

Jernbanenyheder fra BL

Sendt torsdag 8. september 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

On 31/8 2011

Fiskeolietoget ankommer til Ar

Kl. 15.40 kigges der ud af vinduerne fra en barakbygning, og for det meste ses tomme containervogne køre forbi. Der er orange og hvide containere. Ved at kigge fra 500-sporgruppen kan bagerste containervogn ses holde under **Frederiks Allé**. Kl. 15.45 er en krydsning mellem tog på **Grenaabanen** afviklet, så der kunne køres ned på **Østhavnen**.

Det var tog G 8750 (Fh-Ar) før tid (+50), der kører på **onsdage**.
(BL)

Fr 2/9 2011

MY 1159 i Ar

DSBM MY 1159 + cirka 15 åbne 4-akslede åbne godsvogne holder stille i spor 406.

(BL)

Ma 5/9 2011

MY 1159 i Ar

DSBM MY 1159 holder i spor 504 på **Ar**.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 31/8 2011

To omgange på Lille Syd

Jeg kørte to omgange på **Lille Syd**. I **Kj** stod bl.a. to FacNs samt på et spor ved siden af remisen MY 1153, MX 1017, 1018 og 1009. På MX'erne har man malet trinnene til førerrummene gule. MX 1019 står stadig i **Kj**, og på samme spor stod Køf 258 (blå) og Køf 277 (grøn).

(JSL via BL)

To 1/9 2011

Hverdag igen på Sjælland

Efter sommerferie i det sønderjyske meldte hverdagen sig igen. Turen gik først til **Kh** med RØ 1238 (MF sæt 05).

I **Ig** (Vigerslev) stod Contec Rail MX 1008 + MY 1154 med en stamme svenske Qbx-ballastvogne med tilhørende maskinvogn Qax. Der var også en svellestopper og nok også en ballastplov, men om de også var fra InfraNord, kunne jeg ikke se i farten. Ellers kender vi kun Qbx fra ombygningen på **Køgebugtbanen**, og så havde DSB (vistnok i 1980'erne) lejet et antal til brug som bagharpningsvogne og forsynet med transportbånd øverst. Sammenlignet med de danske ballastvogne må det være en drøm af lægge ballast ud med de moderne svenske vogne.

Efter et kort besøg hos de flinke folk på **Vogn Ex** fortsatte jeg til **Hk** med RØ 5945 (DSB ME 1528 med 5 DD). Ved remisen i **Hk** stod RT MX 103 og MY 105 op mod drejeskiven.

Tilbage til **Kh** med RØ 5948 og efter en kort pause – hvor jeg lige nåede aftensmaden i DSB-kantinen – hjem med RØ 4257, stadig med ME 1528 og 5 DD, en kollega havde kørt dem til Østerport og retur, mens jeg havde pause. Jeg var nu ellers ikke alt for glad for ME 1528; el-bremsen var udkoblet, maskinen vendte "forkert", førerrum 1 forrest og her er mere støj – summen fra elektronikskab og støj fra kompressoren. Når man tog omdrejningerne fra motoren, vibrerede hele lokomotivet. Jeg var heller ikke helt tilfreds med trækraften, men kunne dog holde tid hjem med RØ 4257, selv om 5 DD vejer 297 t, og køreplanen er beregnet ud fra 220 t.

Bk-vognen i stammen, 7810, så ud til at have fået klæbet folie over automaten. *Det er det måske allerede på alle Bk?* Fra **torsdag 1. september 2011** ophørte DSB jo med at tilbyde automater i DD og ER-tog.

I **Næ** har man i en uges tid været i gang med det gamle pakhus. Et kig på Frejas hjemmeside siger, det er solgt, og i dag fik jeg oplyst, der skal være fitnesscenter i bygningen. Man har fjernet stort set al indretning og gammel isolering fra bygningen, og udenfor ligger masser af ny isolering.

Det voldsomme tordenvejr natten mellem **fredag 26. august 2011** og **lørdag 27. august 2011** i sidste uge gav store problemer på **Lille Syd**. Driftsdøgnets to sidste togpar fik to timers forsinkelse, men skulle alligevel begge køre helt til/fra **Ro**, ikke noget med at køre tom hjem via **Rg**. Førerne måtte sætte låsebolte på flere steder og nødbetjene signalerne, men alligevel måtte det sidste tog køre på sigt (= maks. 40 km/t.) hele vejen hjem og kom først til **Næ** ved 4-tiden om morgenen, hvor føreren, der skulle klargøre sættet til dagens første tog (RØ 3402, der afgår 4.12), stod og trippede utålmodigt ... og ... i øvrigt er oversvømmelserne, hvor banen krydser **Suså** mellem **Vst** (Vrangstrup) og **Eu** (Englerup B & S 1924-1962), af nogenlunde samme størrelse, som de plejer at være om foråret!
(JSL via BL)

Sø 4/9 2011

Expotrain i Midtsjælland

I dag så jeg klokken 12.03 DSBM MY 1159 + Gs 011 + Expotrain 003 + 002 + 004 som VM 8123 (GI-Ar) ved **Hjortholm** lige vest for **Rg**.
(JSL via BL)

Ma 5/9 2011

RØ 4119 afsporet

I formiddags ved 9.30-tiden (hvis toget kørte til tiden) afsporede DSB ER 2115 med en aksel lige uden for **Vy** (Viby Sjælland) på vej mod **Rg** i RØ 4119 sammen med DSB ER 2117.

Heldigvis var der ingen personskade, og de omkring ti passagerer blev evakueret over i RØ 4116, der kørte op på siden af RØ 4119 og kørte passagererne til **Rg**.
(JSL via BL)

“Passagertog hoppede af sporet

I formiddag hoppede det forreste hjulpar på et regionaltog af skinnerne mellem Viby og Borup på Midtsjælland. Ingen af de seks passagerer om bord kom til skade, og efter forlydender skulle de fleste af dem knap have opdaget afsporingen.

Det er endnu uklart, hvorfor uheldet indtraf, men havarikommissionen er sat på sagen.

Uheldet førte til forsinkelser på op til 30 minutter på Intercity og Intercitylyn-togene mellem Fyn og Jylland.

De strandede passagerer kom i løbet af 45 minutter over i et andet tog og blev fragtet til Ringsted.”

Kilde: DSB Intranet, **mandag 5. september 2011**

RØ 4119 afsporet (fortsat)

Allerede fra 10-tiden betød det store ændringer i trafikken, IE og 12xx-togene blev i begyndelsen sendt via Lille Syd, men kort efter blev 12xx-togene afløst ligesom 41xx-togene mellem Roskilde og **Rg**.

Lyn- og IC-tog blev i vid udstrækning kørt sammenkoblede mellem **Kh** og **Rg**, i visse tilfælde dog helt til/fra Nyborg.

Klokken 11:39 blev det meddelt, at 22xx-togene kun kørte mellem **Rg** og **Nf**.

Jeg var kørt til København med RØ 4208 i morges, skulle have været med taxa til Kak (lufthavnen), men kørte med DSB First for at gavne koncernregnskabet. Herfra kørte jeg Lyn 29 til Kh, hvorefter jeg havde pause. Klokken 11:07 skulle jeg køre RØ 5925 til **Hk** med MF sæt 91, der imidlertid ikke var kommet endnu, og det blev meddelt i højtalerne, at de ikke kunne sige hvornår det kom.

I spor 8 holdt Lyn 29 stadig, nu dog koblet med IC 133 ...

Kort efter kom der en sms om, at RØ 2218 var delaflyst **Kh-Kk**, og at materiellet skulle bruges i RØ 5925. Til min store overraskelse var det netop MF sæt 91, der kom fra **Nf**, men det kan jo have været et tilfælde i det lettere kaos, der rådede ...

På turen til **Hk** var der ikke så meget at berette, på vej tilbage til **Kh** med RØ 5928 mødte jeg en solo EA (på fronten stod 300, men var nok 3007) lige efter **Ro**.

Malus Schweizertroljen 9515 holdt i **Tå** (Taastrup) (med to Faacs bagharpningsvogne og den ”knælende båndtransportørvogn” – *har Malus mon overtaget dem?*), mens en anden Malus Schweizertrolje – desværre ret oversmurt med graffiti – holdt i **Ro**.

I **Ig** (Vigerslev) står Contec Rail MX 1008 + MY 1154 stadig med de svenske ballastvogne. Fra **Kk** kørte jeg pass med RØ 5937 bestående af DSB ME 1512 + B 7757 + B 7709 + B 7748 + Bk 7819 + ABs 7919 tilbage til **Kh**. Vareautomaten i Bk-vognen var slukket og spyttede pengene ud igen. Drikkeautomaten havde klæbet et ”indkørsel forbudt” over hullet til bægrene.

Et hurtigt kig på "vistog" fortalte, at RØ 1237, som jeg skulle køre hjem, var aflyst. Jeg forsøgte at komme igennem til "driften" på telefon, men måtte opgive. I stedet gik jeg derind for at høre, om jeg ikke bare skulle skynde mig hjem i håb om at undgå overtid – og jo, det skulle jeg.

