til orientering af særtogkøreplanssammlere. Der er trykt to særkøreplansudgaver for **Sporarbejde Kolding-Bramming-Esbjerg**.

(BL)

La 25/6 2011 – sø 13/11 2011

Sporarbejde Esbjerg-Niebuß

25. JUNI – 13. NOVEMBER 2011 (BEGGE DAGE INKL.)

Banedanmark foretager sporrenovering på strækningen mellem Esbjerg og Tønder i perioden lørdag den 25. juni til og med søndag den 13. november 2011. Arrivas tog erstattes af togbusser på hele eller dele af strækningen i løbet af perioden.

Renoveringen er opdelt i følgende faser:

FASE 1:

25. JUNI – 21. AUGUST (BEGGE DAGE INKL.)

Esbjerg-Tønder

Alle Arrivas tog på denne strækning erstattes af togbusser – Arriva udgiver en særlig køreplan for Tønderbanen i denne periode.

25. JUNI – 10. JULI (BEGGE DAGE INKL.)

Tønder-Süderlügum

Togene erstattes af togbusser – se særkøreplanen.

DSB kører efter særlige køreplaner mellem Esbjerg og Bramming (Fredericia) i perioden 25. juni til 21. august.

FASE 2:

22. AUGUST – 13. NOVEMBER (BEGGE DAGE INKL.)

Ribe-Tønder

Alle Arrivas tog på denne strækning erstattes af togbusser – Arriva udgiver en særlig køreplan for Tønderbanen i denne periode.

Køreplaner kommer senere!

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/sporspaerring-esbjerg-niebull>

(BL)

Sporarbejde Esbjerg-Niebuß 25. juni til 13. november 2011

Banedanmark udfører sporrenovering på strækningen Esbjerg-Niebuß i perioden fra den 25. juni til og med den 13. november 2011.

Arrivas tog erstattes af togbusser på hele eller dele af strækningen i løbet af perioden.

Arbejdet opdeles i to faser.

Fase 1 – 25. juni – 21. august arbejdes der på strækningen Esbjerg-Tønder

25. juni – 10. juli arbejdes der på strækningen Tønder-Süderlügum

Fase 2 – 22. august – 13. november arbejdes der på strækningen Ribe-Tønder

Læs detaljeret information og se særkøreplaner, togbus stoppesteder osv. på siden

Sporspærring Esbjerg-Niebuß, som løbende vil blive opdateret med relevant information.
Sporspærring Esbjerg-Niebuß

Kilde:

<http://www.mitarrriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/287-sporarbejde-esbjerg-niebuell-25-juni-til-13-november-2011>, downloadet **onsdag, den 29. juni 2011**

(BL)

Ti 28/6 2011

3 Lint Anb-Pa

Bestellerangaben:

Überführung von 3 LINT-Fahrzeugen nach Padborg und einen zurück Niebuß. In Jübeck bitte immer 20 min. für Umlauf incl. Umsetzen Scharfenbergkupplung einplanen.

DLr 83354 (33.6) Niebuß -Padborg

Verkehrstag: Di 28./Mi 29.06.11

Tfz: T4 (627)

Wagenzuglast:204 t Wagenzuglänge:126 m Gesamtzuglänge:149 m, Mbr 68 P

Streckenklasse gefordert: <C2>

100 km/h

Im Sonderfahrplan nach Bfpt 195

Niebuß 23.04, Lindholm 10, Stedesend 13, Bk Langenhorn Hp 19, Bredstedt 27, üst Hattstedt 35, Husum 23,43-0.25, Jübeck 0.52-1.37, Flb Weiche Süd 2.01, Flensburg Weiche 03, Abzw Friedensweg 05, Bahnverw.grenze 11, Padborg 2.13.

Besteller neg Niebuß GmbH

Kilde: TA

Trækraften skulle have været MZ 1439, der er stationeret i **Anb**, men det blev en anden trækraft. De tre togsæt var AR 1005, 1021 og 2047. Rækkefølge i oprangering er ukendt.

(BL)

Ti 26/6 2011 – lørdag 10/12 2011

Ny køreplan 26. juni 2011 for Odderbanen

På hylderne ved billetsalget på **Ar** lå der en ny køreplan for **Odderbanen** gyldig **søndag 26. juni 2011 – lørdag 10. december 2011**. Hvad årsagen til den nye køreplans udgivelser her midt i denne sommer, står der intet om i køreplanen. Samdrift med DSB er endnu ikke begyndt.

Skal du fotografere Y-tog, inden de udfases, og har brug for tognumre på de tog, de pågældende Ym kører, er der angivet sekscifrede tognumre. Det står også i den store publikumskøreplan, hvor køreplanen nu er ændret.

– *Måske står information på MjbaD's hjemmeside?*

(BL)

Ny køreplan 26. juni 2011

Søndag den 26. juni træder en ny køreplan i kraft på både Odderbanen og Lemvigbanen.

På Odderbanen kører togene et minut tidligere fra både Odder og Aarhus, nemlig fra Odder på minuttal 03 og 33, og fra Aarhus på minuttal 15 og 45.

Togene ankommer til Aarhus og Odder et minut senere end nu.

Link til de nye køreplaner nedenfor:

På Lemvigbanen er der en del minutændringer, især ankomster til Lemvig om morgenen, så toget passer bedre med mødetid på Lemvig Gymnasium og Lemvig Handelsskole

Link til de nye køreplaner nedenfor:

Kilde: <http://www.lemvigbanen.dk/index.asp?uID=876223610529062011194538>

(BL)

Ti 26/6 2011 – 30/6 2012

Ny årskøreplan for Ho-Str-Lmv



På **Lemvigbanen** er der også kommet en ny køreplan, og hensyn mødetidspunkterne for eleverne på Lemvig Gymnasium og Lemvig Handelsskole må siges at være taget i god tid. Sommerferien ER begyndt **søndag 26. juni 2011**.

I den netop ugyldige køreplan var der kun buslinje 23 **Ho-Str-Lmv** og 93 **Vem-Lmv-Thb**, men den nye køreplan er vokset til en tykkelse på 7 mm. Der er tilføjet egnens buskøreplaner, teletaxa, flexitur, bybusser i **Ho** og **Str** samt **venøbussen**. De to sidste køreplaner har ikke været trykt sammen med andre køreplaner. Gode kort viser med skraveringer **////**, hvorfra og hvortil "Du kan bestille kørsel til/fra alle husstande ...".

(BL)

On 29/6 2011

1 Lint Pa-Anb

Bestellerangaben:

Überführung von LINT-Fahrzeugen nach Niebüll und einen zurück Padborg. In Jübeck bitte immer 20 min. für Umlauf incl. Umsetzen Scharfenbergkupplung einplanen.

DLr 93643 (33.6) Padborg-Niebüll

Verkehrstag: Mi 29.06.11

Tfz: T4 (627)

Wagenzuglast:68 t Wagenzuglänge:42 m Gesamtzuglänge:65 m, Mbr 68 P

Streckenklasse gefordert: <C2>

100 km/h

Im Sonderfahrplan nach Bfpl 195

Padborg 2.52, Bahnverw.grenze 53, Abzw Friedensweg 58, Flensburg Weiche 59, Flb Weiche Süd 3.01, Jübeck 3.17-59, Husum, ust Hattstedt 31, Bredstedt 50, Bk Langenhorn Hp 56, Stedesand 5.00, Lindholm 5.02, Niebüll 5,06

Besteller neg Niebüll GmbH

Kilde: TA

Det var AR AR 10, der blev slæbt **Pa → Anb**.

AR AR 1005, 1021 og 2047 (rækkefølge i oprangering ukendt) forsætter for egen kraft. Herefter fortsætter materiellet til **Vj**, hvor toget deles. AR 1005 + 1021 fortsætter over **Hr-Sj** til **Va**, mens AR 2047 kører videre mod **Ar**.

Under sporombygningen skal ét Linttog klare hele toggangen på **Tønderbanen**.

(BL)

Befordring af materiel

Tog: AM 6101 (Pa-Hr), 3 LINT, Pa-Te 120, Te-Vj 140, Vj-Hr 120 km/t.

Pa 3.05, Fa 4.22, Vj 4.43, Ke 5.(26)-29, Hr 5.35.

Tog. AM 6102 (Hr-Va), 2 LINT, 100 km/t., Va-Va 120 km/t.

Hr 6.10, Sj (6.40) 7.40 Sj 5114, 51055109, Tr 8.(02)-17 5115, Va 8.28.

Kilde: toganmeldelse. 15240

Tog. AM 6105 (Vj-Ar), LINT, Vj-Ar 140 km/t.

Vj 5.00, Ar 5.45.

Bemærkninger: Materiellet til ovenstående tog er bagerste togsæt i ankomsten til Vejle af tog AM 6101, (TA 15240). Efter ankomst til Ar rangerer togsættet til spor 502.

Kilde: toganmeldelse. 15253

Bemærkninger til de tre særtog

1. Tog 6101 er sat til at måtte køre 140 km/t. **Te-Vj** og tog 6105. I førerrummene på samtlige litra AR står der "Max 120 km/t.

– Hvis der nu skrives **140** i ATC-boksen, kan det så lade sig gøre at køre 140 km/t.?

2. Tog 6101 er gennemkørende i **Vj** kl. 4.43. Der må da skulle standses for at afkoblet AR 2047 m.u., der så skal klargøres. En klargøring er der af sat 20 minutter til, og tog 6105 skal afgå 17 minutter senere ...

3. Tog 6102 må køre hele 120 km/t. i **Va**. Strækningshastigheden **Es-Va** 120 km/t., men sporene i **Va** i km 73,2 er dårlige, så dårlige, at der i længere tid har været La **40** grundet **banens tilstand**.

Ændringer i trafikken

Lørdagens skybrud over København og Sjælland giver ændringer og aflysninger til vores tog hele søndagen

Regnvejret lørdag aften har lukket de fleste spor på København H og sporene mellem København H og Østerport.

Vi arbejder på at fjerne vand og reparere skader og har endnu ingen prognose for, hvornår vi kan køre normalt til og fra København H igen.

Det betyder, at:

Vores regionaltog, der normalt kører mellem Østerport og Roskilde/Ringsted, ikke kører søndag. I stedet vil regionaltog til og fra Nykøbing F samt til og fra Kalundborg få ekstra stop i Borup, Viby Sj., Trekroner og Hedehusene.

Også **IC-togene** fra Sjælland mod Fyn og Jylland vil køre med ændringer.

På **Kystbanen** er togene mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og Hellerup erstattet af Togbusser. Togene mellem Malmø og Kastrup samt mellem Hellerup og Helsingør kører hvert 20 minut og standser ved alle stationer.

Metroen kører ikke mellem Vanløse og Forum.

S-tog:

Linje A kører hvert 20. min mellem Dybbølsbro og Køge og mellem Svanemøllen og Farum

Linje B kører hvert 20. minut mellem Hillerød og Hellerup og mellem Valby og Høje Taastrup

Linje C kører hvert 20. minut mellem Valby og Frederikssund og mellem Hellerup og Klampenborg

Linje F kører desværre ikke i dag.

Vi henviser til Movias busser

På grund af det massive regnvejr er det ikke muligt at køre med S-tog mellem Hellerup og København H, og igen mellem Dybbølsbro og Valby. Vi henviser til Movias buslinje 1a.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=-24359>, søndag 3. juli 2011 kl. 06:00

(BL)

Ændringer i trafikken

Ændringer resten af søndag efter lørdagens skybrud over Sjælland

Regnvejret lørdag aften har betydet, at mange af sporene på København H ikke fungerer – vi kan nu køre igen mellem København H og lufthavnen i Kastrup, men stadig ikke mellem København H og Østerport.

Vi arbejder på at fjerne vand og reparere skader, og har endnu ingen prognose for, hvornår vi kan køre helt normalt igen.

Det betyder, at:

Togene kører med forsinkelser – enkelte tog ca. 30 minutter.

Vores **regionaltog**, der normalt kører mellem Østerport og **Roskilde/Ringsted**, kører ikke søndag. I stedet vil regionaltog til og fra Nykøbing F få ekstra stop i **Borup, Viby Sj., Trekroner og Hedehusene**.

Togene til og fra **Kalundborg** kører kun mellem **Kalundborg og Roskilde, resten af dagen**. Vi henviser passagererne til InterCity-togene, der kører mellem Roskilde og København H

Togene til og fra **Nykøbing F** kører kun til og fra Høje Taastrup – resten af søndagen. Vi henviser til InterCity- eller InterCityLyntogene til/fra Høje Taastrup.

InterCity-togene fra Sjælland mod Fyn og Jylland kører, men med forsinkelser. **De vil desuden standse i Valby i begge retninger til/fra Fyn og Jylland.**

På **Kystbanen** kan togene igen køre mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og København H.

Mellem København H, Nørreport, Østerport og Hellerup er togene erstattet af Togbusser. Togene mellem Malmø og København H samt mellem Hellerup og Helsingør kører hvert 20. minut og standser ved alle stationer.

InterCity Bornholm kører normalt og færgeren mellem Ystad og Rønne sejler også til tiden.

Metroen kører normalt.

S-tog:

På grund af det massive regnvejr er det ikke muligt at køre med S-tog mellem Hellerup og København H, og igen mellem Dybbølsbro og Valby. Vi henviser til Movias buslinje 1a mellem Hellerup og København H og til Togbusser mellem Valby og København H. Desuden standser InterCitytogene i Valby i begge retninger til og fra København H.

Sådan kører S-togene, altså:

Linje A kører hvert 20. min mellem Dybbølsbro og Køge og mellem Svanemøllen og Farum

Linje B kører hvert 20. minut mellem Hillerød og Hellerup og mellem Valby og Høje Taastrup

Linje C kører hvert 20. minut mellem Valby og Frederikssund og mellem Hellerup og Klampenborg

Linje F er erstattet af Togbusser.

Vi henviser til Movias busser og Togbusserne mellem Valby og København H.

MOVIA:

Movia's busser kører fint.

Infosystemerne på stationerne er nede i hele landet:

Højtalersystemerne er ude af drift flere steder i landet efter regnvejret lørdag aften.

Infoskærmene virker, men arbejder langsomt. Derfor kan vi ikke være sikre på at få alle tog skiltet korrekt.

Vi arbejder på at få systemerne til at virke, men har ingen prognose.

Tag af sted i god tid!

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=24359>, **søndag 3. juli 2011** kl. 17:35

(BL)

Ma 4/7 2011

Ændringer i trafikken

Sådan kører trafikken mandag den 4. juli 2011

Regnvejret lørdag aften har betydet, at mange signaler mellem København H og Østerport ikke fungerer og derfor er ved at blive repareret.

Derfor kører der færre regionaltog end normalt på Sjælland hele dagen.

Ingen InterCity- og Regionaltog mellem København H og Østerport

Der kører ingen InterCity- og Regionaltog mellem København H og Østerport.

I morgen kører togene igen på denne strækning.

...

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=24369>, **mandag 4. juli 2011** kl. 20:50

(BL)

Ti 5/7 2011

Ændringer i trafikken

Sådan kører togene tirsdag den 5. juli 2011

En stor del af de ødelagte systemer til togdrift er nu blevet repareret efter regnskylllet lørdag aften. Derfor kører togene tirsdag næsten normalt på Sjælland.

Dog er der stadig enkelte problemer med systemerne, så der kører kun tog én gang i timen til og fra Nykøbing F og Holbæk.

InterCity- og InterCityLyntog mellem Sjælland, Fyn og Jylland

InterCity-togene kører normalt.

InterCitytogene fra Aarhus til Københavns Lufthavn Kastrup kører tirsdag ind om København H – mandag kom disse tog ikke til København H, men direkte fra Høje Taastrup til Københavns Lufthavn Kastrup, da der ikke var plads til alle tog på København H.

Til og fra Nykøbing F

Også tirsdag kører der ét tog i timen til og fra Nykøbing F.

Fra Nykøbing i minuttal 49

Fra Østerport i minuttal 01/København H i minuttal 11
Desuden kører de fleste myldretidstog – dog ikke toget fra Nykøbing F kl. 7.13.

Til og fra Kalundborg

Der kører ét tog i timen til og fra Kalundborg – men tirsdag kører de til og fra København H – og ikke som mandag kun til og fra Høje Taastrup.

Fra Kalundborg i minuttal 09 eller 04

Fra Østerport i minuttal 28/København H i minuttal 37

Desuden kører de fleste myldretidstog – dog ikke toget fra Kalundborg kl. 7.32.

Regionaltogene mellem Ringsted/Roskilde og København H/Østerport

Disse tog kører tirsdag helt som normalt.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=-24384>, mandag 4. juli 2011 kl. 19:00

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 26/6 2011

Tørvetog

Hjerl Hede

Hver sommer er der “ægte” liv i bygningerne og på markerne på **Hjerl Hede**, idet der sker en levendegørelse med 100 deltagere – voksne og børn. Der er undervisning af skolebørn.

Perioder med levendegørelse 2011:

25. juni – 14. august, 20.-21. august, 27.-28. august, 3.-4., 10.-11., 17. og 18. december 2011.

Oplysninger delvist hentet på <http://www.hjerlhede.dk/da/content/oplevel-historien-0>

Tørvebanen og damplokomotiver på Hjerl Hede

Tørvebanen

Banen er anlagt i 1975 med en sporvidde på 700 mm og lagt om til 785 mm i efteråret 1988.

De brugte skinner og sveller er fra Vandbygningsvæsenets nedlagte smalsporede (785 mm) industribane. Ved den jyske vestkyst blev banen anvendt til transport af materiale og mandskab ved reparation af høfderne.

Skinneerne er boltet sammen med lasker og fastgjort til svellerne med spiger. Spiger er kraftige søm med et specielt hoved. Banen på Hjerl Hede er ca. 800 meter lang.

Kilde: <http://www.hjerlhede.dk/dk/samlinger/mosebrugsmuseum/toervebane/>

Det er A-spir. Målt på et Google Earth kort er strækningen kun 0,75 km lang. Der er brandbælter langs sporet. Et vandtårn står ved udgangsstationen.

Ovenstående er hentet **mandag 27. juli 2009** under levendegørelsen. Det angivne link virker IKKE mere (**søndag 26. juni 2011**).

Damplokomotiver

På hjemmesiden <http://www.hjerlhede.dk/> var det i tidligere år muligt ad kringledede veje at finde en oversigt over **Hjerl Hedes** damplokomotiver. Det er ikke lykkedes indtil videre for året **2011**. Søgtes der på Google, kommer der en henvisning til hjemmesiden med syv undermenuer, men ved et klik med musen på flere af dem, er svaret: **Den ønskede side findes ikke**.

På Dansk Jernbane-Klub, Jernbanelinks, står der Hjerl Hede\Billeder\Mosebrugsmuseet\. At søge på hjemmesiden efter ordene “mosebrugsmuseet” eller “damplokomotiv” giver heller intet svar. På et andet link <http://www.kongper.dk/hjerlhede.htm> kan dampsavværkets lokomobil og et damplokomotiv ses.

Oversigt over mosebrugets materiel kan ses på <http://foto.dk/foto2/thumbnails.php?album=16>

Andre links:

Et damplokomotiv – tre liv <http://www.smalspor.dk/arkiv/etlokomotiv/HjerlHede1.html>

Smalsporede industribanelokomotiver http://www.smalspor.dk/search_alt001.asp

Indtast kriterium: “Hjerl Hede”.

En dag på Hjerl Hede <http://www.asgerkaare.dk/smalspor/spothjerlhede/spothjerlhede.html>

Torsdag 26. juli 2007 skrev BL om thyholmfoto.dk »Hjerl Hede

Et nyt underkapitel er lagt ind på denne hjemmeside med 54 billeder fra Hjerl Hede. Faxe IV, der i år har 100-års-jubilæum, er med på de fleste af "lysbillederne". Tag med på gratis udflugter. ...

Et nyt underkapitel om **Hjerl Hede** med Faxe IV i drift!

Kilde: <http://thyholmfoto.dk/album/Veterantog,%20Hjerl%20Hede/index.html>

Mandag 27. juli 2009 skrev BL om damplokomotiver

Der blev kørt med HH 2 + kongevognen med kongebå sider + skovvogn J3-1 + sort 449 + 450 + 451 + 452 cirka hver halve time.

Ved den ensporet remise og to sporskifter holdt under et halvtag 8 rustne tipvogne.

I remisen holdt først D11, dernæst FJ IV og inderst HH 1 uden kedel. En ny kedel skal monteres på den. Materiellet kunne ses på

<http://www.hjerlhede.dk/dk/samlinger/mosebrugsmuseum/toervebane/togmateriel.htm>

Svaret **søndag 26. juni 2011** er: **Den ønskede side findes ikke**. Tørvebanen/mosebanen er således fjernet fra **Hjerl Hedes** hjemmeside. Et damplokomotiv kører også før jul.

Hjerl Hede ligger 20 km fra **Str** og 8 km fra **Vp**.

Søndag 26. juni 2011 kørsel med HH 2

Først passeres savværket, hvor automobilen omsætter damp til cirkelbevægelser. Se maskinen på <http://www.bremdal.com/turist/hjerlhede/hjerlhede.html>

Der blev kørt med HH 2 + kongevognen med kongebå sider + skovvogn J3-1 + sort 449 + 450 + 451 + 452. Kun vogn 449 er original. Vogn 450-452 er bygget af dagens lkf på HH 2.

FJ IV er taget ud af drift som reservemaskine.

En oversigt over materiel er ved at blive etableret igen på hjemmesiden for **Hjerl Hede**.

(BL)

FASTE ANLÆG

Ma 23/5 2011

Rettelsesblade 4337-4338 til TIB (V)

25. Ab-Fh-Ab

Spor **0** i **Hj** skifter spornummer til spor **15**.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4337-4338, **mandag 23. maj 2011**

(BL)

Ma 30/5 2011

Rettelsesblade 4339-4341 til TIB (V)

23. Ar-Fa

Indtil rettelsesbladene blev gyldige, var hastighederne i sydenden af **Ar** (omkring ex **Kgv** (Kongsvang) km 105,5):

	107,6	105,7	105,3	
40	110	120	150	
40	100		130	
	107,6	105,7	105,3	

Fra **mandag 30. maj 2011**:

	107,6	106,2	105,9	105,7	105,3
40	110	60	110	120	150
40	100	40			130
	107,6	106,2	105,9	105,3	

Kilde: **TIB (V)**, **mandag 30. maj 2011**, rettelsesblade 4339-4341

Der har været La i forbindelse med tre jernbanebroer over **Åhavevej** i **Kgv** under udskiftning, og ændringerne i TIB (V) kan skyldes, at ved at "kalde" dem en Fast hastighedsnedsættelse spares angivelse i den daglige La.

(BL)

Ti 14/6 2011

Rettelsesblade 4342-4344 til TIB (V)

35. Sd-Sj-Sd

Sv-SI: Strækningshastigheden 120 har været begyndende i km 24,5 og sluttende i km 29,0.

Nu ændres den til 120 begyndende i km 23,6 – 0,3 km inden for stationsgrænsen i **Sv** (Svejbæk) – og sluttende i km 29,0 – 0,1 km før stationsgrænsen til **SI**.

SI-Sv: Strækningshastigheden 120 har været begyndende i km 29,0 og sluttende i km 26,0.

Nu ændres den til 120 begyndende i km 29,0 – stadig 0,1 km efter stationsgrænsen i **SI** – og sluttende i km 25,1.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4342-4344, **tirsdag 14. juni 2011**,

	De gamle 120-stykkers længde	De nye 120-stykkers længde
Sv-SI	4,5 km	5,4 km
SI-Sv	3,0 km	3,9 km

Der er stadig ikke den samme strækningshastighed i begge kørselsretninger over det samme stykke spor.

– *Måske skyldes det er revurdering af tændstedernes placering i forhold til ovk 44 i km 23,6 og ovk 46 i km 24,5?*

(BL)

Klargøring Fredericia

Byggeriet på Fredericia p-rist er nu i fuld gang. Spor 47 er åbnet men mangler aptering med høje riste perroner, hvilket vil ske i løbet af sommeren. Omstillingsanlæg vil blive taget i brug ca. d. 1/9, og inden da vil vi have uddannet supervisorer ...

Ombygningen af spor 42 (Det gamle spor 41) er på vej til at blive færdiggjort og vil åbne d. 15/6-2011

...

Dagen efter går næste stadie i gang ... Spor 65, 410, 411, 412 og 413 bliver fjernet, og spor 50 vil være lukket i dagtimerne. Der vil blive etableret nødolieforsyning i spor 42 (det gamle 41), og samtidig vil spor 98 blive lukket for at etablere 2 nye spor (spor 410 og 411, hvor spor 98 ligger i dag). Skråsporet bliver fjernet, og de 2 store oliesiloer bliver fjernet og erstattet af 2 mindre tanke.

Der vil, så vidt det er muligt, være ekstra personale på p-risten på hverdage i tidsrummet 17-01. Disse kan være behjælpelige med forsyningsopgaver.

Alt dette vil komme til at foregå i løbet af den næste måned og vil give os udfordringer med parkering af togsæt. Det vil også være muligt, at der er parkeret togsæt i spor 47.

Vær dog opmærksom på, at der visse steder i spor 47 ikke er en perron. Vi vil forsøge at undgå at planlægge parkering netop her, men kan ikke helt udelade muligheden.

Kilde: Fremføring, Nyhedsbrev nr. 5, **tirsdag 14. juni 2011**

(Ikf via BL)

To 16/6 2011

Ukrudt i Ti

Så er ukrudtet fjernet i spor 1 & 2 i **Ti**.

(UA via BL)

Ma 27/6 2011

Rettelsesblade 1420-1422 til SIN (V)

Instruks 31.6 skifter overskrift fra

Struer. Kørsel mellem station og maskindepot

til **Struer. Rangering**

Teksten udvides med 2 sider, bl.a. en sporplan med både sporumre og numre på sporskifter. Med signaturen - - - - og bogstaverne **DSB** angives, hvilke sporområder, der tilhører DSB. Der er sporene Gl. 8, Gl. 9 & Ladespor (populært/praktisk kaldet spor 10). **Mdt Str** er omringet af - - - - og **DSB** fra sporskifte 2, M1 og 5, selv om Arriva Tog næsten udelukkende bruger disse spor.

44 Røde sporskiftenumre markerer, at sporskiftet er aflåst.

– *Det er kun 7 sporskifter, bl.a. et på **Ho-Str Havn**, hvortil der ikke har været kørt i et årti.*

1.4 Hastighed

Hastigheden er sat ned fra **15** på **mdt Str** til **10**.

– *Så dårlige er sporene ikke. Måske Arriva have ændret sine rangertider fra typisk 14 minutter fra pladsen til et togvejsspor til et større antal minutter?*

2.1.1. Benyttelse af kanal C22

Når der skal ranges, indhentes en tilladelse fra **kmp Str** på radiokanal **D49**. Som noget nyt skal en fører, der får en tilladelse til at rangere på radiokanal C 22 advisere andre om denne rangerbevægelse.

Mærke 17.13 "Stop for farepunkt" med teksten "Kald kmp" vil blive opstillet flere steder. Stationsbestyrerens tilladelse skal indhentes forud for enhver passage af mærke 17.13 "Stop for farepunkt". Der vil blive opsat 9 mærker SR-signal 17.13.

2.2.1. Rangering på østlige plads

Der må ikke hensættes køretøjer mellem sporskifte 136 og sporskifte 133a.

2.2.2. Rangering på vestlige plads

På grund af kurveforholdene mellem sporskifterne 109a og 21 skal rangeringen foregå med slækkede koblinger. Der må ikke hensættes køretøjer på rangerhovedet efter sporskifte 107.

Kilde: **SIN (V)** rettelsesblade 1420-1422, **mandag 27. juni 2010**

To sneplove stationeret i Str

Lørdag 20. november 2011 ankom sneplov 129-7 + **MY 1158** + sneplov 130-5 til **Str** i snerydningstog CM 6421 (Es-Str), og siden da har sneplov 129-7 stået lige foran stopperen på "Stumpen" på højbanen mod **Ti**. Den vil blive bortvist, da det er på rangerhovedet efter sporskifte 107.

Pladsen i Str fjernes i 2012

Spor 7-14 vil blive fjernet i **2012**. Spor 14 fører ned til **Ho-Str Havn**, og det er planer om at lade stien langs **Venø Bugt** skal videreføres i spor 14's tracé ned til havnen, så der ikke er nødvendigt at færdes på **Godthåbsvej**.

(BL)

Ti 28/6 2011

Blodsporet

I eftermiddags var jeg ude og kigge lidt på Blodsporet. Asfaltsjakket holdt mellem broen over banen øst for **Da** (Dalmose) og **Da** station. I **Da** var ikke asfalteret i nogle af retningerne. Holder tidsplanen, fjernes sporet i hovedvej 22 mellem **Fy** (Fodby) og **Lat** (Ladby Sjælland) **fredag 8. juli 2011**. Det er det sidste spor på banen – bortset fra stumperne på de tre endestationer.

(JSL via BL)

Fr 1/7 2011

Nyt perronhalvtag i Vg

I måske et par måneder har der været arbejdet med at have halvtaget over perron 1 i **Vg**. Der er stillet et stillads op, dækket med presenning. **S**-mærkerne, standsningsmærke SR-signal 17.18, for begge kørselsretninger flyttes efterhånden, som arbejdet skrider frem.

Ny skinne i Lr

I det sydgående spor – spor 2 i **Lr** (Lerbjerg 1876-1977) lidt S for ovk 313 i km 145,6 – ligger en ny skinne klar i skærverne. Der er Fast hastighedsnedsættelse **120** i km 145,8-145,3. Skinner slides af hjulenes flanger som regel kraftigst på indersiden af en ydre skinne i en kurve, så det er antageligt den ydre skinne i venstrekurven, der står for udskiftning.

Nye skinner Ha-Hn

I de to sidste uger frem til **tirsdag 28. juni 2011** er der kommet en ny La **80** i km 134,6-133,0 mellem **Ha** (Hadsten) og **Hn** (Hinnerup). Tidligere år har der mere eller mindre hvert år dukket en La **80** foran AM 1135, der i cirka i km 135,5. Dæmningen under dette sydgående spor satte sig ofte.

Den nye La **80** begynder efter AM 1135, og ny skinner ligger klar i skærverne til at udskifte de gamle.

(BL)

Lø 2/7 2011

Bedre overkørsler på Thybanen og Vestkystbanen

I dag går turen til **Ti** og **Gu** (Guldager) for at se de overkørsler, der er forbedrede eller forbedres. Således er de bedre at passere for tog og for bilister. Kl. 10 havde www.dmk.dk angivet en vejrudsigt med regn i **Va** og **Es** til midnat, så på regntøjet under cykelturen til **Str** station. Regntøjet medbringes.

Fra tog RA 5527 (Str-Ti) og RA 5532 (Ti-Str) ses der efter sikrede overkørsler mellem **Sne** (Snedsted) og **Ti**, der blev istandsat under tre sporspærringer, der har været i foråret og sommeren **2011**.

Fem istandsatte overkørsler på Thybanen

På **Thybanen** har der været flere sporspærringer af en weekends varighed. Der er lagt betonblokke i følgende ovk:

Hvor?	Ovk	Km	
Ln-Yd (Lyngs-Ydby)	72	31,2	Istandsæt før år 2011
Ri-Ti (Sjørring-Thisted)	235	67,2	
"	239	67,8	
"	256	71,0	
"	265	72,8	
Ti	268	73,0	

I **Ti** begynder "samlearbejdet" med at få bygget en ny rutebilstation mellem læssevejen og stationsbygningen. Der er lagt fliser på halvdelen af stikket V for gavlen af stationsbygningen samt nogen asfalt i kørebanerne.

Ovk 160

Bn-Hæ (Bedsted Thy-Hørdum) 160 52,2 Fliser i usikret ovk lagt igen

Fliserne i ovk 160 blev ødelagt af den yderste bogie på AR AR 1015 A i tog 5568 (Ti-Str) **fredag 3. juni 2011**. Der blev etableret La **20**, der stadig er gyldig **søndag 3. juli 2011**. Fliserne, der ser ud til at være de gamle (eller andre gamle) er lagt imellem skinner, og trafikanter på **Gisselbækvej** kan atter krydse ovk 160.