Allerede 14.30 skulle et IC-tog afgang mod **Rg**, og det var nok hurtigere end at rejse med S-tog til **Kj** og derfra hjem med **Lille Syd** ... t r o e d e jeg!

Jeg lagde ikke mærke til, hvornår toget afgik, men efter stop i **Val** (Valby) og **Htå** nåede vi **Ro** ved godt 15-tiden. Efter nogen tid fik vi oplyst af den flinke tgf, at vi skulle afgang igen 15.37 ... Det trak desværre yderligere ud, det ene tog efter det andet afgik nordpå. I spor 3 stod MZ 1459 med det vestgående øltog, det østgående øltog passerede nordpå også med MZ^{IV}, mens vi holdt og ventede. Der kom flere og flere tog til **Ro** fra øst; flere af dem må være blevet koblet sammen i spor 2.

Endelig blev det vor tur, og efter ekstraordinære stop i **Vy** (Viby S) og **Bo** (Borup) nåede vi **Rg**. Det havarerede tog stod stadig et par hundrede meter efter **Vy** station. I **Rg** måtte jeg så vente en god halv time på, at en ME med 3 DD kom sydfra i spor 4 og vendte. Typisk med kun tre vogne, når der er så mange rejsende! Ydermere er perrontunnelen i **Rg** under renovering, alle fra DD-toget skulle over til spor 2, og alle dem, der havde ventet ved spor 3 (hvor toget var annonceret), skulle samtidig op til spor 4. *Men hvorfor kører man ikke halvtimesdrift på **Sydbanen** i sådan en situation?*

Mens jeg ventede i **Rg**, kom først MZ 1459 med øltog og cirka ti minutter senere et Lyn/IC-tog, der blev delt i **Rg**.

Endelig klokken 17.15 ankom toget til **Næ**, og jeg kunne holde fyraften 88 minutter forsinket.

Toget blev holdende lidt i **Næ**, idet det ventede på personale, der kom med IE 32, der var sendt via **Lille Syd**, og ankom i spor 1 i Næstved.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 28/8 2011

Udflugt fra det sønderjyske eksil

Turen fra mit sønderjyske eksil gik lidt sydpå for at se 103'en med IC 2417 fra **Fib**. Foran remisen i **Pa** stod Railcare MY 1122 og MY 1157. MK 618 (uden DB-logo), Køf 276 (mærket Railion) og DSB Køf 285 stod langs vejen til depotet.

På Contec-siden stod bl.a. T66K 714, Altmark-Rail MY 1155 (ERA-nummer 92 80 1227 010-6 D-AMR), SRP MY 1148 (uden sneplove og ATC-antennener på bogierne), Contec Rail MY 1158 "Madam Blå" og den gule Køf 275. Nord for værkstedet stod bl.a. M 32, T43H 215 og Køf T 51.

(fortsættes under **UDLAND**)

(JSL via BL)

Ma 29/8 2011

Materiel i Oj

så jeg ME 1502 med MP sæt 04 som M 6122 ved **Kestrup** samt under rangering på **Oj** station. MP'en var startet op og kørte selv frem i spor 1. Efter nogen forberedelse (bl.a. vandpåfyldning med haveslange) kørte man (efter jeg havde forladt **Oj**) prøveture mod **Rq**.

I **Oj** stod også en Köf-mærket Balfour Beatty Rail A/S Köf 152. Der er tale om den tidligere DB 322 150-0, som Swedish Rail Systems havde med til **Danmark** under det første Metrobyggeri, og som efterfølgende kom tilbage til **Sverige**, men som nu altså er her igen. Om den ejes af Balfour Beatty Rail A/S eller Railservice (der jo bl.a. holder til i **Oj**) vides ikke. På samme spor stod trolje 412, der måske også er overtaget af Railservice eller Balfour Beatty Rail A/S.

(JSL via BL)

Ti 30/8 2011

Togsæt parkeret i TI

Turen gik hjemad. Fra vejbroen øst for **TI** så jeg i tusmørket et togsæt (IC4 eller Flytog tror jeg) stå på blindsporene.

(JSL via BL)

Lø 3/9 2011

Åbent hus på Cheminova

Cheminova åbner dørene for alle interesserede **lørdag 3. september 2011** fra kl. 9.00-14.00. Besøgets varighed er ca. 2½-3 timer, og der starter nye rundvisninger ca. hver halve time.

Kilde: http://www.cheminova.dk/dk/aktuelt/aktuelt/moed_os_til_aabent_hus.htm

Da jeg aldrig har været rundt på Cheminova, kunne det være spændende at se fabrikken og i særdeles sidespor, godsvogne (hvor mange gemmer sig derinde?) og måske *MjbaD MY 28?*

Per @-post ankom tidspunktet til gruppeundervisningen: klokken 9.30. Det betød, at der ikke kunne rejses med kollektiv transport fra **Str**, da første ankomst til **Rønland** ville være kl. 10.24. Budgetteret cykelafgang skulle være kl. 8.00, for der er 40,6 km til **Thyborønvej** 78. Der er lovet tøjvej, 5 m/s østenvind og senere over 20 °C. Afgang fra **Str** kl. 7.58 (+2), og nede i **Lemvig** kl. 8.40 viser cykelcomputeren 32,5 i gennemsnit. Efter **Klinkby** ligger toppen af **Troldbjerg** i kote 50, og så kommer chancen for dagens hastighedsrekord i højeste grad, for det falder fra kote 45 ned til det flade land med kote 0 fra km 9 til km 10. Det tog 66 sekunder = 54,5 km/t. i snit og maks. 60,3 km/t.!

På Cheminova

Efter fem kvarter er der ankomst 9.13 til **Cheminova**, stadig med 32,5 km/t. i gennemsnit.

De 14 deltagere i gruppeundervisningen går rundt med blå hjelm og beskyttelsesbriller. Vi ser dyrkning af soja for at se planternes reaktioner på forskellige giftarter. Planter står i køleskabe med glasdør ved forskellige temperaturer. I en anden afdeling afprøves gift på små dyr, og på hver dåse står deres fødselsdato, så deres reaktionstid kan observeres. I de gamle P-O og P-1 anlæg lugter der af kemiske produkter bl.a. svovl og fosfat.

Endelig kommer vi frem til fire spor med omkring 10 tankvogne (zoom ind på Google Earth og se dem). Tre tankvogne holder meget fotogene på sporet til risten. Lige S for de fem cirkulær tanke holder *MjbaD MY 28* tilkoblet fremmednet. Derefter går vi mod SV igennem en lagerbygning fyldt med tønder, hvor der lugter syrligt. S for lagerbygningen, hvor de to spor løber sammen mod V, holder *MjbaD Køf T 29*, ex. DSB Køf *252*.

I alt holdt der omkring 15 godsvogne på Cheminova, alle fireakslede. Grundet mindre produktion sendes der ikke så mange godsvogne mere, og derfor føres der kun godstog én dag om ugen.

Der er ryge- og fotoforbud på Cheminova. Kl. 12 var der frokost i kantinen.

Toggang en lørdag

Et kig i køreplanen viser tog kl. 12.34 mod **Thyborøn** og 13.03 fra **Harboøre** med **Vemb**. Øperronen og Køf *T 29* fotograferes uden for hegnet oppe fra **Thyborønvej**.

Så gælder det om at finde et nyt fotosted, der anderledes end det ensformige motiv med **Thyborønvej** og bandedæmningen. Det findes ved at cykle lidt ud af **Holmene NØ** for **Harboøre** ad et dige med en vej ovenpå, hvor dæmningen med **Lemvigbanen** og landevejen rammer "fast" land.

Tog 408 (Thb-Vem) kommer kl. 13.01 (±0) i adstadigt tempo kørt af *MjbaD Ys 13+Ym 13* "Vigen". En pumpestation begyndte at pumpe ved ankomst og pumper fortsat tyve minutter senere.

Selv om der kun kører fem togpar på lørdage på denne del af banen, kører det næste tog mod **Thyborøn** allerede kl. 13.37 fra **Nejrup**. Det vil jeg nå at fotografere i **Nejrup**-udgravningen, der på vintre med megen sne lukker. *LuJ* så et Y-tog **søndag 21. februar 2010** køre fast i sneen netop her.

Nejrup

4 minutter før tog 407 (Vem-Thb) skal komme, bliver racecyklen stillet bag glasventeskuret. Nu er der monteret en lille tavle på en lygtepæl med afgangstider; det manglede forrige vinter. Et held, at det ikke var korte bukser på, for op til det gamle opstillingspunkt vokser der 1 meter høje brændenælder! Træerne langs haven er fældede, men det lykkes at stå på to en halv meter høje stubbe, for nu er der ingen sne, der dækker lidt for toget, næ ukrudt på baneskråningen. Kl. 13.40 (-3) foto af – ja, igen "Vigen". Tog 407 udgår ifølge publikumskøreplanen fra **Vemb**, men med indskrænket drift i weekender er det antagelig et Y-tog, der kører på hver sin strækning. Passagerer må altså skifte togsæt i **Lemvig**, selv om det ifølge køreplanen ikke skulle være nødvendigt.

Mdt Lmv og hjemtur

Tøf-tøf i varm modvind. I remisen i **Lmv** ses i spor 4 *MjbaD MX 26*, i spor 2 *Ym 12* "Storåen" og i vaskehalen, spor 1, et Y-tog. **Gul** trolje *T 52* holder på læssevejen.

Tøffe hjemad via **Gudumlund**, hvor jorden blev udstykket i 1948 til en række gårde. 500 meter fremme passerer vejen af sort-hvide køer, og da jeg når frem, passerer der stadig køer. Gårdmandens søn kører rundt på en firehjulstrækker for at drive køerne over vejen. Gårdmanden spørger jeg, om der er knap 200 køer.

– *Nej, knap 400 køer!*

Det må betegnes som stordrift!

90,1 km blev cykelturens længde **Str-Røn-Str** i dag.

Overrettidig toggang i Ha

Tog RA 5420 (Str-Ar) ankommer kl. 9.20½ (+½, 9:20:30) i spor 2 med AR AR 2046.

Tog RA 5431 (Ar-Str) ankommer 2 sekunder senere kl. 9.20½ (9:20:32) med AR AR 2047.

Tog RA 5420 (Str-Ar) afgang kl. 9.21 (+½, 9:21:03) fra spor 2 med AR AR 2046.

Tog RA 5431 (Ar-Str) afgang omkring kl. 9.21½ (±0) med AR AR 2047.

Ønsker man et billede af to "krydsende" eller rettere samtidig tilstedeværende tog i **Ha** (Hadsten), er det bare at stille sig op på vejbroen med **Skanderborgvej** og så tage et billede af to tog holdende ved perron. Denne mulighed forekommer hver time, så sollysets vinkel kan selv vælges at passe til den ønskede indfaldsvinkel.

PS. Jeg har forsøgt at gøre det med to AR MR-tog, men uheldigvis holdt de ikke samtidigt ved perron.

Spornumre i Br, Hn og Ha

Vær opmærksom på, at spornumrene i **Hn** (Hinnerup) og **Ha** er byttet om, efter at stationsbygningen ikke mere har en sikringsmæssig betydning. På disse to stationer mellem **Ar** og **Ab** er der byttet om på spornumrene.

I **Hn** er spor 1 det nærmest **Hn Bibliotek** og spor 2 nærmest den gamle stationsbygning. I den oprindelig sporplan lå spor 1 mellem det nuværende spor 2 og stationsbygningen.

I **Ha** ligger der både den gamle stationsbygning og på den anden side af posthuset en nyere stationsbygning, men sporet ved "deres" perron er spor 2. Sporet, der begynder i spor 1, ind til læssevejen er ikke indtegnet på TIB (V).

At der er et nyt/nyere relæhus, der nummererer sporene med stigende spornumre bort fra sig, er ikke heller ikke en ubetinget årsag til spornummerering. Således lå den nedrevne stationsbygning i **Br** (Brabrand) ved spor i, og entusiaster, der aldrig har set den, kan det være svært at se, hvor den lå. Noteres der passagetider, når man sidder i et tog¹⁾, ligger "stationsbygningen" i **Br** ved det nu forsvundne spor 4 – læssevejen – et langt relæhus.

Andre variationer

Som en anden variation af regler for spornumre kan nævnes numrene på **Kystbanen**. På banens stationer ligger spor 1 nærmest **Øresund**, og spornumrene stiger længere "oppe i landet".

Kilometrering

Ved man ikke, hvor stationsbygningen lå, hvis der har eksisteret en, gælder kilometerangivelsen i TIB. Eksempelvis har der aldrig været en stationsbygning i **Vk** (Vejbæk) i km 102,9. Stationsbygninger eksisterede der stadig i de to nabostationer, der blev "centraliseret" til **Vk** (står første gang i TKV II **søndag 31. maj 1970**). Der var **Bas** (Bajstrup 1920-1966) i km 98,9 og **Faa** (Fårhus 1920-1970) i km 105,3. Se tre billeder på Google Earth fra **Bas** med ovk 206 og bygninger i karakteristisk tyske byggestil (taghældning).

Det var/er upraktisk med en station, hvor en vej krydsede/r midt på den, så de vejfarende kom/kommer til at holde længe ved bommene, når et langt godstog var/er standset som det første tog ved en krydsning. I **Bas** ligger stadig ovk 206 i km 99,0 og i **Faa** ovk 216 i km 105,2. Svindende persontrafik og manglede godsvogne til sidespor var vel også en årsag til "sammenlægningen" i **Vk**.

Der har været dobbeltspor **Te-Pa** (med indskrænket profil) i den tyske tid, så dengang var der intet problem ved overkørsler. Der har også været dobbeltspor **Tdr-Anb**. Der blev drevet stordrift ved jernbanen før **1920!**

Rejs selv på opdagelse i **TIB (Ø)** og **TIB (V)** på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>

(BL)

KØREPLANER

Lø 3/9 2011

Skælskør år 2000 – en by fester

¹⁾ Tiden skal tages for lokomotivførerens position i tog, så sidder man i den tiende vogn, skal tiden korrigeres.

På hjemmeside kan der læses mere på <http://www.ar2000.dk/>. Der står intet direkte om sporvognskørsel og på hvilke dage, men under <http://www.kulturkajen4230.dk/> er KS 608 med linje 7 afbildet og billedteksten "Sporvognen starter ved Det Røde Pakhus".

På omstigningsklubbens hjemmeside <http://www.omstigningsklubben.dk/> er den ekstraordinære kørsel angivet:

Ekstrakørsel lørdag den 3. september fra kl. 11.30 til kl 16,00 med afgang hver halve time.

(BL)

Sø 4/9 2011

Expotrain

Tog VM 8121, MY 40

Kh 10.05, GI 10.14.

. Tog VM 8123, MY 160

GI 11.25, Rg 11.57½, Ng (12.41)-12.55, Od 13.13½, Fa 13.51, Vj 14.07½, Ar 15.02.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

Ma 5/9 2011

Strix-måletog

Tog BM 6401, MY + Strix + MX

Ro 08.38, Rg 08.59½, Kø 09.28½-09.47½, Ng 10.05-10.21, Od 10.40, Fa 11.20.

Tog BM 6402, MY + Strix + MX

Fa 11.35, Kd 11.50, Lk 11.59½-12.13, Tog BM 12.41-12.53, Es 13.06.

Tog BM 6403, MY + Strix + MX

Es 13.16, Lk 13.55-14.00, Kd 14.09, TI 14.17-14.23, Md 14.35.

Tog BM 6405, MY + Strix + MX

Md 14.41, TI 14.50.

Tog BM 6406, MY + Strix + MX

TI 14.56, Fa 15.03

Kilde: TA nr. 18082

(BL)

Ti 6/9 2011

Strix-måletog

Tog BM 6407, MY + Strix + MX

Fa 08.44, Vj 09.01½, Ar 09.57-10.05, Lg 10.37-10.54, Hb 11.27.

Tog BM 6408, MY + Strix + MX

Hb 11.40, Lg 12.09-12.29, Ar 13.00-13.17, Sd (13.36)-13.46, Hed (14.15½)-14.23, Vj 14.33½, Fa 14.52.

Kilde: TA nr. 18082

(BL)

On 7/9 2011

Strix-måletog

Tog BM 6409, MY + Strix + MX

Fa 09.06, Kd 09.21½, Sst (09.46)-09.53, Pa 10.46.

Tog BM 6410, MY + Strix + MX

Pa 10.54, Kd 11.53, Fa 12.08.

Tog BM 6412, MY + Strix + MX

Fa 12.15, Od 12.59, Uv (13.11½)-13.36, Ng 13.44-13.49, Kø 14.06-14.17, So (14.38)-14.47, Rg 14.59, GI 15.33-15.44, Kh 15.54.

Tog BM 6413, MY + Strix + MX

Kh 16.03, Ro 16.25.

Kilde: TA nr. 18082

Expotrain

Tog VM 8125, MY 160

Ar 22.30, Hb 23.32, Ab 00.10.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

To 8/9 2011

Expotrain

Tog VM 8126, MY 0

Ab 01.10, Hb 01.36, Ar 02.28.

Kilde: TA nr. 16884

Strix-måletog

Tog BM 6415, MY + Strix + MX

Ro 07.42, Bo (07.56)-08.03, Rg 08.13-08.24, Vo (08.59)-09.15, Nf 09.37-09.42, Vø 09.50.

Bemærkninger Skal stoppe måling ved km 152,250.

Tog BM 8416, MY + Strix + MX

Vø 09.58, Nf 10.05½-10.07½, Næ 10.44, Rg 11.00½, Htå 11.31.

Bemærkninger Htå Overleveres til S-tog.

Kilde: TA nr. 18082

(BL)

Ti 13/9 2011

Expotrain

Tog VM 8127, MY 0

Ar 19.55, Hb (20.48)-20.53, Sø (21.07)-21.10, Ab 21.26.