Sporspærring på Vestkystbanen Gu-Es

Rejsen fortsætter fra **Str** med tog RA 5246 (Str-Sj) – 5172 (Sj-Gu) til **Gu**, der er buskørsel videre til **Es**. Der vil kun blive 22½ minuts ophold i **Gu**, før den samme stamme returnerer i tog RA 5171 (Gu-Sj) – 5275 (Sj-Str). Broarbejdet må være tæt på **Gu**, for da sporet mellem I-signalet i **Es** og indgangssporskiftet skulle sænkes for at bygge en nye bro over til det nedlagte **mdt Es**, kunne der køres til **Esn** (Spangsbjerg).

Undervejs til **Gu** bliver det opklaret, at det er ovk 119, der er skyld i den aflyste toggang, da ovk 119 lige inden for I-signalet i sydenden af **Gu** (Guldalger) istandsættes fuldstændigt i denne weekend.

Gu 119 62,6

I Gu

I **Gu** skifter passagererne til en blå togbus (fra de Blå Busser). Deres udsendte spurter i syvende gear hen ad **Guldager Stationsvej** og til venstre ad **Tarp Byvej**, der er spærret ved ovk 119 med vejskilte. Et arbejdstelt er rejst på vestsiden, og selve overkørslen er dækket af drivhuslignende, hvidt telt, der beskytter mod nedbøren. Skinnerne er kappede af i en længde på cirka 10 meter på hver side af ovk. De gamle betonsveller med et jernstykke imellem fjernede, og nye, hele betonsveller er lagt. Ovenpå er monteret to skinner. *Måske blev det i stedet lagt en sporramme?*

stelfundo

En af banearbejderne fortæller, at de også har lagt de nye ovk på **Thybanen**. På skråstykket op til betonfeltet står **stelfundo**. Senere kigges der på firmaets hjemmeside <http://www.stelfundo.de/>, hvor forskellige dele til overkørsler kan ses. Prøv at kigge under **Auswahl Vollbahn**, der viser, hvorledes en skinne "lagres" i betonelementer i en ovk.

Tysk-dansk-tysk

Da det er et tysk firma, er hjemmesiden skrevet på **tysk**. Er du ikke god til at det tyske sprog, kan du downloade **Google™ Chrome**, der har en funktion en ny, smart funktion **Oversæt**. Et klik på denne funktionsknap sætter en oversættelse i gang og vupti: **dansk tekst**.

Nu skal man ikke stole helt på oversættelsesmaskinen oversættelser. For 1½ år siden, da jeg ønskede at oversætte dansk tekst til tysk tekst, oversatte programmet navneordet "tog" til "train". Det er det engelske navneord. På tysk hedder det "Zug".

I dag, **søndag 3. juli 2011**, prøves samme oversættelsesfunktion af igen. I Der vælges i **Google oversæt**

Fra: Dansk ⇌ Til: Tysk Oversæt

Vi tog et tog derhen.




Lyt

Oversættelse fra Dansk til Tysk

Wir fuhren mit dem Zug dort.

“tog” oversættes korrekt til “Zug”, bravo. Opgaven er endda ekstra svær, for det første “tog” er datid af udsagnsordet “tage”! Oversættelses-softwarens oversættelsesevne er ekspanderet! Det står dog oversat “Vi kørte med toget derhen.” Det er navneordet i bestemt form.

Ved et klik på  Lyt høres fra højttalerne en oversætterdame udtale den tyske oversættelse 😊.

Forbedringer ønskes på Vestkystbanen

Stationerne på banen forfalder. P.t. er der 8 La fra **Va** til **Hm**. Disse 8 La er udspecificeret **søndag 22. maj 2011** under **FASTE ANLÆG** og kan normalt ses på Banedanmarks hjemmeside med Dags dato kan det ikke lade sig gøre grundet gårsdagens skybrud i københavnsområdet, så svaret er: **Oops! Internet Explorer could not connect to www.bane.dk**

Særlig La **40** 0,8 km i **Tr** (Tistrup) og La **20** 0,8 km i **Øg** (Ølgod) koster køretid. I spor 1 er stadig sandballast. Dét er der vist ingen privatbaner i Danmark, der har sandballast i strækningsspor.

Eksempelvis afgik RA 5172 (Sj-Gu) fra **Sj** kl. 16.06½ (-1½), fra **Ta** (Tarm) -2, da mange skulle ud af den samme dør, og først fra **Vno** (Varde Nord) til **Va** hentes det ene af de to minutter. Når der så er krydsninger i **Sj** eller en anden station undervejs, kan en forsinkelse pendle frem og tilbage i flere tog.

Udflugten langs Jyllands vestkyst slutter

En udmærket otte timers udflugt – bortset fra mere eller mere konstant vanddråber på uv-filtret, når der skulle fotograferes. Paraplyen lå endda i rygsækken og burde være taget frem under den 4 minutter korte fotosekvens.

Næste planlagte udflugt vil ske til **Tønderbanen** for at se på to nye broer eller deres istandsættelse. (BL)

UDLAND

Fr 10/6 2011

Skal bytte 400 sviller på Setesdalsbanen

Setesdalsbanen er i full gang med å bytte sviller i hovedsporet på banen. Totalt skal det byttes 400 sviller i løpet av året. Nylig ble svillene ved Paulen bro byttet. Jernbanesviller er tverrgående bjelker som jernbaneskinnene er festet i.

Svillene ligger oppå et avretningslag av pukk og er med på å fordele kraftoverføringene fra skinnene. Tresvillene impregneres ofte med kreosot for å øke livslengden.

Kilde: Vennesla Tidende, fredag 10. juni 2011, side 11 (BL)

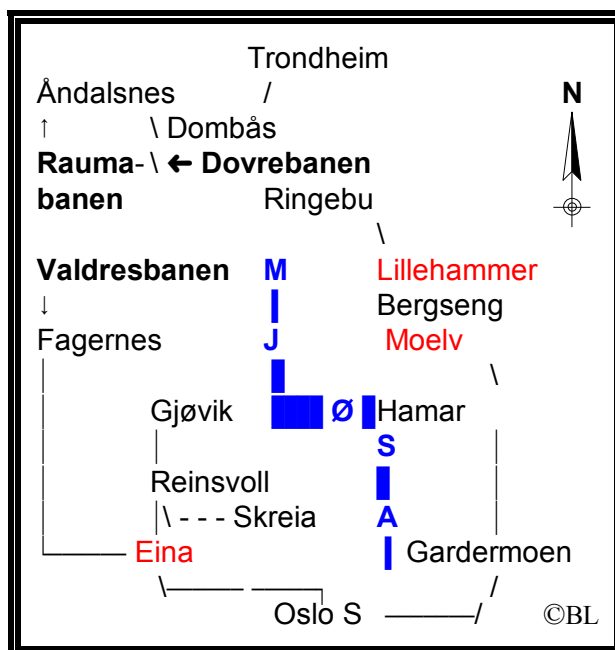
Mandag 13. juni 2011 reise til Lillehammer

*Der holdes sommerferie omkring søen **Mjøsa**, der ligger omkring 100 km N for **Oslo**. Der er jernbaner på øst- og vestsiden at se på.*

Kort over forekommende stednavne i denne rejseberetning

Fra Oslo

Km	Station
457,3	Åndalsnes
343,0	Dombås →
209,0	Fagernes
100,9	Eina
123,8	Gjøvik
128,6	Skreia
106,7	Reinsvoll
100,9	Eina
0,3	Oslo S



Fra Oslo

Km	Station
552,9	Trondheim
343,0	Dombås
242,8	Ringebu
184,2	Lillehammer
174,1	Bergseng
156,0	Moelv
126,3	Hamar
0,3	Oslo S

Den røde farve på et stationsnavn angiver et længere ophold.

Kilde: Banedata '94

Se alle strækninger på et kort på <http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Banestrekninger1/>
Strækningerne er listet op i venstre margen. Klik på et strækningsnavn, og stationer persontrafik.

Flom i Gudbrandsdalen

Dovrebanen er lukket mellem Lillehammer og **Dombås** grundet flom/oversvømmelse, hvor **Raumabanen** ned til **Åndalsnes** drejer fra. På dén nåede jeg i sensommeren 2000 at fotografere den norske MY – hedder Di.3 – i drift, inden de blev sendt til **Kosovo** som nødhjælp til det lille efterhånden selvstændige land. Om det er muligt i morgen at rejse til **Ringebu** i km 242,8, som oprindeligt planlagt, er nok uvist.

Der holder et rigtigt lokomotiv, en elektriker El 18, som jeg meget gerne vil fotografere, når det afgår kl. 20.05 med tog 46 (Lillehammer – Oslo S). Normalt udgår tog 46 fra **Trondheim** kl. 15.25 og køres af litra BM 73, så det er måske unikt med en El.18 i dét tog?! Det skyldes vel, at **Dovrebanen** er spærret grundet flom. Billedet med NSB [El.18 2259](#) bliver skabt på jernbanebroen over en vej lige efter udkørselssignalet. En jente med cykelhjelm triller forbi i det rette brøkdæl af sekund til at komme på billedet!

Lillehammer-Bergseng

Aftenhimlen er klar, så jeg går ned til og ud på den gamle bro over **Mjøsa** for at se byen belyst af aftensolen. "Byen" vil her sige alle villaerne placeret a la i **Lemvig**, der ligger med vandudsigt. 1,5 km borte mod S er åbne marker med et par gårde belyst af aftensol på denne vestskråning ned mod Mjøsa. Under vejbroen ses på en gennemskæring af en klippe; garanteret en gammel havnebane, der nu er cykelsti.

Pludselige kl. 20.22 kører et Hectorrail-træstammegodstog ned fra Lillehammer (dvs. mod S) mod **Bergseng** (fjernstyret krydsningsstation i km 174,1). Godt med et kamera med tele! Der findes to lokomotiver af litra 941, men hvilket af disse er det?

Det er en dejlig spadseretur langs Mjøsa, hvor vandstanden er 1,8 meter højere end normalt grunden den voldsomme flom, der har hærget i Gudbrandsdalen. Går forbi campingpladsen, og vejen ender ved store bygninger ved rensningsanlægget. Et hegn over vejen gælder dog kun for biler, og der er videoovervågning. Jeg skal op til de grønne græsmarker, går i græsset langs vestgavlen og vandet og kommer "fri".

Det går vist en markvej der oppe ved bandedæmningen; bedre at gå på. Hov, der ligger sveller med underlagsplader! En nedlagt havnebane, må det være. Dem må også foreviges. Den ender oppe i km 181,5, så forgreningen kan slås op derhjemme i den brune bog "Banedata '94", udgivet af Norsk Jernbaneklubb

i 1994¹⁾. To gårde ligger perfekt lige oven for banen med masser af fotomuligheder. Guf! 7 minutter efter tog 34 (Lillehammer – Oslo S) er passeret, dukker uventet et godstoget op – eller rettende ned, for banen falder 15 ‰ – lige efter udkørselssignalet. NSB [El 18 2257](#) med 10 ens brune fladvogne læsset med containere passerer kl. 21.24. Det hele fanges i et lækkert telefoto med aftensolskin og den nedlagte havnebane til venstre. Atter en gang guf!

– *Hvorledes kan **Dovrebanen** være lukket, når der nu er passeret to sydkørende godstog?*

Tid til at gå tilbage til **Lillehammer** for at købe noget aftensmad. Det kunne være spændende at gå ned ad havnebanen og se, hvorledes den har forløbet hen til traceen under vejbroen over **Mjøsa**. Cirka 400 meter henne ad faldet slutter den for et års tid siden rydning af træer i sporet, men en meget lille og lav sti lavet af lokale fortsætter mellem skinnerne. Måske 300 meter inde i junglen ligger der atter skinner! Forklaring kan være, at en elv har undermineret traceen langs denne skråning, så sporet uden sveller svæver omkring 10 meter over til den anden side. Det er ikke sådan at fotografere inde i en mørk jungle kl. 21.39. Skinnerne bærer påskriften "KRUPP 1912 II".

Sporet fortsætter på den anden siden, men stien er ældre og sværere at følge. Pludselig ender den ved en art stenskred – *måske fra banen ovenfor?* Det falder mange meter ned, og fleretagede ejendomme ligger nedenfor. Længde af det ryddede stykke havnebane er cirka 0,42 km, og i junglen ligger cirka 0,42 km. Sporet ender foran seks rækkehuse beliggende på **Dampsagvegen**. Når vejbroen over **Mjøsa** er passeret, kommer der en åben plads i km 2,5, hvor sporet kan have endt eller fortsat hen til en stor fabrik i km 2,8-3,0 km.

Aflysninger på Dovrebanen

På værelset er der en trådløs internetforbindelse, hvor den nære fremtid for **Dovrebanen** kan læses for i morgen tirsdag 14. juni 2011:

Tog 41 fra Oslo S 08:07 til Trondheim 14:45 er innstilt Oslo S-Lillestrøm på grunn av anleggsarbeid. Toget er i tillegg innstilt mellom Lillehammer og Dombås på grunn av flom. Det blir ingen forbindelse til og fra stasjoner på strekningen Lillehammer-Dombås. Kundene kjøres med buss på strekningen Oslo S-Lillestrøm. Det kjøres tog fra Lillestrøm til Lillehammer. Kunder som skal til stasjoner på strekningen Dombås-Åndalsnes og Dombås-Trondheim kjøres med buss fra Hamar via Østerdalen. Tog 41 kjøres i rute fra Dombås til Trondheim.

Tog 42 fra Trondheim 08:25 til Oslo S 15:11 er innstilt mellom Dombås og Lillehammer på grunn av flom. Det blir ingen forbindelse til og fra stasjoner på strekningen Dombås-Lillehammer. Kunder som skal til stasjoner på strekningen Lillehammer-Oslo S kjøres med buss via Østerdalen. Kunder fra Trondheim kjøres med buss fra Trondheim. Kunder fra Heimdal, Støren og Berkåk kjøres med buss fra Berkåk. Bussen venter på tog 42 på Berkåk. Kunder fra Oppdal, Kongsvoll, Hjerkin og Dombås kjøres med buss fra Dombås. Bussen venter på tog 42 på Dombås.

Aflysningerne fortsætter med dagens 3 andre togpar. Der kører **KUN** fire tog Oslo S – Trondheim. Er et tog udsolgt, kan det ses på www.nsb.no, og man kan ikke komme med, da det ikke er tilladt at stå op.

Tog 44 fra Trondheim 14:08 til Oslo S 20:42 er innstilt mellom Dombås og Lillehammer på grunn av flom.

Tog 45 fra Oslo S 14:17 til Trondheim 21:00 er innstilt mellom Lillehammer og Dombås på grunn av flom.

Tog 2387 fra Hamar 16:15 til Trondheim 22:05 (Rørosbanen) kjøres med dobbeltsett (136 ekstra plasser).

Tog 46 fra Trondheim 15:25 til Oslo S 22:11 er innstilt mellom Dombås og Lillehammer på grunn av flom.

Fra Trondheim går et ekstra tog via Røros og til Hamar for videre forbindelse retning Oslo.

Tog 47 fra Oslo S 16:07 til Trondheim 22:43 er innstilt mellom Lillehammer og Dombås på grunn av flom.

¹⁾ **Kråkoden** Hp i km 181,5, opprettet søndag 2. juni 1957, nedlagt søndag 5. november 1967.

Tog 405 fra Oslo S 23:05 til Trondheim 07:00 er innstilt mellom Lillehammer og Dombås på grunn av flom. ... Tog 405 kjøres uten NSB Sove.

Tog 406 fra Trondheim 23:05 til Oslo S 06:43 er innstilt mellom Dombås og Lillehammer på grunn av flom. Det kjøres tog Trondheim-Dombås og Lillehammer-Oslo S. I tillegg kjøres tre busser Trondheim-Oslo S via Østerdalen. Bussen venter på tog 406 på Dombås. Tog 406 kjøres uten NSB Sove.

Onsdag 15. juni 2011:

Tog 41 fra Oslo S 08:07 til Trondheim 14:45 er innstilt mellom Lillehammer og Dombås på grunn av flom. Det kjøres buss på den innstilte strekningen, og Tog 41 venter på Dombås til bussene fra Lillehammer har ankommet.

Tog 42 fra Trondheim 08:25 til Oslo S 15:11 er innstilt mellom Dombås og Lillehammer på grunn av flom. Det kjøres buss mellom Dombås-Lillehammer, og til Oslo S. Tog 42 kjøres i rute fra Lillehammer. Denne artikkelen vil bli oppdatert med mer informasjon om, hvordan dette påvirker din reise.