Tog VM 8125, MY 160

Ab 22.40, Hb 23.15, Lg (46)-50, Vg 00.19.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

On 14/9 2011

Expotrain

Tog VM 8130, MY 0

Vg 1.20, Lg 1.48-01.53, Ar 2.18.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

To 15/9 2011

Expotrain

Tog VM 8131, MY 0

Ar 20.35, Lg 21.06-21.11, Vg 21.41.

Tog VM 8132, MY 160

Vg 22.25, Lg 23.01-23.29, Ar 24.00-0.30, Sd 0.46, Hr 1.34.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

Fr 16/9 2011

Expotrain

Tog VM 8135, MY 0

Hr 2.35, Ar 3.36.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

On 21/9 2011

Expotrain

Tog VM 8136, MY 0

Ar 19.55, Ry (20.15)-21, Sv (30)-40, Ik (21.03)-06, Hr 21.15.

Tog VM 8137, MY 160

Hr 22.10, Vj 23.00.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

To 22/9 2011

Expotrain

Tog VM 8138, MY 0

Vj 0.10, Ar 0.54.

Kilde: TA nr. 16884

(BL)

Sø 11/9 2011

Damptog Bj-Str-Bj 11. september 2011 i anledning af valgkampen

http://www.viborg.venstre.dk/fileadmin/webfiles/images/Pihl_Damp_6x180_T.pdf

(LuJ via BL)

Befordring af passagerer

Togene er ikke forsynet med mobilt ATC-anlæg og skal derfor ekspederes efter SIN Ø/V instruks 13 over strækningen Rd-Lg-Rd.

Oprangering: K 563 + 4 personvogne.

Tog VM 228421 (Rd-Bj), 70 km/t.

Rd 8.00, Ste 08, Lg 15, Up (23)-28 × 5416, Bj 8.39

Tog VP 8425 (Bj-Str), 80 km/t.

Bj 9:00, Rk 15-20 × 5424, Rn 29, Vg 9:40-10:00 × 1628, Ra (10)-25 × 5429, Sm 10:50-11:00 × 5432, Hø 10-41 × 5435, 5438, Sk 11:50-12:15, Røb 23, Vp 35-40, Str 12.55

Bemærkninger

Toget standser kortvarigt ved nedlagt trinbræt i Sparkær.

Str Lok drejes – omløbe og vandtagning.

Tog Vp 8450 (Str-Bj), 80 km/t.

Str 14.02, 15-33 × 1652, Røb 41-44 × 5451, Sk 53-56, Hø 15.04-07, Sm 17-20 × 5457, Ra 42, Vg 50-16.14 × 5462,5463, Rn 23, Rk 32-36, Bj 16.46 × 5469.

Bemærkninger

Toget standser kortvarigt ved nedlagt trinbræt i Sparkær.

Tog VM 228458 (Bj-Rd), 70 km/t.

Bj 17:00, Up 10, Lg 18, Ste 25, Rd 17.32.

Kilde: TA nr. 19379

Der er kun nødvendigt at køre 70 km/t. **Rd-Lg-Rd** grundet ATC-strækning.

(BL)

GODSVOGNE

Ti 23/8 2011

DB Snps/Roos-t på Gfa

Man læssede tømmer i fire DB Snps/Roos-t på **Gfa** (Fredericia 1962-). Forholdene var ikke helt ideelle, men almindelige læssespor til f.eks. tømmerlæsning er nok ved at være en mangelvare. Netop for tømmer burde være et muligt vækstpotentiale for jernbanen.

(JSL via BL)

To 25/8 2011

Vj Havn

På havnen så jeg på vej til **Odderbanen** en stribe DB Tds på havnekajen i **Vj** (kommer med kalk fra **Tyskland**). Man var i færd med at losse kalk fra Ermewa Uacns 33-80-932 6 157-0 og 161-2. Begge vogne rummer 120 m³.

(JSL via BL)

Sidste tur med Omstigningsklubben

Så er det nu på **lørdag** det – selv om man siger ”der kommer altid en sporvogn og en pige til” – at Omstigningsklubben kører for sidste gang.

Kørslen sker i anledning af ”Kulturdagen” i **Ss**, og der køres hver halve time fra 11.30 til 16.00 mellem remisen og havnen. Pris for voksne 20,00, for børn 10,00.

Selv om der har verseret rygter om et mageskifte mellem kommunen og Harboe, således at kommunen kunne indfri løftet om at lade Fodsporet fortsætte helt ned til havnen, og Omstigningsklubben måske kunne få lov at blive, men jeg har ikke hørt noget om det i pressen, og hverken byrådet eller teknisk udvalg i **Sg** ser ud til at have behandlet sagen.

På generalforsamlingen i Harboe spurgte **PKL**, hvad Harboe ville benytte området til. Bernd Griese sagde, at de i flere år var blevet spurgt, om de ikke ville købe området, og til sidst slog til, bl.a. for at undgå at skulle betale moms af grundkøbet (som indføres til nytår).

Endvidere oplyste Bernd Griese, at de ikke havde konkrete planer med området, men dog at de har nogle ideer om, hvad det kan bruges til. Der skal også laves en lokalplan.

Bortset fra sporet mellem remisen og havnen er alle andre spor fjernet. Området er så sumpet, at de maskiner, der fjernede sporene, flere gange har haft problemer, så spørgsmålet er, hvad området kan bruges til uden store investeringer.

(JSL via BL)

Fr 2/9 2011

Stedsans – dr.dk/P1/Stedsans

Klokken 20.03 handler Stedsans på DR P1 om sporvogne, programmet kan podcastes fra

<http://www.dr.dk/p1/stedsans/>.

(JSL via BL)

Lø 3/9 2011

Ris klokken 9:48:

MY 1126 med VP 6317 oprangeret af B + BD + A. Toget var MY veteranotogs tur fra **Hun** til **Mrb**, hvor bl.a. den nyrestaurerede APB 17 blev præsenteret.

Kort efter kom DSB ME 1516 med 3 DD som RØ 2217, og jeg blev i **Ris** (Rislev 1924-1962), til IE 36 med BR 605 sæt 16 + 04 var passeret.

Sidste sporvognskørsel i Ss

Om eftermiddagen kørte jeg en tur til **Ss**, for at se Omstigningsklubbens sidste ture. KS 608 kørte efter den sidste ordinære tur ved 16-tiden først en ekstra tur til havnen for at samle skilte op. Her medtog man en lille vogn bag på sporvognen, og efter sporvognen var rykket ud i sollyset og forenings aktive fotograferet, var der afgang mod remisen ved 17-tiden.

Men efter man var returneret til remisen, blev sporvognen skiltet **Spegerborgvej**, og man kørte endnu en lille tur for at hente et skilt mere. På begge ekstrature blev der medtaget rejsende, og der havde været stor interesse for at køre med sporvognen denne **lørdag**, hvor der var Kulturdag i **Ss**.

Man udelukkede ikke, at man ville køre igen **søndag 4. september 2011**, men intet var bestemt endnu, da jeg forlod **Ss** ved 17.20-tiden for at køre direkte til broen over banen syd for **Gz**, hvor jeg så MY 1126 med VP 6366 klokken 18.12.

(JSL via BL)

Sø 4/9 2011

Allersidste sporvognskørsel i Ss

Efter en rimelig passagersucces **lørdag den 3. september 2011** – gik Omstigningsklubben i tænkeboks – så i dag **søndag 4. september 2011** gav man så lige en ekstrakørsel hele dagen – dog ikke med så stor succes passagermæssigt – jeg har været på arbejde i dag – og kom derfor på havnepladsen

Kl. 15.45 ankom sidste sporvogn med oprydningvognen, og præcis kl. 16.00 kørte den retur. Eneste mand i vognen var Steen Krog Andersen. Søren gik i forvejen m/flaget. Eneste fotograf var undertegnede sammen med sønnen Andreas. I sandhed en anden oplevelse end dagen før; her var der mange fotografer og 25-30 passagerer!

(PEJ via BL)

Strukton Rail i Lg

Gul CSM 4, <=09-3X==, 715 0 517-2, holder flot badet i solskin ved vandtårnet. Næste dag, **torsdag 1. september 2011**, holder den samme sted.

(BL)

FASTE ANLÆG

Ma 15/8 2011

Fodsporet asfalteret

Fodsporet bliver asfalteret for anden gang med begyndelse i **Ss mandag 15. august 2011**. Skilte og låger mm. bliver opsat med det samme. Afprøvning af sti samme dag til fods. Asfaltmaskinen havde lige denne dag passeret Ladebo-led.

(PEJ via BL)

Lø 27/8 2011

Kulturel Folkefest i Ss

Sporvognskørslen er i forbindelse med Kulturel Folkefest **fredag 2. – 4. september 2011** arrangeret af **Ss år 2000**

Ifølge programmet kører sporvognen mellem kl. 11.30 og kl 16.00. Naturstyrelsen fører i aviserne en kampagne om at Fodsporet ikke må benyttes, før det er indviet, men politiet kan ikke vise folk væk, da der ikke er opsat forbudsskilte endnu. Det bliver der i forbindelse med anden omgang asfalt.

(PEJ via BL)

Ma 29/8 2011

Ingen redning til Omstigningsklubben

Har lige gennemset referat af byrådsmøde i **Slagelse Kommune mandag 29. august 2011** findes på internettet, og her står intet om arealbytning mellem kommunen og Harboe, som skulle være oplægget! Så ingen redning til Omstigningsklubben herfra!

(PEJ via BL)

Referat 29-08-2011 (Byrådet)

<http://polweb.nethotel.dk/Produkt/PolWeb/default.asp?p=slagelse&page=meetings&CommeteId=2>

(BL)

On 31/8 2011

Nye skinner i sporskifter i Bj og Rk

Der er etableret La **80** i km 15,3-16,4 i **Bj** (Bjerringbro) grundet skinneudveksling og i km 26,5-27,4 **Rk** (Rødkærnsbro) grundet udveksling af jerndele ved sporskifterne.

Torsdag 1. september 2011 kl. 9.00 ophørte La **80** i **Bj**, så arbejdet må være tilendebragt.

Ny radiomast skal rejses i Hv-Mo

Tog L 723 (Ar-Str) måtte standse foran ovk 115 i km 82,5 i **Hv-Mo** (Hvidemose), da den ikke blev sikret.

Det krydsede tog RA 5446 (Str-Ar) i **Vp** (Vinderup), der måtte derfor standse i **Hv-Mo** grundet en fejlmelding på ovk 115 fra **FC Vg**. Kl. 12.58-58 blev **Hv-Mo** i km 82,6 således genåbnet i med et halv minuts varighed. Under denne standsning ses en ∇ lige V for vejen og ovk 115. Der kommer således atter "liv" i **Hv-Mo** i form af en af de nye, høje radiomaster.

Hv-Mo er forkortet forkert "HvMo" i "De Danske Statsbaner Stednavneforkortelser" af Morten Flindt Larsen, banen bøger **1995**, side 18, idet bindestregen i stednavneforkortelsen mangler i begge spalter. **Hv-Mo** er en af de få stednavneforkortelser med fire bogstaver og endnu sjældnere med en bindestreg.

På oversigten på **Banesiden** over **Stationsforkortelser hos DSB og privatbanerne** på

<http://john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/forkortelser.asp> findes **Hvidemose og Hv-Mo** ikke.

Fra sidesporet blev der sendt godsvogne læssede med tørv. **Hv-Mo T** blev nedlagt lørdag **22. maj 1971**, hvor den største slagting af DSB-strækninger nogensinde fandt sted:

Persontrafik ophørt lørdag 22. maj 1971

Strk.nr.	Strk.	Længde
7	Øn-Væ	20,8 km
8	Sg-Næ	40,1 km
30 ¹⁾	Rq-Åa	6,7 km
32	Te-Tdr	26,7 km
34	Bm-Fu	37,4 km
	Sl-Lb	105,5 km
37	Rd-Rå	35,5 km
41	Sk-Gy	29,6 km
42	Hr-Vg	47,8 km
I alt		350,1 km

For at få en fornemmelse af den samlede længde kan der sammenlignes med længden af strækningen fra **Fa** til **Fh** på 333,3 km.

Visse af de nævne strækningers stationer kan ses på <http://www.tog-billeder.dk/> under ► **Danmark**
► **DSB** Nedlagte strækninger af **GWC**.

¹⁾ Til at gøre smerten endnu værre glemmes det at slette tallet "30" i overskriften "30, 32" på side 213 i TKV 71.

Fliselægning ved søjler i Vg

Arbejdet med renovering af halvtaget op stationsbygningen er næsten færdigt. I dag arbejder to mand med at lægge fliser omkring de bærende søjler på perron 1. Der ligger træplader, hvor de endnu ikke har arbejdet.

(BL)

To 1/9 2011

Som i går kigges der også i dag på arbejdet med mastopstilling ved ovk 115 i **Hv-Mo**, da der i går også blev set jorddynger på østsiden af vejen. I dag ses en ∇ mere, så der skal opstilles TO master – en på hver side af vejen. *Hvorfor det?*

(BL)

Ma 5/9 2011

Billets Scanner i Hx

En gulklædt montør arbejder med at montere en billets scanner på perron 2 i **Hx** (Hørning).

Endnu dårlige spor i ovk 202

I længere tid har der været La **40** i km 87,6-87,7 hen over ovk 202 i km 87,6 **Kæ-Td** (Kibæk-Troldhede), der befinder sig 1,9 km V for **Kæ**. Sporet må have sat sig endnu mere, for nu må der kun køres med en halve hastighed: La **20**.

På litra AR kan der ingen sætninger mærkes ved 20 km/t.

– *Måske ville det være endnu bedre med La **10**, for så kunne der gå endnu længere tid, før sporsætningen bliver udbedret, idet det koster?*

To La Vem-Ho

På **Vestkystbanen** manifesterer La nummer 9 dens forfald. Den første La mellem **Vem** og **Ho** er La **40** 174,9-175,0 hen over ovk 345 i km 175,0.

Nu er den næste og niende La kommet, og den er heldigvis dobbelt så høj som den ved ovk 345: La **80** i km 172,7-172,9. Banen går gennem en mose eller vandfyldt område, og det har generet flere lkf i længere tid (mere end et år). Selv om målevognen passerede her i tog BM 6443 (Vem-Ti) **torsdag 7. juli 2011**, sker der først noget nu.

Bu T ligger i km 174,2.

Samlet længde med nedsat hastigheder på Vestkystbanen

31. Esbjerg-Struer

Station	i km	Sted	Hast.	Årsag
1 Varde	73,2	72,7-73,6	40	Banens tilstand
2 Tistrup	87,3	86,9-87,7	40	Banens tilstand
3 Ølgod	98,0	97,6-98,4	20	Banens tilstand
4 Skjern	115,6	115,1-116,2	40	Banens tilstand
5 Skjern	115,6	Udkørsel spor 3	40	Banens tilstand
6 Lem 127,0 – Ringkøbing	139,2	135,6-139,3	80	Banens tilstand
7 Vemb 168,2 – Holstebro	186,6	172,7-172,9	80	Banens tilstand
8 Vemb 168,2 – Holstebro	186,6	174,9-175,0	40	Banens tilstand
9 Holstebro 186,6 – Hjerm	195,1	<u>186,5-191,9</u>	80	Banens tilstand

I alt er der La over 13,0 km grundet "Banens tilstand".

Dertil kommer i km 127,1-135,6 Fast hastighedsnedsættelse **80** over 8,5 km.

I alt 21,5 km med hastighedsnedsættelser grundet "Banen tilstand" af de 146,4 km = 14,6 %.

I Jernbanen nr. 3, 2011, Ajour, side 7, er der angivet med ●●●, at i **2013** vil der blive lagt nyt spor i **Va** og **Øg** (Ølgod) – om to år! Det ville være godt atter at måtte køre 100 km/t. mellem **Lm** (Lem) og **Rj**.

Ny usikret ovk Hm-Str

I forbindelse med bygningen af og fremtidig reparation af tre vindmøller ved **Dalbyvej** i **Str Kommune Kvistrup**. I dag ses for første gang fliser ligge i sporet i km 198,6.

Denne orientering blev fortalt under et borgermøde af en mand fra Banedanmark. Han fortalte, at nøglen til spærrebommene vil blive opbevaret ved Banedanmark i **Fa**.

(BL)

Ti 6/9 2011

Ny radio- og signalmast på Thybanen

I dag opdages et nyt fundament med tilhørende metal- ∇ monteret. Det er ved siden af den nuværende radiosender usikret ovk 232 i km 66,213 **Sne-Ri** (Snedsted-Sjørring). Ovk 232 vil blive nedlagt.

(BL)

Rettelsesblade 1423-1431 til SIN (V)

Instruks 23.1 Fredericia. Rangering

Plan 1-4 bliver erstattet af Plan 1-11.

De fire gamle planer er blevet udvidet i bredden, således at sporene nu fylder to sider. Hver sporplan har en henvisning, eksempelvis står der på den lange side af **Plan 1** ↓ **Se plan 2** ↓, den halvdelen af de mange spor, og **Se plan 4** →. På disse henviste sider er fortsættelsen af sporene tegnede.

Kilde: **SIN (V)** rettelsesblade 1423-1431, **tirsdag 6. september 2011**

(BL)

Lø 31/3 2012 – lø 11/8 2012

SPORSPÆRRINGER K12

Her følger planer om de kommende sporspærringer i **2012** (med alle mulige forbehold!).