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/strekningen-lillehammer-dombaas-er-stengt-article39128-4446.html>

14. juni 2011 00:40

Jernbaneverket opplyser at strekningen Lillehammer-Dombås... (Les mer...) er stengt for togtrafikk på grunn av flom. Det blir ingen forbindelse for kunder som skal til eller fra stasjoner på strekningen Lillehammer-Dombås da veiene i området også er stengt på grunn av flom. Toget er innstilt mellom Lillehammer og Dombås. Det blir satt opp ... (Les mer ...) alternativ transport fra/til berørte stasjoner. Noe forsinkelse må påregnes. Les mer

Strekningen Dombås-Bjørli er åpnet

Strekningen Dombås-Bjørli er åpnet for togtrafikk etter at det har vært stengt på grunn av flom. For mer informasjon om ditt tog – vennligst benytt tjenesten Er toget i rute (mobilvennlig versjon) eller kontakt NSBs kundesenter på telefon 815 00 888.

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/strekningen-dombaas-bjorli-er-aapnet-article39142-4446.html>

Melding fra NVEs flomvarslingstjeneste for Oppland:

Oppfølging av flomvarsel datert 6. juni 2011. I de fleste vassdrag har vannføringen nå sluttet å stige og er på retur, men i Mjøsa, Vormo og Glomma nedstrøms Sør-Odal er vannføringen fremdeles stigende. Les mer

Varsel om flom for Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Oppland, Buskerud, Hedmark, Akershus og Østfold, 12.06.2011 | 13:30. Oppfølging av flomvarsel datert 6. juni 2011.

I de fleste vassdrag har vannføringen nå sluttet å stige og er på retur, men i Mjøsa, Vormo og Glomma nedstrøms Sør-Odal er vannføringen fremdeles stigende.

Fakta

Det varsles flom, når vi venter vannføring med mer enn 5 års gjentakintervall. Det varsles stor flom, når vi venter vannføring med mer enn 50 års gjentakintervall. Et flomvarsel er ikke nødvendigvis et varsel om skadeflom. Varselet følges opp så lenge flomsituasjonen varer, med "Melding fra NVE". Også ved andre spesielle situasjoner i vassdragene sender NVE ut "Melding fra NVE".

Utarbeidet 12.06.2011 kl. 13.00. Gjelder for perioden 12.06.2011-14.06.2011.

Område: Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Oppland, Buskerud, Hedmark, Akershus og Østfold

I Glomma oppstrøms Sør-Odal har vannføringen vært rundt nivået for 5-årsflom. I Gudbrandsdalslågen og Otta har vannføringen vært på nivå noe over 50-årsflommen. I Hallingdalselva har vannføringen nå kulminert rundt 10-årsflom.

Det skal bli kjøligere vær og gradvis lettere vær utover dagen, men i området Trollheimen-Svenskegrensen kan det gå kraftige byger. Dette kan stedvis føre til vannføringsøkning, men i for eksempel Driva ventes ikke flomvannføringer slik det ble observert tidligere i uken.

Kaldere vær gir mindre snøsmelting og det er ventet at vannføringen i høyfjellet vil gå ned.

Vannstanden i Mjøsa ventes å stige om lag 40 cm inneværende døgn, og det ventes at Mjøsa kommer til å kulminere 1 meter lavere enn 1995-nivå (rundt 7 m, lokal skala) i løpet av kommende uke.

Krøderen ventes å stige 20 cm og kulminere på i overkant av 10-årsflom (134,7 moh). I Snarumselva forventes også 10-årsflom.

Det er fortsatt fare for løsmasseskred i høyereliggende strøk (Hallingdal, Ottadalen, Dovrefjell, Trollheimen, Gudbrandsdalen). Det er ikke fare for løsmasseskred i lavlandsområdet med unntakelse av områder langs elveleiet.

Flom kan føre til erosjon og graving ved foten av skråninger. Rask senkning av vannstand etter flom kan også forårsake lokale utglidninger.

Tirsdag 14. juni 2011 – en regnvejrsgang

En mand i sikkerhetsvest i en bil på perron 1 i **Lillehammer** fortalte, at han i går hadde vært i bil langs **Dovrebanen** og måtte køre over **Follebu** for at kunne følge **Dovrebanen**. Han fortalte, at problemene ved banen lå like før **Vinstra** i km 266,6. Der ønsker jeg at komme hen, *men hvorledes?*

Til Ringeby?

E 6 og **Dovrebanen** er spærret på grund af flom, så togene ender her i **Lillehammer**.

I dag ønsker jeg at reise til **Ringeby**, men der kører ingen erstatningsbusser for tog. Buslinje 142 skulle køre kl. 9.25 til **Ringeby**, men da jeg hadde ventet i regnen ved busstoppestedet under et halvtog på bussen til kl. 10, ringede jeg til 815 00 191. Den første bus i dag bliver først kl. 15.45 til **Ringeby**, og da den sidste bus fra **Ringeby** til **Lillehammer** er kørt da, kan jeg ikke komme til **Ringeby** i dag (sikkert heller ikke i morgen). Jeg ville ellers gerne have fotografert kørebanen på E 6, der var skredet ned mod vandet eller jernbanen. I Aftenposten for i dag **tirsdag 14. juni 2011** står tre sider herom med overskrifterne: **Mjøsa flommer over. Usikkert når Dovrebanen og E 6 kan åpnes igjen**. Der er gengivet et bilde, hvor sporet ved en overkørsel kun lige er frit af vandet. Sådanne bilder ville jeg også gerne lave.

Flom på Dovrebanen i 2011

Kl. 10.15 burde dagens første tog mod **Trondheim** afgå, hvilket også står på monitoren. To mænd, der vist sov på værelse 5 i nat i vandrerhjemmet, viser sig at være englændere, da jeg fortæller dem, at der ingen tog kører mellem **Lillehammer** og **Dombås**. På monitoren står der **10:15 Trondheim**; misvisende. De skulle køre til **Trondheim** med en bus, der holdt foran banegården. De hadde ikke forstået højtalerinformationen givet norsk og takkede for oplysningen. Denne misvisning beskrev jeg over for togføreren, der var kommet med tog 41 fra **Oslo S**. Det ville han lade gå videre.

Regn, regn og atter regn. En ikke spændende formiddagstoggang og regnvejr ...

Spor i Lillehammer

I regnen gås der til nordenden af stationen for at se, hvor mange spor der findes, om de to godstog i aftes kunne være udgået herfra. Nej, der findes kun to korte blindspor, hvoraf kun det vestligste kan fungere som en læssevej.

Et lokotrukket tog

Da jeg tilfældigvis er gået ud i køkkenet og åbnet vinduet ud mod sporarealet, ses NSB [El 18 2250](#) at køre fra sin stamme i spor 3. Tog 311 (Oslo S – Lillehammer), hadde ankomst 11.54, kører fast med litra El 18. Klik fra tredje sal af et El 18-lok under omløb gennem spor 2 i regnvejr.

I spor 1 holder tog 42 (Lillehammer – Oslo S) klar til at afgå kl. 13.00 – om en halv time! Der bliver ikke ventet på buspassagerer fra **Trondheim**.

Kl. 13.15 skal [El 18 2250](#) afgå med tog 320 (Lillehammer-Oslo S), og i regnen gås der med paraplyen, der beskytter ud til vejunderføringen af **Mathiesens Gate**, der blev fundet **torsdag 25. november 2010** i 12 graders frost, solskin og puddersne på træerne. I regnen kan kirketårnet knap ses.

Tørvejr ved Lillehammer

Fem timer senere holder det tørvejr, og jeg står 2,7 km S for **Lillehammer** ved den nedlagte holdeplads **Kråkodden** i km 181,5²⁾.

Der er gode motiver med de gårde, der ligger længere oppe i terrænet, hvor et tog passerer cirka hver halve time. Der er tog forsinkelser på tog fra Hamar-siden – op til et kvarter eller mere.

Tog 47 (Oslo S – Lillehammer) passerer kl. 18.16 (-9) bestående af to sølv- og blåfarvede togsæt litra 73. Derefter passerer to lokaltog med 3XX-numre, begge litra 70.

Modløbet i disse dage – med banen lukket N for Lillehammer – vil være tog 44 (Lillehammer – Oslo S) med afgang 18.46 vil derfor også består af litra 73. Kl. 19.06 (-17) passerer NSB BM 73111.

I aften køres tog 46 (Lillehammer – Oslo S) med afgang kl. 20.05 (-1) desværre ikke med litra El 18 men af to togsæt af litra 73. To regionaltog passerer efterfølgende med litra 70, før der er tid til at købe aftensmad oppe i **Lillehammer**.

Onsdag 15. juni 2011 Lillehammer-Moelv

Internetforbindelser

Vejret for denne **onsdag** ser nogenlunde ud som en dansk sommer som i sangen "Byger går og kommer". Skyernes bevægelser kan følges på

http://www.yr.no/sted/Norge/Oppland/Lillehammer/Lillehammer/time_for_time.html

Strekningen Lillehammer-Dombås er stengt

Strekningen Lillehammer-Dombås er stengt for togtrafikk på grunn av flom. Du må dessverre regne med forsinkelser og innstillinger. Det blir ingen forbindelse for kunder som skal til eller fra stasjoner på strekningen Lillehammer-Dombås, da veiene i området også er stengt på grunn av flom.

Jernbane.net

Mere information om banens tilstand kan fås på <http://www.jernbane.net/forum>. Det er en hjemmeside med mange jernbanerelaterede emner, hvor jernbaneentusiaster under "Forum" skriver, hvad der sker rundt omkring. Overskriften er naturligvis "Dovrebanen stengt på ubestemt tid". Her følger et par indlæg, der beskriver folks tanker.

Emne: Dovrebanen stengt på ubestemt tid

Dovrebanen stengt på ubestemt tid, må repareres på minst 30 plasser, Raumabanen kan antagelig åpne i natt!

Kilde: # Postet 2011-06-13 21:38 (#122919)

<http://www.jernbane.net/forum/forums/thread-view.asp?tid=21801&mid=122919#M122919>

Emne: RE: Dovrebanen stengt på ubestemt tid

Sted: Drammen Dette er noe jeg også undres over. Østerdalen ligger jo der, og fullt brukbar. Togene over Dovre, kan vel med letthet dirigeres over Solør og Rørosbanen. Di 8 kan vel også brukes i persontog? Eller leie inn midlertidig andre diesel-lok med fører.

Kilde: Postet 2011-06-14 08:39 (#122931 – som svar til #122930)

Emne: RE: Dovrebanen stengt på ubestemt tid

Sted: Trondheim Hvorfor type 73? De kan kjøre Trondheim-Dombås mens Dombås-Lillehammer er stengt. Det vanlige dagtogmateriell kan da gå via Røros-Hamar.

Ang. prioritering av nattog er jeg helt enig med deg. Men så lenge det ikke finnes tilstrekkelig med diesellok+førere er dette vel umulig.

Kilde: Postet 2011-06-14 10:37 (#122935 – som svar til #122934) Hilsen Bodo

²⁾ Der står intet i "Banedata '94" om forgreningen med den formodede havnebane.

Jeg har selv kørt med en Di.3 i **torsdag 21. september 2000** fra **Trondheim** til **Hamar**, og landskabet langs banen og elven er farverigt i de flotteste efterårsfarver.

I dag regner det ikke så meget i **Lillehammer**, og den nærmeste station med standsende, personførende tog, hvor dagens to "elektrikertog" kan fotograferes, er **Moelv** i km 156,0. En billet for de 28,2 km koster 69 NOK = 2,45 NOK/km. Det er dyrere at rejse med tog i **Norge** end i **Danmark**.

Fotoopgaver i Moelv

Tog 311 (Oslo S-Lhm) skal krydse tog 316 (Lhm-Oslo S) i **Moelv** med afgang hhv. kl. 11.32 og 11.33 El.18 2254. Derfor sker afrejse fra Lillehammer med et tog før tog 316, så der er en time til at finde de tre fotosteder til det lokotrukne tog.

Gennemkørende tog 42 (Trondheim-Oslo S) skal krydse tog 315 (Oslo S-Lhm) kl. 13.25, der må være det første tog ved krydsningen.

Modløbet med El.18 finder sted i tog 320 (Lhm-Oslo S) med standsning kl. 13.38.

Der er altså tre "andre" tog end "bare" regionaltog med litra BM 70.

Faste anlæg i Moelv

I november 2010 var læssevejen indhegnet med et knap 2 meter højt hegn; nu er det væk og det samme med læssevejssporet. Dog holder der stadig to Ucs på samme sted som under besøget **torsdag 25. november 2010**. Selv om der lå pudderne over det hele, kunne det førende ukrudt fortælle, at de to Ucs var et par pensionister. Det kan kun være 104 nordligst og 101 sydligst³⁾. Ja, hukommelsen er mangfoldig. Der skal bygges nye perroner, for på læssevejen ligger der mange og store betonelementer.

Det gamle pakhus – bygget i træ – rummer stasjonsgalleriet. Se en stregtegning af pakhuset på http://www.stasjonsgalleriet.no/index_files/omstasjonsgalleriet.htm

Tog 311 (Oslo S-Lhm) × tog 316 (Lhm-Oslo S)

Der ventes ved jernbanebroen i sydenden af station på tog 320 (Lhm-Oslo S), der er første tog ved krydsningen. Kl. 11.30½ (+1) er flotte El.18 2254 under indkørsel med 8 brune personvogne på krogen. Så er der en fotograf, der kan løbe op til læssevejen og forbi de to Ucs 101-4 + 104-8. Klik forfra fra læssevejens læsserampe.

Da tog 316 er forsinket, er det forsvarligt at kravle op ad dæmningen til gangbroen og få et telefoto. Ned igen for at fotografere NSB ABS 70 614 under indkørsel kl. 11.37½. Og så kommer den ventede udkørsel med tog 311 kl. 11.38½ (-7), klik.

Fra fire forskellige steder lykkedes det at fotografere tog 311, og det gjort til fods eller rettere til løbs!

Der er nu to timer til, at tog 42 og tog 320 skal dukker op. Som beskæftigelsesterapi er der en BM 70 × BM 70 krydsning at få tiden til at gå med – trods alt nogenlunde tørre middag. Kl. 12.37 krydser BFM 70 004 og BFM 70 005.

Tog 42 og 320 (Lhm-Oslo S)

Tog 42 er det første tog ved krydsningen med tog 315 (Oslo S-Lhm), selv om det ifølge publikumskøreplanen er gennemkørende i **Moelv**. I sydenden af **Moelv** er der to jernbanebroer med længderne 33 meter og 73 meter. Hvor broen over elven **Moelva** ender, er det en højre klippe, hvor det er perfekt at fotografere om eftermiddagen. Da jeg **torsdag 25. november 2010** i 12 graders frost, puddersne på træer og strålende solskin, kunne stedes desværre ikke bruges, idet dæmningen mellem de to broer var dækker af træer og forgrunden ligeså.

I dag skal turen mest velkomponerede billede tages her. Intet solskin, der ellers ville komme fra den rette vinkel. Gråvejr. Det småregner. Billedet skal i hus. Selv om der i vinter lå 20 cm sne erindres klippefremspringenes rækkefølge, så den letteste vej derop genkendes. Paraplyen i ikke nødvendig under træerne.

³⁾ 76 NSB 910 6 101-4 Ucs + 104-8 med tilslutningsslanger.

Først skal der "øves" på tog 42 – med associationer til "Sølvpilen". Det standser i spor 2, før tog 315 kører forbi kl. 13.26 (-2). Med en anden brændvidde end den, der skal bruges til tog 320, fotograferes det kl. 13.28 på Moelva-broen.

Kl. 13.42 (-3) kommer tures skud i hus med El.18 2254 under udkørsel med 8 brune personvogne. Med der kedelig grå vejr med regn af og til indstilles skydningen for i dag.

Dagens kørsel med tog Lillehammer-Moelv 28,2 km.

Emne: RE: Dovrebanen stengt Hamar-Eidsvoll

Sted: Trondheim Det er ikke enkelt å beholde oversikten.

Er din melding nyere enn Strekningen Eidsvoll-Tangen åpen igjen på www.nsb.no?

Hilsen, Bodo. Postet 2011-06-15 09:17 (#122992 – som svar til #122989)

Torsdag 16. juni 2011:

Tog 46 fra Trondheim 15:25 til Oslo S 22:11 **KAN bli første tog til å gå hele strekningen over Dovrebanen.** Kundene bes likevel være forberedt på fortsatt innstilling og busskjøring, da dette kun er et estimat. Om tog 46 går hele veien, vil det bli forsinket med minimum en time, mulig mer.

Tog 47 fra Oslo S 16:07 til Trondheim 22:43 KAN gå hele strekningen over Dovrebanen. Kundene bes likevel være forberedt på fortsatt innstilling og busskjøring, da dette kun er et estimat.

Tog 329 fra Oslo S 18:37 til Dombås 23:08 KAN gå hele strekningen fra Dombås. Kundene bes likevel være forberedt på fortsatt innstilling og busskjøring, da dette kun er et estimat.

Tog 405 fra Oslo S 23:05 til Trondheim 07:00 KAN gå hele strekningen over Dovrebanen. Kundene bes likevel være forberedt på fortsatt innstilling og busskjøring, da dette kun er et estimat.

Tog 406 fra Trondheim 23:05 til Oslo S 06:43 KAN gå hele strekningen over Dovrebanen. Kundene bes likevel være forberedt på fortsatt innstilling og busskjøring, da dette kun er et estimat.

Kunder, som har billett til tog 47 fra Oslo S 16:07 til Trondheim 22:43 og skal reise videre fra Trondheim i tog 475 fra Trondheim 23:35 til Bodø 09:13, anbefales å reise i tog 45 fra Oslo S 14:17 til Trondheim 21:00. Dette på grunn av at togene blir forsinket når det kjøres buss på strekningen Lillehammer-Dombås. Kunder som har billett til tog 47 fra Oslo S 16:07 til Trondheim 22:43 og ønsker å reise i tog 45 bes ta kontakt med vårt Kundesenter på tlf 815 00 888.

Denne artikkelen vil bli oppdatert med mer informasjon om hvordan dette påvirker din reise.

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/strekningen-lillehammer-dombaas-er-stengt-article39128-4446.html>

Torsdag 16. juni 2011

Forgreningsstationen Eina på Gjøvikbanen

Dagens cykeludflugt går til **Eina** i km 100,9 fra **Oslo**, der er en forgreningsstation på strækningen fra **Oslo** til **Gjøvik**. Der er timedrift fra **Oslo S** til **Jaren** i km 71,9 og totimersdrift på det sidste stykke til **Gjøvik** beliggende i km 123,9

Frem til nedleggelsen **søndag 1. januar 1989** af persontrafikken på den 108,1 km lange **Valdresbane** til **Fagernes** i km 209,0 var togene trukket af litra Di.3. Da det ophørte, var der (planer om?) godstrafik til den sidste station før **Fagernes: Leira** i km 205,0.

Formål

Målet i dag er at fotografere toggangen i og ved **Eina** og se det henstillede materiel ved remisen.

– Eksisterer remisen stadig, og køres der stadig godstog på Valdresbanen?

Til at navigere med medbringes Kart Vestre- og Østre Toten, Statens Kartverk, 1998, antagelig i målforholdet 1:50.000.

Toggang

Der afgår tog:

I lige timer omkring minuttal 44 mod **Gjøvik**

I ulige timer omkring minuttal 56 mod **Oslo S**.

Det er let at planlægge efter. Der er medbragt en køreplanfolder gældende for perioderne **søndag 12. juni 2011 – lørdag 25. juni 2011** og **søndag 8. august 2011 lørdag – 10. december 2011**, hvor det eksakte minuttal kan ses, når det næste tog ventes.

Bøverbru i km 110,6 på Skreiabanen

På vejen til **Eina** krydses strækningen fra **Reinsvoll** i km 106,7 til **Skreia** i km 128,6 med længden 22,0 km, hvor persontrafik ophørte i **søndag 15. september 1963**, godstrafik **mandag 13. april 1987**, officielt nedlagt **mandag 1. februar 1988**, i årene **1989-1990** pilles sporet op, og fra **1992** laves der cykelsti. At sporet over hele strækningen blev pillet op, passer ikke, for da jeg **lørdag 27. juni 2009** cyklede fra **Skreia** til **Reinsvoll**, opdagede jeg skinner ligge cirka 0,9 km V for **Bøverbru** fra **Bøverbru kalkverk S** i km 109,8 til det sted lige før, hvor banen løber sammen med strækningen fra **Oslo** til **Gjøvik**.

Beskrivelsen af **Skreiabanen** fra denne dato er tidligere udsendt under **UDLAND** for den pågældende dato og år.

Da den **gule** stationsbygning i **Bøverbru** ses, erindres det, at ét trinbræt ikke blev fotograferet under cykelturen for to år siden, og i dag var der tid nok til at finde trinbrættet og alligevel nå tog 214 (Gjøvik-Oslo S), der skulle afgå fra **Eina** kl. 13.53. For to år siden var der for lidt tid til at lede ordentlig efter trinbrættet **Flaten**, da jeg (også) skulle skynde mig (til **Reinsvoll**) for at fotografere et tog fra **Gjøvik**. Kom jeg for sent, ville der gå to timer til næste sydkørende tog ville komme! Dét blev med nød og næppe nået. Landevejen til **Reinsvoll** kendes derfor.

Et par kilometer senere drejes til venstre ad sidevejen **Bergsjøvegen**, og bare 100 meter efter, hvor cykelvendingen fandt sted, står en brun og hvid container. Sporet mod **Reinsvoll** ligger meget synligt lige bag ved. Intet spor krydser sidevejen mere; det fortsætter dog i træerne næsten til **Bøverbru**. Trinbrættet **Flaten** i km 108,9 blev åbnet **torsdag 20. juni 1929** og nedlagt **mandag 9. juni 1947**. Derfor vides der ikke, om perronen lå V eller Ø for **Bergsjøvegen**.

Tog 214 (Gjøvik-Oslo S)

Der cykles tilbage kl. 13.20 ad landevejen til **Bøverbru**, og foran den **gule** stationsbygning, klik kl. 13.25. Hvor den nuværende "omfartsvej" går, drejes til højre op mod **Eina**. Nu bliver der igen svedt, for det stiger fra kote 361 til kote 451 – 90 meter – i løbet af 2 km. Mountainbiken har tre klinger og syv i kadencen, i alt 21 gear, men den mindste klinge er ikke i brug. Fra denne vej mod S skal jeg først dreje til højre ad den anden vej mod **Eina**, men efter det gule skilt **Eina>** dukker vej to ikke op, og jeg må spørge en mand i en have med to schæfere i en lille træhytte med trådnet for. Tilbage til skiltet med **Eina>** uden afstandsangivelse.

Sidevejen ender i et T-kryds med riksvei **4**, og køreledningsmaster ses et par hundrede meter længere borte på den anden side. Der ligger banen altså! Tog 214 kan komme om et til to minutter. Nu er det panik for at finde et acceptabelt eller godt fotosted. Heldigvis går der lidt henne ad riksvei **4** mod S en jordvej ind til en gård beliggende på den anden side af banen. Mountainbiken smides før ovk, og der løbes over en slået græsmark til en knold, hvor toget vil kunne ses passerer den usikrede ovk cirka i km 102,0. Klik kl. 13.53 (-2) af NSB BS 69 662+B 69 862+BM 69 062 **Reinsvoll → Eina**⁴⁾.

Puha, tid til at tørre sved af panden, for der blev trådt til i pedalerne/kørt på frihjul under "bjergkørslen" fra **Bøverbru**. *Ja, ja, historien fra to år siden gentager sig med at nå et tog i sidste øjeblik!*

Nordenden af Eina og mdt

Der er megen trafik på riksvei **4**, der ligger lige ved siden af banen, hvor indkørselssignalet står. Fra vejens fald ned mod stationen, der ligger i en kurve, er det oplagt at fotografere det næste tog, der er nordkørende og kommer om tre kvarter. Fotostedet kan faktisk ses på Google earth 6 fra år **2010** ved at søge efter "Eina", zoom ind på det nordlige udgangsspor skifte, så der ses to lastbiler med hvidt tag køre på riksvei

⁴⁾ S for den usikrede ovk lå holdepladsen **Fiskevollen**, oprettet cirka 1940, nedlagt **onsdag 20. maj 1942**. Kilde: Banedata '94, side 115.

4 i retning S. Med software indlæst (videofunktion) til at se landevejsbilleder, vises der **gule** 📷. Zoom yderligere ind, så flere **gule** 📷 dukker op. Klik på det **gule** 📷 ved den nordligste af de to lastbiler og hold så fast. Du får nu en karruseltur, hvor betragtningsvinklen drejer 180 grader, så kørselsretningen passer med lastbilens. Du ser nu **Eina** station fra N mod S, hvor tog 207 skal fotograferes om tre kvarter!

Vogne i Eina

Ventetiden bruges til se på de mange vogne, der holder ved remisen. Der er en ovk i nordenden af stationen med en kæde med 📷 omkring bommen, men på en mountainbike cykler man bare udenom! Brovægten ved træhuset virker vist ikke mere ...

I rangerhovedet og tre andre spor holder i alt:

17 ens containervogne. Eksempelvis 33 76 4955 429-8 RIV N-CN Sdggmrs

Hjemmestasjon: Alnabru, mørkegrå.

I et par spor langs østsiden af remsen:

Toakslet tankvogn 40 76 943 1715-4 XBG Vannvogn, brun.

21 RIV 76 NSB 150 0218-5 Gbs AS VB, brun.

I den tosporede remse holder i højre spor:

Gul, lang bivogn af Baneverkets.

V for remisen er der tre spor før søen. Numre er angivet fra N mod S.

I det lige V for remisen:

NSB BM 86 F 19 A/S Stømmens – Verkstad 1953 –.

21 RIV 76 NSB 805 3003-7 Ibpls, hvid.

21 RIV 76 NSB 210 2 404-1 His, brun.

REDSKABVOGN XR-WL 114, ex Thm 18101 Xo V.V. 44 500 kg.

NSB BM 86G12, pæn.

I det midterste spor:

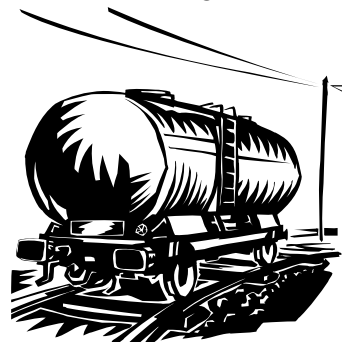
NSB BM 86 M10.

NSB Xbm Redskapsvog..., har toplanterne.

NSB BM 86 M20 (tom vognkasse på to bogier).

NSB BCF 13 21705 Jernbaneverket.

Det vestligste spor langs den sorte sø er tomt.



Kommentarer

De tre BM 86 med interiør og BCF-vognen er alle dækkede med grøn pressending. Der står nogle tretrinstrapper ved nogle af køretøjerne.

– *Hvem mon der holder disse vogne ved lige og istandsætter dem, eller bruges **mdt Eina** kun som et opmagasineringssted?*

Svarene findes!⁵⁾

Drejeskiven eksisterer, og der kan køres direkte i hus herfra. Den er ikke dækket af træ for at undgå at blive fyldt af sne. Da vi (NKO, HR, BL) kom hertil **mandag 18. juli 1987**, kørte en Di.3 en uge ad gangen på **Valdresbanen**, så vidt jeg husker, og vort besøg ramte (naturligvis) den dag, hvor der var lokoskifte.

Tog 207 (Oslo S-Gjøvik)

Da notéarbejdet er færdigt, passer det med at cykle lidt op ad stigningen på riksvei 4 og fotografere NSB BM 69060+B 69860+BS 69660 under udkørsel fra **Eina** kl. 14.42½ (±0).

Herefter er det passende at fotografere spor, hus til vognvægt, ende- og siderampe. Dernæst hele vognparken og den flotte træstationsbygning set fra vejsiden.

Tog 216 (Gjøvik-Oslo S)

⁵⁾ For at bevare spændingen og usikkerheden til dagen er omme VENT med at slå op på <http://www.valdresbanen.no/main.php?id=8>

Et usædvanligt godt sted til et stationsfoto uden stationsbygningen er fra en vejbro over **Einavatner** med NSB BS 69660+B 69860+BM 69060 lige før en "mini-Funderbro" over det samme vand. Der sker kl. 15.56½ (±0).

Valdresbanen


Da strækningen **Eina-Fagernes** på 108,5 km blev nedlagt for persontrafik i **søndag 1. januar 1989**, fortsatte NSB med at køre godstog til den sidste station **Leira** i km 205,0. Der er 24 år siden, men der er et håb om, at der stadig køres godstog på banen.

De to baner har hver deres "mini-Funderbro" over **Einavatner**. Lidt S for, hvor banernes skilles, ligger der en overkørsel. Desværre har de norske ovk ikke numre, så en reference kan gives. Undervejs derhen ses sten at ligge på begge skinner, og overfladen er rusten, langtidrusten. Der har ikke kørt tog i over et halvt eller helt år. Så brast håbet om at se et godstog på **Valdresbanen** og dermed også på **Gjøvikbanen**. Der er kun litra BM 69 at se.

Når der ingen tog kører mere, må der tages nogle strækningbilleder uden disse.

– *Måske er sporet pillet op, næste gang **Eina** besøges?*

En mængde flotte billeder ærindes set med Di.3-tog køre langs søen **Skjelbreia**. Kart **Vestre- og Østre Toten** har indtegnet en skovvej på sydsiden af **Skjelbreia** og **Valdresbanen**. Det er småt med veje i det tæt med grantræer bevoksede skov, men ved en første, usikrede ovk er der ingen markering for trafikanter, at her krydses en jernbane. Til den positive oplevelse ses det brandgule lys i det fremskudte signal stå og blinke. *Forventes der at komme et tog nu kl. 16.12?*

Her kommer fordelene til syne ved at være på kørende på en cykel, da lidt inde ad vejen V på er en spærrebom med en kæde omkring og forsynet med en . Der er lige passageplads til en stor sten ved siden af.

Der er stadig 32 minutter til det næste, tog, nordkørende, skal afgang fra **Eina**, så ekspeditionen fortsætter videre i ud det blå eller rettere ud i det grønne. Lige inden en vej støder til fra venstre, er en kæde spændt tværs over vejen. Fordelen ved en cykel behøves vist ikke gentaget. Lidt efter ophører kortet, og ad en skovsti er der ikke langt ned til banen og **Skjelbreia**. En lille bro fører over banegrøften, og på gelænderet står

Se opp for TOG

AS Valdresbanen og Jernbaneverket trafikerer denne linjen med tog. Tog kan ventes alle tider på døgnet. Årets trafik starter den 1. juli.

Vi minner om, at all ferdsel i sporet er livsfarlig og forbudt.

Yderligere informasjon fås ved turistkontoret på Dokka stasjon, tlf. 61112630 og www.valdresbanen.no.

Med vennlig hilsen
AS Valdresbanen

Lige ved siden af ses bagsiden af en granitsten, der ligner en gravsten. Fra sporet læses **TOTEN LAND**. Det er kommunegrænsen mellem **Toten** og **Land**; besynderligt at markere den over for passagerer siddende i forbiørende tog! Men det kan nu godt finde sted, for dén hjemmeside må der kigges på.

Tog 209 (Oslo S-Gjøvik)

Uret viser 16.32. Om bare 12 minutter skal det næste, nordkørende tog afgang fra **Eina** passere et par minutter før her "nede sydpå". Der er måske 3 km at cykle på mountainbiken og to vejspærringer at passere, så nu bliver der trådt til. Et par fotosteder var selvfølgelig fundet på udturen, for den nuværende situation var forudset. Kl. 16.43½ (-1½) passerer NSB BM 69 065+B69 865+BS 69665 nogle sommerhuse.