Langåbanen

Lørdag 31/3 – fredag 25/5	Str-Sk
Lørdag 26/5 – torsdag 28/6	Str-Vg
Fredag 29/6 – fredag 20/7	Str-Lg
Fredag 21/7 – lørdag 25/8	Str-Vg

Silkeborgbanen

Lørdag 14/4 – torsdag 21/6	Hr-SI
Fredag 22/6 – lørdag 11/8	Hr-Sd

(p)

(BL)

UDLAND

Lø 13/8 2011

Besøg Bluebell Railway

Bluebell Railway er absolut et besøg værd. Hvis damplokomotiverne skal være retvendte, skal de fotograferes, når de kører mod **Kingscote**, for der er ingen drejeskiver på banen.

Southern kører med Bombardier Electrostar hver halve time mellem **London Victoria** og **East Grinstead**, og der er forbindelse videre med en lille bus, som holder ved stationen. Den kører direkte til **Kingscote**. Det kan ikke anbefales at gå, for vejen er smal med høje hække, og bilerne kører 40-50 mph.

(NH via BL)

Sø 21/8 2011

Svenske grafiske køreplaner

De svenske grafiske køreplaner kan man via vedhæftede links downloade uden password.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/System-och-e-tjanster/System-och-verktyg/Daglig-tagplan-2010/>

(LuJ via BL)

To 25/8 2011

Världens längsta tunnel ett steg närmare verklighet

RYSSLAND-USA. **Ryssland har gett bygglov för en tunnel mellan Sibirien och Alaska. Beräknad kostnad för den tio mill långa förbindelsen är 65 miljarder dollar.**

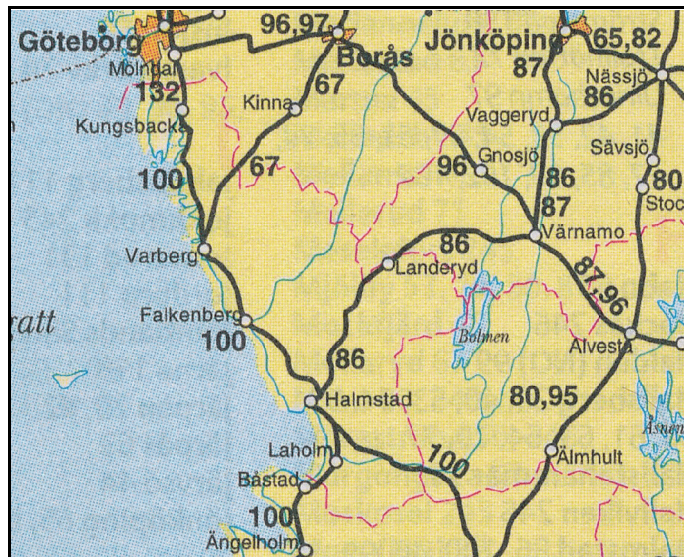
Transsibiriska järnvägen mellan New York och London. Den resan kan bli verklighet, efter Rysslands "ja" och ryske miljardären Roman Abramovich investering i världens största tunnelborr.

Blir världens längsta undervattenstunnel verkligen, tidsramen är minst 15 år, skulle över 100 miljoner ton varor kunna fraktas mellan Ryssland

och USA varje år, skriver Svenska dagbladet. CITY

Kilde: City, Malmö, **torsdag 25.august 2011**, side 18 (BL)

Udflugt fra Halmstad C til Torup



Rejsen begynder fra **Halmstad C** og dens mål er foreningsstationen **Torup** beliggende 39 km ude af strækning 86 **Halmstad-Värnamo-Vaggery-Nässjö**, 196 km. Fra forgretningsstationen **Torup** er der 11,8 km ad godsbanen til **Hyltebruk**. Personførende tog køres af **JLT – Jönköpings Läntrafik AB**.

Kilde: **RES PLUS** Tågtider 6 januar – 14 juni 2008, side 3

Halmstad C

Stationen i **Halmstad** har kun været besøgt to gange før.

Første gang blev det til billeder en lys forårsaften **tirsdag 27. april 2004** kl. 20.24 på **Sibiriegatan** ved en af kajerne på havnen af SKAB **TMY 1134**. Den var kommet fra **Hjältevad** via **Nässjö** med en belastning på 700 tons i form af 17 DB Laas læssede med træstammer. Den skulle køre retur til **Nässjö** med tog 48005 (Halmstad-Nässjö (H-N)) med 20 åbne, tomme godsvogne, en belastning på 250 tons. Tog 48005 kørte over **Grevie** (summit) over **Hallandsåsen**.

Andet besøg i **Halmstad C** sker **lørdag 11. september 2010** i regnvej, hvor det blev til fem grå regnvejr billeder af tre litra.

Følg med

Rutebeskrivelsen forstås bedre, hvis der følges med på en kort <http://www.hitta.se/>. "Hitta" betyder oversat "find". I søgefeltet under **Var?** skrives "Halmstad". Vælg zoomfaktor 7-8-9 for at se detaljer, så vejnavne kan læses. Få kortet visualiseret ved at søge efter "Halmstad" på Google Earth.

Morgentoggang

Dagens andet Krösa-tog mod **Torup** afgår kl. 8.19, så derfor besøges **Halmstad C** station i god tid før afgang.

Kl. 6.59 ankommer i spor 3 tog 681 (Göteborg-Malmö) bestående af litra X2000. Det skulle det være følge SJ's køreplan. I spor 2 holder SJ **X31A 4510 + 4362** med tog 1002 (Malmö-Göteborg) kl. 6.56-7.02.

Billetkøb

Det er klogt at købe en billet til **Torup**, for ofte kommer der tog i "vejen" lige før afgang, eller klokkerne bimler ved perronovergangene, så der ikke vil være tid til at købe en billet. I ventesalen er der to slags billetautomater, Skånetrafiken og SJ, men kun SJ-automaten kan lave en til 50 SEK, og man kun betale med et betalingskort. På døren ind til billesalget står, at det åbner kl. 8.15. Svenskerne står som tidligere skrevet ikke tidligt op. Det vil være 4 minutter til togafgang kl. 8.19; for risikabelt.

En udenlandsk udseende, lille dame med sort hår kan prata svenska og fortæller, at der findes et billetsalg en mindre bygning lige udenfor, men billetten vil være dyrere, da købet ikke sker fra en

automat. Bygningen bærer navnet **Hallandsbanen**. En ældre dame kan sagtens lave en billet fra **Halmstad C** til **Torup**. Jeg viser mit turkisfarvede **jojo**-betalingskort fra Skånetrafiken frem i håb om, at det også kan give 20 % rabat ved denne operatør ved navnet Krösatåget. Jo, der er rabat, og prisen er 17,60 SEK for 39 km, billigt per km.

Mdt Halmstad

Kl. 7.20 begynder vandringen ad **Stationsgatan** hen til det, der tidligere blev kaldt et maskindepot.

Stationsbygningen ligger på vestsiden af sporene. Der går en stor landevej i en allé med navnet **Stationsgatan** langs med sporene, før de begynder at dreje mod venstre. Ruten begynder her.

Cirka 100 m S for perronerne holder det første Asea-lokomotiv, en **sort** SJ Rc3 1058.

Undervejs passeres to helt ombyggede rundremiser, der benyttes af andet erhverv. Hver rundremise har haft en drejeskive, så det har været et stort depot i damptiden²⁾.

To kurvede havnespor krydses. Det er ikke til at se, at det er havnespor, for det falder ikke synligt ned mod havnen.

Går til venstre ad **Stålverksgatan**, igen til venstre ad **Margaretagatan** hen til to overkørsler, hvor godsbanegården ligger til højre. Mellem de overkørsler fører en stenvæg ned en lav barakbygning med skiltet green cargo. Det er det nuværende mdt med lokomotivmesterkontor og personalebygning for lokopersonalet. Remisearbejdere findes der sikkert ikke mere.

Lige uden for de på mange spor – aftageligt over 8 – holder lokomotiverne i tre farver: orange, blå og grøn. Numre:

Orange GC T44 344 + GC T44 351 blå.

Grøn GC Rc4 1252 + GC Rc2 1089 blå.

Blå GC V5 53, ex. SJ V5 177.

Blå GC V5 64, ex. SJ V5 178.

Blå GC Rc4 1171.

Der er ikke meget lys: 1/15 sekund på blænde 8 på 100 iso. Et af disse skal sikkert køre godstog over forgreningsstationen **Torup** ad godsbanen til **Hyltebruk**.

Overkørslen på dobbeltsporet sikres, da turen tilbage 25 minutter før afgang påbegyndes. Det er Ø-tåg 1008 (Kh-Göteborg C) kl. 7.54½ (-1), morgens andet tog. Skal man møde tidligt på arbejde i den store by (55.688 indb.), er tidligste ankomst en time før: 6.56 med Ø-tåg 1002. Enten møder man sent (efter 7.30), eller også er toggangen kun beregnet for kontorfolk og butiksekspedienter.

Indkørselshastighederne er 70 og 60 km/t. for de to spor fra ovk og til station. Mod havnen ligger et sporskiftet ved alle fire skinner ret så krumme.

Tog Krösa-tog 8532 (Hd-N) holder allerede ved perron i spor 4 og en består af gul TMV Y32A 1408 og ejes af Krösatåget. Togsættet er nok ankommet kl. 7.49 som tog Krösa tog 8533 (Vaggeyd-Hd).