Valdresbanen (fortsat)

Kl. 16.52 er en nyt sted på Valdresbanen fundet ved vandet. Stangrækkekerne minder om gamle dage. En grøn vej – kun farbar på en mountainbike – ender ved en stangrække stående på den modsatte side af sporet. To træskilte er fastgjorte med teksterne

EINA 3 KM →

← EIDSTUGUA 3 KM

Det kunne tyde på, at de tog, der advares om på dette skilt, kunne være skinnecykler!⁶⁾

Hov, der ligger et spor i træerne, der afgrænser banen. Et overgroet sidespor. Det må kunne findes i den brune "Banedata '94" derhjemme⁷⁾. Et par klik kl. 17.17. Der er stadig 38 minutter til dagens store begivenhed skal finde sted kl. 17.55, en krydsning, så mere må udforskes.

Ra S

Da der fører så få skovveje eller stier ned til banen, voves det at cykle i sporet. Der er jo tre uger til toggangen genoptages. Svellerne ligger så tæt, at der kan cykles med 10-12 km/t. Af og til er den en fodsti parallelt med, så kørslen er mere behagelig dér. I km 105,3 dukker der et modgående sporskifte op. Det er et højreskifte, og lidt efter følger en sporskifte mere. *Hvad mod der gemmer sig her ude midt i skoven?* Bag en åben trådlåge ligger et stort, ryddet areal. Der er flere lyskastermaster. *Er det mon et forladt militærområde eller en læssted for træstammer?*

Nu – kl. 17.29 – haster det ret så meget om at cykle de 5 km – og længere ad skovvejene – til Eina for at fotografere dagens eneste krydsning i Eina.

Tog 218 (Gjøvik-Oslo S) & tog 211 (Oslo S-Gjøvik)

Tog 218 består af NSB BS 69 665+B 69 865+BM 69 065 og ankommer i spor 1 kl. 17.55.

Tog 211 består af NSB BM 69 066+B 698066+BS 69 666 og ankommer 17.56. Begge tog afgår kl. 17.57: Tog 218 (-1) og tog 211 (-2).. Dagens eneste krydsning i **Eina** har fundet sted.

Tog 213 (Oslo S-Gjøvik)

Aftenen er begyndt, men der er kun tre kvarter, til tog 213 skal afgå, så der cykles N på ad riksvei **4** for at få et strækningsfoto. 0,5 km N for debutstedet findes en lignende usikret ovk på en grusvej til en gård. Dagens sidste klik af et tog finder sted i km 102,5 **Eina** → **Reinsvoll** NSB BM 69 070+B 69 870+BS 69 670 kl. 18.51½ (-2½).

Dagens 5 sete togsæt 7 gange på Gjøvikbanen

BM 69 060 (2 gange), 69 062, 69 065 (2 gange), 69 066, 69 070.

Maskinløbet er let at regne ud. Stammen, der ankommer til **Gjøvik**, returnerer med næste afgående tog.

Dagens kørsel på mountainbike cirka 60 km.

Fredag 17. juni 2011

De næste tre dage melder "yr.no – Været for Norge og verden fra Meteorologisk institutt og NRK", <http://www.yr.no/> regnvejr og 11-14 °C. Før middag er det tørvejr, så jeg vover pelsen og rejser til **Moelv** for at fotografere 311 (Oslo S – Lillehammer) afgang 11.32, kører fast med litra El 18 og returløbet i tog 320 (Lhm-Oslo S) med afgang kl. 13.38. Halvvejs undervejs ophører vejrgudernes forbarmelse. Der er dog mulighed for at stå i læ under gangbroen i nordenden af station.

Toggangen i Moelv

En krydsning kl. 12.35 mellem togsæt BFM 70 013 og BFM 70 615 kan dog bevilges at fotografere "ude i regnen" ovre fra læssevejen.

Bare 13 minutter efter – kl. 12.48 – høres der pludselig et godstog blæse igennem stationen i nordkørende retning. Kun et bagskud nås fra læssevejen. Billedet kan efterfølgende forstørres, og på siden af den grå elektriker kan læses «CargoNet. Det er et containertog.

⁶⁾ **Valdresbanen sommeren 2011**

Norsk: Det er usikkert om AS Valdresbanen i sommersesongen 2011 vil kjøre turist- og veterantog på Valdresbanen. Men AS valdresbanen er i dialog med Statens Jernbanetilsyn og Jernbaneverket om å få satt banen i stand. I perioden juni-oktober er det imidlertid mulig å leie dresiner mellom Dokka og Bjørge i Valdres fra Dokka stasjon. Se www.valdresbanen.no eller ring tlf. 61 11 26 30 for mer informasjon.

⁷⁾ Ej angivet i Banedata '94, side 119.



Oppe fra gangbroen ventes der under en beskyttende paraply med rygsækken stående ved benene på tog 42 (Trondheim-Oslo S), der måske for første gang efter flommen kører igen fra **Trondheim**.

I forgårs var der krydsning mellom tog 315 (Oslo S – Lhm), afgang kl. 13.25 og tog 42, der er normalt gjennomkørende. Dog var tog 315 forsinket, som tog 42 blev taget ind i spor 2 som det første tog ved krydsningen. I dag er der to grønne på udkørselssignalet mod N, så tog 42 må være forsinket. Måske kommer tog 320 forud? Ja.

Tog 320 (Lillehammer-Oslo S) kører med EI 18

Kl. 13.30 – 8 minutter før tog 320 skal komme – er det tid til at gå ned under broen. Da der kører så få lokotrukne, personførende tog, er det her i silende regnvejr det bedste billede kan fotograferes. Der prøves et par prøveskud med kontrast "Standard" og "Blød" for at få større kontraster i regndisen. Der må stilles om til 400 iso i filmhastighed for, at der vil være lys nok til, at 1/250, blænde 4, "slår til".

Kl. 13.40 (-3) kommer NSB EI 18 2259 med kun 8 psv. blæsende ind. Der er kun 200 meter hen til perronerne, men det er åbenbart en lkf, der kender bremselængderne for sit lokotrukne tog, for der bliver kørt stærkt ind. Så stærkt, at fronten med de hvide tal på billedet kommer til at stå med lidt bevægelsesuskarphe. Blænde 3.6 kunne 1/320 nok have reduceret effekten lidt. Det, der skulle have været dagens skud, blev altså modificeret en negativ retning. Sådant kan det gå.

Tog 42 (Trondheim-Oslo S)

Våde sko og kun et par strømper (med og på) indbyder ikke til at stå under den smalle bro og vente (hvor længe?) på tog 42, så ventesalen er redningsplanken. Tog 42 (Trondheim-Oslo S) passerer med et langt, rødt togsæt, med ender som litra MF – bliver set fra ventesalen kl. 14.14½ – cirka -49. Det forsinkelse må skyldes, at **Dovrebanen** er åbnet igen.

Mjøsa over sine bredder

Gjøvik besøges for at se, om hjuldamperen **Skibladner** ligger i sit delvist glasdækkede hal. Det gør den ikke, for med en vandstand på 1,83 cm over normal stand, når vandet op over de nederste glas i taget! Hallen ligger i et gammel færgeleje, hvorfra der var en færgeoverfart til **Mengshol**. Under "Fjordferjer i Norge, Binneseen/innsjø, Mjøsa" på <http://www.fjordfaehren.de/ferjesteder/elv.htm> står nogen om færgeoverfarten og færgerne. Tilsyneladende er overfarten indstillet i 1994. Læs mere under beretningen fra **Gjøvik lørdag 27. november 2010**.

Klik på interenettet for i morgen fredag 17. juni 2011

Flom i Mjøsa – alle seilinger innstilt

Siste nytt: På grunn av flommen i Mjøsa, er all trafikk med Skibladner innstilt fra og med tirsdag 14. juni til og med søndag 19. juni – i første omgang. Vi kommer tilbake med mer informasjon på denne nettsiden så snart det blir aktuelt.

Kilde: <http://www.skibladner.no/>

Strekningen Myrdal-Finse er stengt grunnet brann

Strekningen Myrdal-Finse er stengt for togtrafikk etter at det torsdag 16. juni oppstod brann i et snøoverbygg. Det oppstod senere brann i togsettet.

Det var 257 personer om bord i toget og passasjerene ble fraktet til Bergen. Det er ikke meldt om personskade på passasjerer eller togpersonell.

Trafikkinformasjon for Bergensbanen fredag 17 juni 2011:

Oslo S – Bergen:

Tog 63 fra Oslo S 16:07 til Bergen 22:35 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. Passasjerer til Geilo, Ustaoset og Finse benytter toget. Det blir ingen forbindelse for passasjerer til Hallingskeid og Myrdal. Toget venter i Voss på busser fra Ål.

Tog 605 fra Oslo S 23:09 til Bergen 06:56 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Bergen. Passasjerer til Geilo, Ustaoset, Haugastøl og Finse benytter toget. Det blir ingen forbindelse for passasjerer til Hallingskeid og Myrdal. Tog 605 kjøres uten NSB Sove.

Bergen-Oslo S:

Tog 64 fra Bergen 15:58 til Oslo S 22:32 innstilles mellom Bergen og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. Passasjerene bes benytte tog 610 med avgang Bergen kl. 16:10 til Voss og buss videre derfra til Ål. Toget venter på bussene på Ål. Passasjerer til Myrdal blir med tog 610. Det er ingen alternativ transport til Finse.

Tog 610 fra Bergen 16:10 til Oslo S 23:50 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. Passasjerer til Myrdal følger toget. Det er ingen alternativ transport til Finse. Toget venter på bussene på Ål.

Tog 606 fra Bergen 22:58 til Oslo S 06:26 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. Passasjerer til Myrdal følger toget. Det er ingen alternativ transport til Finse. Toget venter på bussene på Ål. Tog 606 kjøres uten NSB Sove.

Lørdag 18 juni 2011:

Oslo S – Bergen:

– Lokomotivføreren gjorde alt riktig

Lokomotivføreren gjorde alt han kunne for å stanse i tide da han oppdaget at det brant i snøoverbygget på Hallingskeid torsdag, ifølge Jernbaneverket. Det var ingen brannvarsling på stasjonen.

Like før toget kjørte inn i brannen på Hallingskeid torsdag formiddag, oppdaget lokomotivføreren at kjørestrommen var borte.

– Straks etter så han flammene, og han satte inn full nødbrems. Tyngden på toget gjorde imidlertid at bremselengden ble lang, og det var umulig å stoppe før han nådde overbygget, sier pressevakt Harry Korslund i Jernbaneverket til NTB.

Kilde:

<http://www.abcnyheter.no/ABC-Penger/Økonomi/110617/--lokomotivforeren-gjorde-alt-riktig>

Les også: Millionskader etter brannen

– Skjønnte alvor

Til NRK sier lokomotivføreren, Kjell Vinje, at han fikk stanset toget fem til ti meter fra flammene. Passasjerene ble evakuert umiddelbart etter at toget stanset.

Millionskader etter togbrannen på Hallingskeid

Togbrannen på Hallingskeid har gjort skader for millioner. Ingen av de drøyt 250 passasjerene ble skadd i brannen.

Det er uvisst hvor lenge Bergensbanen forblir stengt.

Brannen startet i et 200 meter langt overbygg, som toget kjørte inn i. Brannen spredte seg så til toget.

– Toget og overbygget er totalskadd, sier varabranssjef Karl Otto Nesdal i Bergen brannvesen til NTB. Les også: Har fått kontroll over togbrannen

Det var en stund fare for at også stasjonsbygningen skulle bli rammet av flammene, men like før klokken 16.30 kunne varabranssjefen melde at det ikke lenger var noen fare for at brannen skulle spre seg

Kilde:

http://www.abcnyheter.no/ABC-Penger/%C3%98konomi/110616/millionskader-etter-togbrannen-pa-hallingskeid_torsdag_16_juni_2011_kl_1945

Fredag 17. juni 2010

Tog 609 fra Oslo S 06:31 til Bergen 14:22 innstilles mellom Ål og Bergen, og erstattes av buss mellom Ål og Bergen. Passasjerer til Geilo, Ustaoset og Haugastøl kjøres med buss. Det blir ingen forbindelse for passasjerer til Finse, Hallingskeid og Myrdal.

Tog 61 fra Oslo S 08:11 til Bergen 14:52 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. ...

Tog 601 fra Oslo S 10:31 til Bergen 17:52 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. ...

Tog 63 fra Oslo S 16:07 til Bergen 22:35 innstilles mellom Ål og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. ...

Bergen-Oslo S:

Tog 62 fra Bergen 07:58 til Oslo S 14:32 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. Passasjerer til Myrdal følger toget. Det er ingen alternativ transport til Finse. Toget venter på bussene på Ål.

Tog 602 fra Bergen 10:28 til Oslo S 17:32 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Tog 64 fra Bergen 15:58 til Oslo S 22:32 innstilles mellom Bergen og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Tog 610 fra Bergen 16:10 til Oslo S 23:50 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Passasjerer som skal reise med Fjordtours Hardanger/Sognefjord/Norge i et nøtteskalreiser kan finne mere informasjon her. (artikkelen er kun på engelsk)

Kunder til tog 605 og 606 som har bestilt NSB Sove, bes ta kontakt med NSB Kundesenter.

Denne artikkelen vil bli oppdatert med mer informasjon om hvordan dette påvirker din reise.

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/strekningen-myrdal-finse-er-stengt-grunnet-brann-article39203-4446.html>

fredag 17. juni 2011 kl. 0.15

(BL)

Emne: Snøoverbygg på Hallingskeid brenner

Sted: Den rette siden av fjorden

Branntog er på vei fra Myrdal, i tillegg til helikopter som bidrar til slukningsarbeidet i et snøoverbygg på Hallingskeid stasjon. Reisende fra 62 er evakuert på stasjonen, og hentes tilbake til Voss av et annet tog. Banen stengt inntil videre.

Kilde:

<http://www.jernbane.net/forum/forums/thread-view.asp?tid=21827&mid=123037#M123037>

Postet 2011-06-16 11:30 (#123037)

Det brenner på Ofofbanen

Se mange bilder af slukning og reparation på

<http://www.jernbane.net/forum/forums/thread-view.asp?tid=21843&mid=123212#M123212>

Google earth – viser, at koten er 1100, og der er bjergveje. Man kan cykle langs banen på rallarvegen. Det er en af Norges mest populære cykelstier med over 20.000 syklistar! Læs om den på

[http://no.wikipedia.org/wiki/Rallarvegen_\(Bergensbanen\)](http://no.wikipedia.org/wiki/Rallarvegen_(Bergensbanen))

<http://rallarmuseet.no/>

Strekningen Myrdal-Finse er stengt grunnet brann

Strekningen Myrdal-Finse er stengt for togtrafikk etter at det torsdag 16. juni oppstod brann i et snøoverbygg. Det oppstod senere brann i togsettet. Det var 257 personer om bord i toget og passasjerene ble fraktet til Bergen. Det er ikke meldt om personskade på passasjerer eller togpersonell.

Trafikkinformasjon for Bergensbanen søndag 19. juni 2011:

Oslo S – Bergen:

Tog 609 fra Oslo S 06:31 til Bergen 14:22 innstilles mellom Ål og Bergen, og erstattes av buss mellom Ål og Bergen. Passasjerer til Geilo, Ustaoset, Haugastøl og Finse benytter toget. Det blir ingen forbindelse for passasjerer til Hallingskeid og Myrdal.

Tog 61 fra Oslo S 08:11 til Bergen 14:52 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. ...

Tog 601 fra Oslo S 10:31 til Bergen 17:52 innstilles mellom Finse og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss. ...

Tog 63 fra Oslo S 16:07 til Bergen 22:35 innstilles mellom Ål og Myrdal, og erstattes av buss mellom Ål og Voss.

Tog 605 fra Oslo S 23:09 til Bergen 06:56 innstilles mellom Ål og Voss, og erstattes av buss mellom Ål og Bergen. ... Tog 605 kjøres uten NSB Sove.

Bergen – Oslo S:

Tog 62 fra Bergen 07:58 til Oslo S 14:32 innstilles mellom Myrdal og Ål, og erstattes av buss mellom mellom Voss og Ål. Passasjerer til Myrdal følger toget. Det er ingen alternativ transport til Finse. Toget venter på bussene på Ål.

Tog 602 fra Bergen 10:28 til Oslo S 17:32 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Tog 64 fra Bergen 15:58 til Oslo S 22:32 innstilles mellom Bergen og Ål, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Tog 610 fra Bergen 16:10 til Oslo S 23:50 innstilles mellom Voss og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. ...

Tog 606 fra Bergen 22:58 til Oslo S 06:26 innstilles mellom Myrdal og Finse, og erstattes av buss mellom Voss og Ål. Det er ingen alternativ transport til Finse. Toget venter på bussene på Ål. Tog 606 kjøres uten NSB Sove.

Passasjerer som skal reise med Fjordtours Hardanger/Sognefjord/Norge i et nøtteskalreiser kan finne mere informasjon her. (artikkelen er kun på engelsk). Kunder til tog 605 og 606 som har bestilt NSB Sove, bes ta kontakt med NSB Kundesenter ...

Denne artikkelen vil bli oppdatert med mer informasjon om hvordan dette påvirker din reise.

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/strekningen-myrdal-finse-er-stengt-grunnet-brann-article39203-4446.html>, søndag 19. juni 2011

Afslutning af junirejsen til Norge

Strækningsnavne

Hovedbanen, Oslo-Eidsvoll.

Eidsvoll-Dombåsbanen

Raumabanen, Dombås-Åndal snes

Dovrebanen, Dombås-Støren-Trondheim

Rørosbanen, Hamar-Støren

Gjøvikbanen, Oslo-Gjøvik

Røykenvikbanen, Jaren-Røykenvik

Skreiabanen, Reinsvoll-Skreia

Valdresbanen, Eina-Fagernes

Ofofbanen, Narvik-riksgrensen

Sete El.18: 2250, 2254, 2257, 2259.

Gjøvikbanen

I Gjøvik er der flere boghandlere, men i **Storgata** kjøbes en stor bog om **Gjøvikbanen**. Denne boghandel sælger “**Gjøvikbanen**”, udgivet 2009 på 288 A4-sider. Den har en masse på 1.154 gram! Den omfatter

også sidebanerne **Jaren-Røykenvik, Skreiabanen, Roa-Hønefoss, Valdresbanen** og planerne om **Gjøvik-Lillehammer**. Mange billeder i s/h og farve samt sporplaner gennem tiderne.

“Ingen annen type materiell har vært så viktig på Gjøvikbanen som motorvognsettene av type 69. Gjennom nesten fire tiår har materielltypen vært toneangivende, og siden 2006 er type 69 helt enerådende på banen”.

– *Kan Gjøvikbanen kjøbes i Danmark?*

Ja, ved Nyboder Boghandel og Antikvariat, men til en hel anden pris: 660,00 DKK! Godt, at jeg kun betalte 395 NOK i Gjøvik for bogen!

Se billeder af norske stationer

Led på adressen <http://www.jernbane.net/db/type.asp?ID=164> efter stationsnavnet **Lillehammer** og se de 22 billeder af stationen på **Dovrebanen**. Vandrerhjemmet ligger på tredje sal på skysstasjonen i glas ved siden af den gamle stationsbygning. Se også billeder fra **Moelv**, som jeg også besøgte.

Se billeder fra **Gjøvikbanen** på <http://www.jernbane.net/db/type.asp?ID=168>

To litra

Slå op på <http://www.jernbane.net/db/type.asp?ID=644>. Blad, til du kommer til overskriften "Kråkodden-Lillehammer". Her kan se litra El 18 og 70, som kører de fleste tog.

(BL)

Lø 25/6 2011 – sø 26/6 2011

Med EN 472 hjem fra de høje bjerge

I Schweiz

Natten mellem lørdag og søndag rejste jeg fra **Basel SBB** til **Rg** med EN 472 efter ti dages god ferie i **Schweiz** med masser af kørsel på 1435 og 1000 mm. Det undrer mig, toget tilsyneladende ikke har fået nyt tognummer i **Danmark**, idet toget var omledt via **Lindaunis**.

I **Basel** var det ES 64 U2-034, der havde rangeret toget til **Moskva/Kh** til perron i spor 3. Toget skulle fremføres af ES 64 U2-036, der blev tilkoblet i den anden ende. Forrest var vognen til **Minsk**, derefter vognen til **Moskva**, hvorefter vognene til **Danmark** fulgte.

I Tyskland

I **Frankfurt (Main) Hbf** – hvor toget var skiftet som CNL 472 til **Kopenhagen** og D 40472 til **Moskva** – blev der skiftet lokomotiv til DB 101 089-1. I **Hannover Hbf** (hvor jeg sov) blev vognene til D 40472 koblet af, og vognene fra **Amsterdam** må være blevet tilkoblet.

Tidligere er toget ikke kommet til **Frankfurt (M)**, men det skifter tilsyneladende af og til.

I **Kiel** – hvor præcist ved jeg ikke, men da el-lokomotivet hang i bagenden, har det sikkert været på Hbf – blev der tilkoblet en eller to 218'ere (så det ud til fra et af de få vinduer, der kunne åbnes), da de var koblet af på **Fw** (Flensburg Weiche). Herefter trak ES 64 U2-030 toget til **Pa**, hvor Köf 285 trak det ud i nordenden og skubbede det tilbage til tysk strøm. Jeg mente ellers Taurus'er (der egentlig er et indregistreret ÖBB varemærke) var godkendt til at rangere på **Pa**.

Det sidste stykke af turen skete efter DSB EA 3022.

I Danmark

I **Md** stod en Malus Uikks med en høj gul Arkil-presenning over den nedsænkede del, og hvad der lignede en 10-fods gul Arkil container i den ene ende.

– Erstatte den mon den gamle borevogn opbygget på en ex.-ølvogn?

(JSL via BL)

/7 2011

DSB på Afrikas Horn

DSB har støttet det private projekt 'Hjælp til Eritreas jernbane' med 17 tons brugt jernbaneudstyr og en god portion frivilligt knofedt

ERITREAS JERNBANE

- Eritrea ligger på Afrikas Horn
- Eritreas Jernbane består af en 118 kilometer lang strækning mellem havnebyen Massawa og Asmara i bjergene. I 2013 åbnes endnu 25 kilometer
- Jernbanen blev bygget 1887-1911. Der er 30 tunneler og 65 broer i bjergdelen af banen.
- Da den var på toppen i 1965, transporterede banen 446.000 passagerer og 200.000 ton gods.
- Eritreas Jernbane har i dag 150 ansatte.

Kilde: Ud & Se, **juli 2011**, side 46-47. Tekst Morten Tjerrild, foto René Strandbygaard

På en dobbeltside beskrives dansk hjælp til 950 mm smalsporsbanen.

Der er 117,6 km fra Massawa til Asmara. Det stiger maks. 35 %, minimum radius 70 meter, højeste punkt på banen ligger i kote⁸⁾ 2394,50 Asmara i kote 2342,50.

Kilde: IMPERIAL ETHIOPIAN GOVERNMENT, **Railways Administration in Eritrea, SHORT DESCRIPTION of SYSTEM, Asmara, 16th Novembre 1965**

Billede i km 111

Der er et stort farvebillede på side 46 taget i km 111 oven for tunnel 28 oppe fra hovedvej **P-1**

mellem stationerne **Sagruni** og **115**, hvor der er et stort view fra bjergsiden mod bunden af en dal. Bjergsiderne skråner stejlt ned til dalens bund. På bare 1½ km falder det 500 meter ned i gennem dalen.

– Ønsker du at se stedet fra luften?

Da slå op på Google earth, søg efter "Asmara". Ved nærbillede af **Asmara** søg efter "Hinzi" eller flyv 6 km mod ØNØ. Der er ingen station i Hinzi, men følg banen mod N op til et farveskift til brun farve. Der ses banen med signaturen — komme ud under vejbroen med **P-1**, der drejer 110 grader til højre. Billedet er taget oppe fra vejbroen. Følges cirklen rundt, ses **Sagruni** station, og der er et billede af det tog i spor 1 med teksten "Ansaldo 442 steam locomotive in Eritrea". Toget kører opad. Hovedvej **P-1** ses over den sidste lukkede godsvogn, og vejbroen med 110 graders svinget ligger skjult til højre for togets bagenden.

Stigninger på banen

Det stiger uafbrudt fra **Damas** i km 45,0 i kote 416 op til summit (toppen) i km 115,0 med kote 2394,50. 1.978 meter på 70,0 km = 28,26 m/km = 1:35,4. Når man sidder i en af de bagerste vogne i et tog, der kører opad, ses damplokomotiver deroppe. For hver 35 meter er togets vogne 1 meter højere oppe!

Verdens yngste statsbane

⁸⁾ **Kote** I geodæsi og topografien højdetal, dvs. et tal der angiver et terrænpunkts højde over et bestemt punkt (dansk normal nul); bestemmelse af kote sker ved nivellement; koter, anbringelse af koter på et kort.

– Ønsker du at se billeder fra den skønne bane?

Så er der mange data at læse og billeder at se på

<http://www.trainweb.org/eritrean/table-of-contents/er-ry-ry-site-map.htm>

<http://www.raffaeleciriello.com/site/pw/54train.html>

– Har du et ønske om at se damplokomotiver køre i Eritrea?

Flere arrangerer ture dertil. Læs om den sidste tur International Steam lavede dertil i **april 2011**:

<http://www.internationalsteam.co.uk/africa.htm#Eritrea>

(BL)

Ma 11/7 2011 – lø 30/7.2011

Plan-Dampf Niebüll-Dagebüll

Vom 11.7. - 30.7.2011 wird die 78 468 zwischen Niebüll und Dagebüll Mole einige Planzüge bespannen.

Folgende Verkehrstage sind geplant:

Samstag und Sonntag.

(16.+17.7., 23.+24.7., 30.7.2011)

Letzter Verkehrstag ist der 30.7.2011.

Kilde: <http://www.neg-niebuell.de/>

(BL)

DIVERSE

To 23/6 2011

Afklaring om Øresundstrafikken senest på tirsdag

Ledelsen i DSBFirst og DSB forhandler om en fremtidig løsning for Øresundstrafikken med både trafikkerne fra svenske Öresundståg og medejerne fra skotske First Group. En afklaring forventes i næste uge.

En afklaring for den kriseramte Øresundstrafik rykker tættere på.

Det sker efter mange ugers forhandlinger med ledelsen i DSB og DSBFirst for bordenden. Forhandlingerne har først og fremmest været med de svenske trafikkerne fra Öresundståg.

I DSB's ledelse er der håb om en løsning, fortæller Klaus Pedersen, konstitueret administrerende direktør i DSB og konstitueret bestyrelsesformand i DSBFirst:

”Vi arbejder intenst på at skabe en løsning, der sikrer kunderne på begge sider af Øresund, og som også sikrer bedst mulige forhold for vores medarbejdere. Vi oplever gode fremskridt i forhandlingerne og har lovet en afklaring på tirsdag, hvor vi vil orientere DSB's bestyrelse og DSB's ejer,” udtaler Klaus Pedersen.

Sagen om DSBFirst begyndte den 18. marts i år, hvor DSB offentliggjorde et årsregnskab for 2010 med forvaltningspåtegning fra revisionen på grund af blandt andet manglende dokumentation for samhandlen mellem DSB og DSBFirst samt overdragelsen af værkstedet Helgoland fra DSBFirst til DSB's datterselskab, DSB Vedligehold A/S.

Senest har en rapport fra KPMG beskrevet, at der skal tilføres ekstra penge fra de svenske trafikkerne, hvis der skal skabes en økonomisk holdbar model for Øresundstrafikken. Det bekræfter Klaus Pedersen:

”Det er åbenlyst, at DSBFirst Sverige ikke er økonomisk bæredygtig med det nuværende indtægtsgrundlag. Der er behov for dels en effektivisering af virksomheden, og dels for yderligere betaling fra de svenske trafikkerne. Vi arbejder intenst for at finde en løsning, der kan sikre dette,” siger han.

De aktuelle forhandlinger handler kun om Øresundstrafikken og dermed om DSBFirst.

DSB's bestyrelse har tidligere besluttet at kortlægge DSB's øvrige internationale aktiviteter i en redegørelse, der forventes færdig i forbindelse med offentliggørelsen af halvårsregnskabet efter sommerferien.

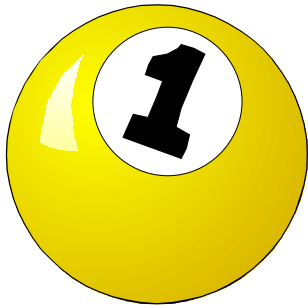
Udover Øresundstrafikken står DSB for driften af Roslagsbanan nord for Stockholm, DSBFirst Väst og DSB Småland i det sydlige Sverige samt de tyske strækninger Rheingau og Odenwaldbahn. Der er pæne resultater for de tyske strækninger og for Roslagsbanan, mens de nye strækninger ved Göteborg og Jönköping har haft en svær økonomi siden opstarten i december 2010.

"Vi har visse udfordringer med vores nye strækninger i Väst og Krösatåg, hvor udgifterne er for høje, og indtægterne er for lave. Det er stadig tidligt i forløbet, så vi er i fuld gang med at gøre noget ved de utilstrækkelige resultater," siger Klaus Pedersen.

DSB havde i 2010 cirka 70 millioner rejsende på de udenlandske strækninger og i alt omkring 1.000 medarbejdere til at betjene dem. En række af DSB's produkter og initiativer er hentet efter inspiration i udlandet – heriblandt perronguider, det fælles driftscenter på Københavns Hovedbanegård og en del kunde-produkter.

Kilde: DSB i dag Online, **torsdag 23. juni 2011**
(JSL via BL)

Sø 26/6 2011 – lø 6/8 2011



Oneday billetter hele juli måned 2011

Nyd sommerferien med billige Oneday billetter

Med Arriva Oneday kan du rejse til ekstra favorabel pris:

REJS MED ARRIVA HELE DAGEN LANG FOR KUN 95 KR.

Benyttes på udvalgte dage

Arriva Oneday kan kun benyttes på udvalgte dage, og i denne omgang hele følgende periode:

26. juni – 06. august 2011 (begge dage inklusive)

Velkommen til mitArriva Netbutik

Her kan du købe Arrivas specialbilletter til rejse i tog på Arrivas strækninger.

Bemærk, at Arriva oneday kun kan købes i netbutikken og ikke længere forhandles på Arrivas eller DSBs stationer.

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/266-oneday-billetter-hele-juli-maned-2011>

(BL)

DSB First trækker sig fra Øresund

Øresundstrafikken sikret – DSBFirst undgår konkurs

I en pressemeddelelse, som DSB udsender i dag, 28. juni kl. 10, står der: De hyppige afgangene mellem Danmark og Sverige bevares, og rettidigheden på Kystbanen forbedres fra 8. august.

Efter flere ugers intense forhandlinger mellem DSB og de svenske trafikmyndigheder, Öresundståg, er parterne nu nået frem til en løsning. Aftalen sikrer en uændret betjening af Øresundstrafikken på begge sider af sundet, og en truende konkurs for DSBFirst er dermed undgået.

I perioden frem til køreplansskiftet 10. december 2011 vil det blive afklaret, hvem der skal køre den svenske del af Øresundstrafikken fremover. Det står klart, at DSBFirst Sverige AB den 10. december 2011 overdrager trafikken til en anden operatør i Sverige, mens DSBFirst Danmark A/S indtil videre skal stå for trafikafviklingen på den danske side af Øresund.

»Vi har i flere uger arbejdet hårdt på at finde en ansvarlig løsning. Jeg er især tilfreds med to ting i den aftale, vi har opnået: Vi har undgået en truende konkurs, som ville have kastet såvel kunder som medarbejdere og leverandører ud i en uoverskuelig situation, og aftalen er økonomisk set det bedst mulige udkomme af en vanskelig situation for DSB,« siger Klaus Pedersen, konstitueret administrerende direktør i DSB og konstitueret bestyrelsesformand i DSBFirst.

Forbedringer for kunderne

Som en del af aftalen kommer de danske passagerer fra 8. august til at opleve forbedringer, der vil medføre flere tog til tiden. Det sker blandt andet ved, at man indlægger ekstra syv minutters robusthed i køreplanen for at forbedre rettidigheden fra Københavns Hovedbanegård. Desuden sætter man flere togsæt på togene fra Sverige til Danmark for at gøre bedre plads til kunderne og imødegå kritikken om fyldte tog.

»Der vil fremover køre det samme antal tog i Danmark, i Sverige og over Øresundsbroen som i dag. Vores kunder kommer ikke til at opleve forringelser eller ændringer i deres hverdag. Tværtimod. Vi har bevaret de hyppige afgangene mellem Danmark og Sverige og gjort togene længere til glæde for de mange kunder, som bor i Sverige og arbejder i Danmark. Samtidig har vi ønsket at forbedre rettidigheden på Kystbanen til glæde for vores kunder,« siger konstitueret administrerende direktør i DSBFirst ApS og DSB Sverige AB, Gert Frost.