På tidligere **HNJ, Halmstad-Nässjö Järnvägar**, der i gældende tidtabell 86 Nässjö-Värnamo-Halmstad kan toggangen ses. M-F kører der kun 5 gennemgående togpar, SoH 3 hhv. 4, ikke megen toggang anno **2011**.

Hd-Torup

Ifølge tidtabellen hedder første standsningssted **Sannarp** 3 km fremme. Et af små træer overgroet sidespor ind til en fabrik fortæller noget intensiteten af gods hertil/herfra.

En fotokopi af **Tidtabell 1930 Linjen Nässjö-Halstad-Nässjö** for året **1971** er medbragt for se ændringer siden da. Dengang var der 10 standsningssteder mellem **Halmstad** og **Torup**. I dag er der to, hvoraf **Sannarp** ikke eksisterede dengang. Der var 39 km i publikumskøreplanen mellem **Halmstad** og **Torup** (1.183 indb.).

Til højre inde bag nogle træer ses stationsbygningen i **Sennan**, 15 km i publikumskøreplanen fra **Halmstad**, med stationsskilt, og der ligger asfalt på perronen, men nedlagt. **Oskarström** (tidligere stavet **Oskarsström**) har tre spor, hvor farven og tykkelsen af den brune rust på skinnerne i spor 2 fortæller: ingen kørsel i et halvt års tid. Den mere farvemæssigt afblankede rust på skinnerne i spor 3 fortæller: ingen kørsel i mere end to år.

Hastigheden vurderes til at være 75 km/t. og over et stykke kun 60 km/t. Mon banens persontrafik synger på det sidste?

Torup

²⁾ Ved et efterfølgende kig på Google Earth ses tre remiser ligge på vestsiden af banen og et på østsiden. Fire rundremiser så tæt! En drejeskive eksisterer endnu.

Torup station har fem spor, hvoraf to er togvejsspor med spor 1 og 2 på hver side af øperronen.

Spor 2 er gennemkørselssporet.

Spor 3 har lidt højere ukrudt.

Spor 4 har muligvis eksisteret.

Spor 5 er rustent og har siderampe. En sporstopper findes for enden af spor 1 og 5 i retning

Halmstad.

To vinduer i den lysegule stationsbygning fortæller, at her kan fungerende kigge ud. Hen og kigge. Et mekanisk, grønt sikringsanlæg med messinghåndtag ses lige indenfor. En fungerende anes at ligge ned i mørket under et vindue ud mod forpladsen.

Fra forpladsen afgår buslinje 400 til **Halmstad-Hyltebruk**. De næste busafgange er kl. 9.27 og 10.27.

Tog 76512 (Hd-Hyb)

Nu gælder der om at komme ud til vejbroen over godsbanen, inden tog 76512 passerer. På den grafiske køreplan er passagetiden af **Torup** vist til at 9.26, og der er 1½ km at gå. Da der mangler godt en halv km, opdages det, at vejen er en motortrafikvej! Heldigvis fortsætter vejen på den anden side, så kun 400 meter bliver det nødvendigt at gå på motortrafikvejen. På vejbroen er der et skråt gelænder mod banen, som om var den elektrificeret. Det går ikke at stå i det smalle nødspor, men under broen.

Så høres der motorlarm af den rigtige slags, og kl. 9.28 passerer orange GC T44 344 + blå GC T44 351 + blå GC V5 53 + 29 gsv. med 40 km/t. Den første tredjedel af vognene er containervogne læssede med grå containere. Vognene ligner meget lange Ks-vogne, der har fået fjernet sideklappene. De efterfølgende er Habbillnss eller et litra med et stort antal bogstaver og måske Hirrsvogne. Det kunne være fristende at komme til **Hyltebruk** og fotografere de tre dieseler og, men næste bus afgår først om 55 minutter, buslinjen var ikke kendt og et Google Earth kort set, men ikke udskrevet, kun visuelt lagret i hjernen. *Måske var fabriksområdet indhegnet? Måske kunne Hyltebruk besøges en gang i fremtiden?*

Trekanten i Torup

Næste JLT-tog har afgang kl. 11.08, så der er 100 minutter til at gå de to sider af trekanten igennem. *io* havde fortalt, at der ikke blev kørt i trekanten mellem **Hyltebruk** og **Landeryd** men der passer ikke, for skinnerne var pænt slidte. Der vokser lidt ukrudt i sporet, strømperne i sandalerne må tages af for ikke at blive våde og misfarvede. En usikret ovk.

Nordenden af trekanten har ud- og indkørselssignaler, der er opstillet på hver side af sporet lige ud for hinanden. Det ses mange steder/alle steder. Sikkerhedsafstand kendes ikke, og mærke "Rangergrænsen" ses ej. På U-signalet sidder en gul plade med bl.a. tekst om "ATC sluttar", men den er drejet parallelt med sporet. Formodentlig kan det oversættes til ATC virker på strækningen. Ved hvert signal findes to firkantede gule ATC-baliser. Der elektrisk motordrev ved alle tre sporskifter. Ved U-signalet står 100 på en cirkulær plade (strækningshastigheden her).

På vestsiden findes en usikret ovk. Hele trekanten ligger i skov. Mod V åbne marker med hegn. Der er pænt. Det søndre sporskifte ligger ved et højere beliggende rødt træhus. Det ville være et godt sted at bo som jernbaneentusiast. Der ligger tvangsskinner, for lige efter sporskiftet følger en gitterbro over en elv. En venstre- og højrekurve fører op til den nordre del af stationen med stationsbygning og andre spor.

Fire tog i Torup

Krösa-tog 8535 (N-Hd) skal afgå kl. 11.19 og er under indkørsel kl. 11.19. Der løbes over vejen, men der nås kun et bagskud kl. 11.20 af gul JLT 1407 under udkørsel set oppe fra læsserampen.

Det andet tog er Krösa tog 8534 (Hd-N) kl. 12.30, og der er det samme togsæt, der vendt i Halmstad på 8 minutter. Standsning kl. 12.32 (-2).

Ikke længe må der ventes på tog 76511 (Hyb-Hd), for kl. 12.38 høres dieselmotorlarm. Denne gang er det kun to lok foran godstoget: blå T44 351 + orange T44 344 + 27 gsv. Det ser ud til at være de samme godsvogne, dog er der denne gang et toakslet, lukket vogn med.

Det fjerde tog har krydset tog 8534 i **Landeryd** 19,8 km herfra, så der er tid til at proviantere i Torup Coop kl. 13. Lige udenfor høres ovk på stationen blive sikret, så hurtigt op på en græsplæne bag en lagerbygning ved spor 1 for at få et telebillede kl. 13.04. Så må der løbes ret godt til hen til perronen. Vel om bord Krösa-tog 8537 (N-Hd) er der stadig 1½ minut til afgang. Så annoncerer den kvindelig lkf, at "tåget stannar här till" kl. 13.15 grundet et andet tog. Det skyldes manglende tilbagemelding fra tog 76511, så der er tid til at gå ud og få et perronbillede. En bamse ligger lige bag frontruden. Et par passagerer er ude for at ryge.

Togsættet har to nummersystemer udvendigt påmalet på det røde mavebælte:

Med hvid farve: 1404 Y31B 140 DMV-005 B

Med sort farve: S-JLT 95 74 031 1404-5.
Afgang kl. 13.14 (-6).

Der er muligt at købe en billet i toget, selv om der er billetkortskanner i indgangspartiet. Desværre ligner billetterne – både købt ved billesalget i Halmstad og her i toget – mere en bon fra et kasseapparat et supermarked end en jernbanebillet.

I Halmstad igen

Ankomst i spor 1 kl. 13.45 (-7) med udstigning til venstre på øperron 2, da perron 1 ikke mere bruges.

Kl. 13.47½ passerer dagens andet godstog til **Hyltebruk**, tog 6514 (Hd-Hyt) med orange T44 344 + blå T44 351 + omkring 27-29 gsv. af samme slags som i tog 76512.

Kl. 13.51½ kører JLT 1404 ud i et usikret område hundrede meter S for perronerne. Forinden havde den kvindelige lkf lagt et par oste om for at få et par håndskifter i rette stilling. Her skal 1404 holde til næste afgang kl. 16.11 med Krösa-tog 8536 (Hd-N), dagens sidste tog til **Nässjö**.

I spor 3 holder DSBF ET 4342 med Ø-tåg 1075 (Göteborg-Kh). Køreplanmæssigt ophold kl. 13.57-14.04.

Ved de to gamle rundremises bagside ud mod strækningssporet holder lysegule S-PRAB T43 214.

*Det var beretning om rejse til en del af en ukendt sidebane i nabolandet **Sverige**. Der findes i **Sverige** et væld af ukendte, spændende baner at se for første gang. **Søndag 28. august 2011** besøges en ukendt museumsjernbane på dens 40-års-jubilæumsdag.*

jojo))

Jojo-kort & biljetter

Med Jojo Reskassa har du altid 20 % rabatt. Kortet är opersonligt och passar för alla resor. Sedan den 1 juni kan du inte köpa biljett med mynt och sedlar ombord på bussen. Reser du med tåg måste du ha köpt biljett innan du stiger ombord.