DSB tager hånd om medarbejdere

Det er Öresundstågs opgave at finde en ny operatør, der kan overtage den svenske del af Øresundstrafikken fra 10. december 2011. DSB tager naturligvis hånd om de danske og svenske medarbejdere – også efter 10. december.

»Jeg forventer, at medarbejderne i DSBFirst Sverige får tilbudt ansættelse hos den ny operatør. De danske medarbejdere i DSBFirst Sverige vil afhængigt af deres ansættelsesform blive enten virksomhedsoverdraget eller vender tilbage til DSB eller DSBFirst Danmark,« siger Gert Frost.

Begrænsning af tab

Økonomisk betyder aftalen, at de månedlige tab på driften i DSB Sverige AB frem til december 2011 dækkes dels af Öresundståg og dels gennem nedbringelse af de garantier, der er stillet af DSB og First Group. DSB opnår, at de resterende garantier under aftalte betingelser frigives i april 2012. Til gengæld frafalder DSB sine krav mod Öresundståg, ligesom mellemregningen på op til 200 millioner kroner mellem DSB og DSBFirst må bogføres som tab.

»Hermed er det sikret, at DSB ikke fremadrettet vil have tab på DSBFirst Sverige AB. Med den indgåede aftale forventer vi tillige, at der kan tilbageføres mellem 200 og 250 millioner kroner af de hensættelser til tab på 725 millioner kroner, som blev indarbejdede i årsregnskabet for 2010,« siger Klaus Pedersen.

Transportministeriet og Kammeradvokaten har løbende været i dialog med EU-Kommissionen om de eventuelle statsstøtteretlige problemstillinger og er det fortsat.

»Det er vores forventning, at aftalen ligger inden for de rammer, som følger af statsstøttereglerne og dermed kan accepteres af EU-Kommissionen,« siger Klaus Pedersen.

Der forhandles stadig med First Group om DSB's skotske partners deltagelse i løsningen for Øresundstrafikken.

»Vi har en konstruktiv dialog med First Group om deres deltagelse i løsningen for Øresundstrafikken, og jeg forventer, at vi har et positivt udfald af disse forhandlinger inden for de nærmeste dage,« siger Klaus Pedersen.

First Group ud af DSBFirst Väst

First Group har hidtil ligeledes deltaget som partner i DSBFirst Väst i Göteborg. Her udnytter First Group nu den put option, som var en del af den oprindelige partnerskabsaftale i relation til DSBFirst Väst, og DSB Sverige AB overtager dermed selskabet fuldt ud.

»First Group har som forventet valgt at benytte en såkaldt put option til at trække sig ud af samarbejdet i DSBFirst Väst,« siger Klaus Pedersen.

Den bebudede undersøgelse af økonomien i DSB's øvrige selskaber i Sverige forventes færdig i forbindelse med offentliggørelse af regnskabet for første halvår 2011.

Lidt relaterede links

<http://ing.dk/artikel/120378-dsbfir-fransk-transport-gigant-overtager-i-sverige>

http://ing.dk/artikel/120360-katastrofe-regnskab-dsbfir-i-danmark-tabte-294-millioner?utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev&utm_campaign=ingeftermiddag

<http://hd.se/ekonomi/2011/06/28/dsb-plan-om-tagtrafiken/>

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2011/fakta+om+plan+b+for+kystbanen/>

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2011/analyse+af+oekonomien+i+dsbfir/>

og en trist meddelelse om at miljøstøtten til skinnebåren godstrafik bortfalder:

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2011/miljostotte+til+godsoperatorer+stillet+i+bero/>

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 28. juni 2011**

(JSL via BL)

On 29/6 2011

El Togsæt Helgoland holder vejret

Den svenske trafikudbyder, Øresundståg, ønsker vedligeholdelsen af de svenskejede Øresundstog genudbudt, og det risikerer at koste job på værkstedet El Togsæt Helgoland

Klædt i slips og skjorte skiller administrerende direktør Gert Frost, DSBFirst, sig ud i den tætpakkede kantine, hvor det orange arbejdstøj er i overtal.

I de seneste måneder har Gert Frost haft ansvaret for DSBFirst, og tirsdag eftermiddag er han sat på endnu en svær opgave.

Gert Frost og administrerende direktør i DSB Vedligehold, Per Baktoft, er på besøg på El Togsæt Helgoland, hvor de skal forklare, hvad det er, der er gået galt i DSBFirst, og hvad fremtidsudsigterne er for værkstedets medarbejdere, der vedligeholder IR4og Øresundstogene.

Den bedst opnåelige aftale

Stemningen er trykket og ansigtsudtrykkene alvorlige, da Gert Frost træder ud i gangen mellem bordene, tager ordet og forklarer, at værkstedet skal ud at byde på dets eget arbejde.

"Det er ikke noget glædeligt budskab, jeg kommer med. Det er et nødvendigt budskab. Den aftale, vi har indgået med svenskerne (Øresundståg, red.), er den bedst opnåelige. Alternativet var, at vi havde ladet DSBFirst gå konkurs, og så havde vi ingen indflydelse haft på, hvad der skulle ske," siger han.

Tidligere samme dag har sammenslutningen af de svenske trafikudbydere, Øresundståg, meddelt, at DSBFirsts tilbagetog fra det sydsvenske marked betyder, at vedligeholdelsen af deres Øresundstog skal i udbud på ny.

Vedligeholdelsen var en del af den oprindelige kontrakt, som DSBFirst vandt.

100 millioner kroner for meget

Det er kun cirka 2,5 år siden, DSBFirst overtog trafikken på Øresund, og allerede nu har vedligeholdelsen vist sig at være 100 millioner kroner dyrere end oprindeligt forudsat.

Det er imidlertid ikke kun omkostningerne, der får Øresundståg til at kræve vedligeholdelsen genudbudt. Også togkilometerne spiller ind. 2/3 af de kilometer, Øresundstogene tilbagelægger, køres i Sverige.

De svenskejede Øresundstog udgør 66 ud af 100 tog, så i fald Øresundståg vælger at få arbejdet udført i Sverige, medfører det et betydeligt tab af arbejdspladser hos El Togsæt Helgoland.

Helgoland er en god forretning

Og det er rigtig ærgerligt, understreger medarbejdernes fællestillidsrepræsentant Jens Collitz.

"Det er virkelig alvorligt det her, og jeg ærgrer mig over, at vi risikerer at miste arbejdspladser, fordi andre ikke har gjort deres arbejde godt nok. Det er jo ikke herude, problemet er opstået. Isoleret set er El Togsæt Helgoland jo en god forretning," siger han.

Gert Frost medgiver, at DSB og First Groups oprindelige tilbud var for optimistisk.

"Vi har ikke været dygtige nok i vores tilbudsgivning. Det er der ingen tvivl om. Det må vi konstatere," siger han.

Pris kommer til at afgøre udbud

Over for konkurrenterne har DSB Vedligehold ti års unik erfaring med og viden om at vedligeholde Øresundstogene, og det vejer naturligvis tungt, men den væsentligste faktor er efter al sandsynlighed prisen.

"I sidste ende er det prisen, der afgør, hvem der vinder. Det er der ingen tvivl om," siger han og suppleres af administrerende direktør i DSB Vedligehold Per Baktoft.

"Når jeg er ude andre steder, fortæller jeg om jer. I er inde i en positiv udvikling herude. Kvaliteten i vores leverancer og antal togsæt til driften har siden 1. januar udviklet sig meget positiv. Jeres formkurve går stødt opad det er også blevet bemærketovre hos Gert," siger han og fortsætter:

"Men skal vi vinde, skal vi være endnu bedre. Vi kan hente betydelige besparelser hjem ved at uddanne os, finde nye måder at gøre tingene på blandt andet ved at implementere RCM som et pilotprojekt her i El Togsæt Helgoland," siger han og henviser til, at RCM allerede har medført betydelige besparelser på S-togsværkstedet i Høje Taastrup.

RCM er en metode, hvor reservedelene registreres i en database, der gør det muligt at følge hver dels livscyklus, optimere vedligeholdet på de dele, der fejler, og udskifte dem efter behov frem for til en fast termin.

Gør som Kessler

Gert Frost forventer, at det kommende udbud på vedligeholdelsen af de svenskejede Øresundstog er afgjort i løbet af november 2011 og understreger, han mener, DSB Vedligehold skal gå efter at vinde.

"Hvis Mikkel Kessler har udsigt til en kamp, som han ikke er sikker på, han får, så træner han, og det skal vi også gøre! Som ledelse og medarbejdere har vi ét fælles mål: At bevare ordren og flest mulige arbejdspladser."

Da mødet er slut, sætter fællestillidsrepræsentant Jens Collitz sig ned sammen med DSB i dags udsendte for at vende situationen og stemningen på mødet.

"Det er en meget alvorlig situation, og nu handler det om at bevare roen og optimismen. Jeg vil i alt fald gøre mit til, at vi bevarer kampformen," siger han.

Fakta om udbuddet

Det er forventningen, at Øresundståg udnævner vinderen af det kommende udbud i løbet af november 2011.

DSBFirst har indgået en aftale med Øresundståg, om DSB Vedligehold får mulighed for at afgive et samlet tilbud på vedligeholdelsen af alle 100 dansk- og svenskejede tog og omløbsdele hertil.

Eventuelle konkurrenter, der måtte ønske at afgive tilbud, byder kun på de 66 svenskejede tog og omløbsdele hertil.

På den måde opnår DSB Vedligehold en stordriftsfordel over for konkurrenterne.

Med undtagelse af enkelte opgaver, der er lagt ud til underleverandører, er DSB Vedligehold alene om at have erfaring med og viden om vedligeholdelse af Øresundstogene.

Kilde: DSB i dag Online, **onsdag 29. juni 2011**

(JSL via BL)

Finansieringen af letbanen er på plads

11 københavnske omegnskommuner, Region Hovedstaden og Transportministeriet har onsdag indgået en formel aftale om at bygge en 28 kilometer lang letbane rundt om København.

Det betyder, at passagererne fra 2020 kan tage letbanen fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd.

Udgifterne til projektet vil samlet set stå i 3,75 milliarder kroner. Staten poster 1,5 milliarder i affæren, mens kommunerne og regionen deles om at finansiere det resterende beløb.

"Det glæder mig, at finansieringen ser ud til at være faldet på plads, og jeg ser frem til de kommende drøftelser af banens anlæg, hvor jeg håber, at vi igen får mulighed for at præsentere S-letbane, som er vores løsning. Det er den løsning, som bedst opfylder kundernes behov og kombinerer det bedste fra to verdener, hvor togene både kan køre i gadeplan og på den eksisterende S-bane. Sammenlignet med andre letbane-forslag vil en S-letbane derfor også kunne få betydeligt flere kunder," siger underdirektør og chef for DSB Forretningsudvikling Claus Klitholm.

Tilfredse politikere

Både transportministeren og formanden for Region Hovedstaden er glade for, at aftalen er kommet på plads:

"Jeg synes, det lover utrolig godt for fremtiden, at så mange kommuner kan blive enige om så stort et infrastrukturprojekt til gavn for de mange borgere og arbejdende langs Ring 3. En letbane vil give området langs Ring 3 et løft og sikre et fornuftigt og fremtidssikret alternativ til bilen på en ellers yderst trafikeret strækning," siger transportminister Hans Christian Schmidt.

Vibeke Storm Rasmussen supplerer:

"Det er en fantastisk beslutning for Region Hovedstaden, hvor vi før alle andre har ønsket os en letbane. Tusindvis af mennesker vil nu komme hurtigere og lettere på tværs af Hovedstaden og ind til byen på mange måder, fordi vi kombinerer letbanen med S-toget, busserne og Metroen. Det hele kommer til at gå op i en højere enhed".

De 11 omegnskommuner er: Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune.

Kilde: DSB i dag Online, **onsdag 29. juni 2011**

(JSL via BL)

Østerport omdannet til undervandsstation

Østerport Station og Boulevardtunnelens fjerntogsspor står fortsat under vand, og Banedanmark mangler en vigtig reservedel til et vandskadedt relæ i Boulevardtunnelen.

Banedanmark forventer, at fjerntogssporene er lænset og reservedelen fremskaffet i løbet af i dag.

Som en konsekvens har DSB Fjern- & Regionaltog og DSBFirst indstillet trafikken mellem Østerport og Københavns Hovedbanegård resten af dagen.

Færre regionaltog på Sjælland

Med Boulevardtunnelen spærret mangler DSB Fjern- & Regionaltog og DSBFirst sporplads til at parkere togene i københavnsområdet, og det betyder, at der kører færre regionaltog på Sjælland end normalt på. Parkeringen og klargøringen af regionaltogene sker almindeligvis på Østerport Klargøringsstation og El Togsæt Helgoland.

For DSBFirsts kunder og medarbejdere er det dog ikke gjort med det.

Mellem Hellerup og Østerport er der over en 100 meter lang strækning sket et alvorligt dæmnings-skred, der betyder, at kabelkasserne er skyllet ned ad skrænten til Kalkbrænderihavnsgade.

Banedanmark forventer, at genopbygningen af dæmningen varer ugen ud.

S-togene kører bortset fra på Ringbanen

I løbet af søndag fik Banedanmark hjælp fra Beredskabsstyrelsen til at lænse området omkring Dybbølsbro Station for vand, og der skulle gå næsten et døgn, før det igen var muligt at genoptage kørslen med S-tog mellem Dybbølsbro og Svanemøllen.

S-togene kører nu i fuldt omfang bortset fra på Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg. Driften på Ringbanen, der skærer adskillige af de andre S-banestrækninger i niveau under terræn, er indstillet på grund af oversvømmelser.

Banedanmark forventer tidligst, at det er muligt at genoptage driften på Ringbanen tirsdag, siger den første tidlige prognose.

Signalerne kortsletter

I flere tilfælde skyldes aflysningerne, at signalerne kortsletter, når sporene står under vand.

Der løber en svag strøm på 7 volt gennem skinnerne, der er opdelt i sektioner, som er elektrisk isoleret fra hinanden. Når et tog kører gennem en sektion, kortsletter dets hjul strømmen og sætte signalet i sektionen bag toget på rødt.

Klargøringscenter stoppet af vand

»Fodtøj er forbudt på fliserne,« står der på et skilt i omklædningsrummet på Klargøringscenteret i København. Reglen rager regnvandet en fjer, ser det ud til. Sikkerhedsskoene flyder overalt. Sammen med arbejdstøj, plastikposer, papirservietter, vandpytter og alt mulig andet. Skybruddet, der oversvømmede store dele af København i weekenden, ramte også klargøringscenteret ved København H. Teknikkælderen stod fuld af vand til loftet og bedømt efter stregerne på væggene i omklædningsrummene stod der i de rum halvanden meter vand over gulvet.

Vandet i teknikkælderen har blandt andet ødelagt kompressoren. Det betyder f.eks., at toiletterne i togene ikke kan tømmes. Det endelige overblik over skadernes omfang mangler stadig, men der bliver arbejdet på højtryk for at skaffe en nødkompressor og måske nogle slamsugere.

I hallen, hvor togene normalt holder på række, står der er par IC3-stammer og keder sig. Rengøringsfolkene kan godt arbejde en smule, men håndværkere kan ikke gøre meget. Alt arbejdstøj og sikkerhedsskoene er ødelagt, og før der er nye forsyninger fremme fra leverandøren i Odense kan de ikke komme i gang med at reparere på togene.

Hvor meget skaderne på Klargøringscenteret betyder for afviklingen af trafikken er endnu uvist.

Sorte skærme på København H

På Hovedbanegården i København har skybruddet heller ikke sluppet sit tag endnu. Informationsskærme på og ved perronerne er sorte, kun de store afgangs- og ankomstskærme i forhallen giver viden fra sig. Flere tog er aflyst eller kører med et andet standsningsmønster end det sædvanlige.

Gangtunnellen under perronerne er lukket pga. vand og kunder, der vil rejse mellem København H og Hellerup må med togbusser fra Tiegtenbroen.?

Kilde: DSB i dag Online, **mandag 4. juli 2011**

(JSL via BL)