Kilde: <http://www.skanetrafi ken.se/templates/InformationPage.aspx?id=26853&eps language=SV>

Järnvägsmärken <http://www.lysator.liu.se/~sven-e/Jarnvag/Jarnvagsmarken.html>

(BL)

Godstog og godstognumre

De svenske grafiske køreplaner kan man via vedhæftede link downloade uden password.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/System-och-e-tjanster/System-och-verktyg/Daglig-tagplan-2010/>

(LuJ via BL)

Sø 28/8 2011

Ångtåget på Österlen

Skånes vackraste järnvägsresa – Skånske Järnväger – SkJ

LÖRDAG OCH SÖNDAG 27-28 AUGUSTI 2011 är det dags för årets tågdiggdagar!

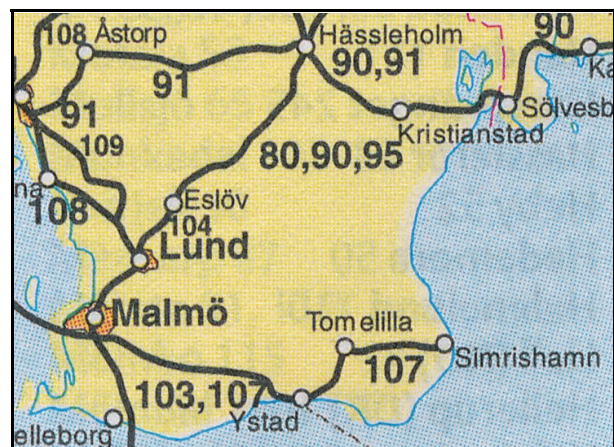
***** Museitågtrafiken Brösarp-S:t Olof fyller 40 år. *****

Vi bedriver sedan 1971 ångtågstrafik på Sveriges kanske vackraste järnvägssträcka mellan Brösarp och S:t Olof. Vi arbetar för att återskapa en tidsperiod då man reste på träbänkar, stinsen var kung i samhället och lokföraren alla barns idol

Det er en for mig ukendt bane at besøge, og det vil ske netop i weekenden, hvor 40-års-jubilæet markeres.

Tilrejse via Malmö og Simrishamn

SkJ ligger på strækningen mellem **Gärnsås**, den sidste station før **Simrishamn**, og **Kristianstad**.



Kilde: **RES PLUS** Tågtider 6 januar – 14 juni 2008

Tilrejse sker med Ø-tåg 1215 (Kristiniestad-Simrishamn) med togsæt Skånetrafiken 031.


For første gang prøves den nye underjordiske tunnel fra **Malmö C** (298.963 indb.) gennem **Malmö Triangeln** og op igen ved **Hyllie**. Dernæst prøves endnu en ny strækning, idet der drejes til venstre for at komme hen **Svågertorp**. Der er fire spor i den vestlige indkørsel. Efter **Svågertorp** drejes der til højre ad den tredje nye stækning mod **Oxie**. Da jeg sidst kørte ud af **Svågertorp**, var den dobbeltsporede underføring lukket til med trådnæt over de tomme skærver.

På den anden side af **Ystad** virker banen til at være i sidebane med nok 100 km/t. i strækningshastighed og mange sikrede overkørsler.

Tomelilla havde fem strækninger, men har mistet de tre strækninger N af stationen, så nu om stunder er stationen udelukkende en rebroussementsstation. Derfor har Ikf fem minutter til at skifte førerrum. Stationsbygningen ligger i nogen afstand fra nærmeste perron, da sporene er fjernede på samme måde, som det er sket i **SI** og **Bm**.

På den næste station, **Köpingebro**, ligger der i østenden en sukkerfabrik med fire sidespor (ifølge Google Earth). En tankvogn op mod en rangermaskine holder ensomme i det uddøde område. Fabrikken virker lukket, men det gør sukkermøller ofte uden for de aktive måneder.

Lige fra siddepladsen i toget passer det med at tage et billede af stationsskiltet **Smedstorp**, og ovenover står stationsnavnet en gang i en malet udgave på grøn baggrund

. Det er malet på **Smedstorps** gamle stationsbygning.

Sidste station før **Simrishamn** hedder **Gärnsås** (Gss) i km 136,522 fra **Älmhult**, hvor rustne og overgroede skinner drejer fra til venstre. Det er strækningen til **S:t Olof**, hvor der kører museumstog til **Brösarp**. Det er et spørgsmål, om **SkJ** kan bruge denne sporforbindelse til omverdenen eller gør det meget sjældent.

Endestationen Simrishamn

Simrishamn (7.000 indb.) er en lille station med to spor, hvoraf det ene er perronsporet ud for stationsbygningen, der ligger i busbaneafstand. Sporplanen er dog ikke simplificeret så meget som i **Svg**, hvor der kun findes ét sporskifte! Et udvendigt, grønmalet sikringsanlæg står på en høj stander.

Kig med Google Earth ved at søge efter "Simrishamn", se stationen og følg kysten mod N til **Brösarp**.

Forbindelse mellem bus og tog

En **gul** bus ankommer netop, da Ø-tåg 1270 (Simrishamn-Lund) afgår kl. 12.48 (±0) med Skånetrafiken 031. Nogen har givet tegn eller dytter, for efter 20 meters kørsel standser 031, og 10-15 passagererne med kufferter og anden bagage styrter hen til tog 1270 og kommer med, da det afgår anden gang kl. 12.49 (-1).

Udvendigt på stationsbygning ved halvtaget står et grønt sikringsanlæg, og da jeg har fotograferet det kl. 12.50, er bussen ved stoppestedet på den modsatte side halvtaget forsvundet fra stoppestedet 3. Den **gule** bus er altså afgang kl. 12.51 (+1). Der er en katastrofe, for så nås det ikke at køre med dagens sidste dobbelttur med et damplokomotiv på **Skånske Järnvägar**. Der er låst ind til stationens ventesal, hvor der kan foretages gratis opkald til taxi, men det lykkedes at få en taxi til at komme i løbet af cirka tyve minutter. Straks efter indstigningen viser taxameteret 500,00 SEK (= 414 DKK), som er prisen på en helligdag at blive kørt omkring 30 km, en rimelig pris. Der er mange frugtplantager undervejs.

Brösarp

Byen har der har 700 indbyggere, men stationen ligger afsides, 3,1 km Ø for. Havde turen til **Brösarp** foregået med SkåneExpressen linje 3 (billet var købt) med ankomst kl. 13.31 (ender på **Brösarp** bussterminal), havde der været 34 minutter til afgang for det næste tog kl. 14.05 og 3,1 km at gå med kuffert med hjul under. Det havde knebet, for der skulle også købes billet på stationen, og kuffert opbevares. Et første billede på stationen med tog ville også ønskværdigt. Der var en ankomst med taxien et kvarter før afgang – egentligt fornuftigt betalt.

Før togrejsen begynder anbefales det til at kigge et kort over **Skånske Järnvägar**

http://www.skanskajarnvagor.se/attresa_hittatilloss.shtml

Et tegnet, flot kort med stationer undervejs på

rebroussementsstation [rebruse-'majs-] (-en, -er) mellemstation på en jernbanestrækning med ind- og udkørsel til samme side ■ af fr. *gare de rebroussement* station uden gennemkørsel, af *rebroussement* strøg mod luven, vending, venden om, af *rebrousser*, se REBROUSSERE.
rebrous'sere [-bru-] v køre ind og ud til samme side ■ af fr. *rebrousser* egl. stryge mod luven, *rebrousser chemin* vende om, gå tilbage.

Kilde: Fremmedordbog, Munksgaards Ordbøger, 1997, side 807, 3.spalte.

http://www.skanskajarnvagar.se/attresa_stationer_och_miljo.shtml. Klik på de enkelte stationer, hvorved deres beskrivelse kommer til syne.

Køreplan findes på http://www.skanskajarnvagar.se/attresa_tidtabell.shtml

Materiel kan ses på http://www.skanskajarnvagar.se/attresa_lokovagnar.shtml

Denne forhåndsviden var medbragt på papirudskrifter, så de sete køretøjer kunne krydses af.

Skånske Järnvägar

Brösarp

(Böp), station i km 109,274

I anledning af 40-års-jubilæet som museumsjernbane med dampdrift køres der ekstra tog, og særkøreplanen var udskrevet på forhånd og medbragt.

Tog Pt 34 (Soo-Böp) skulle ankomme kl. 13.57, men det sker først kl. 14.02½. (-5½), så der nås lige at fotografere dette tog ankommer bestående af SJ T21 74 + Warberg-Åtrans Järnväg F 25 + SJ Co 6 3444.

Under omløbet fås et kig over mod mdt med drejeskive og en tosporet rundremise samt kold SJ E2 979 "midt ud i skoven".

Tog Pt 35 (Böp-Soo) afgår kl. 14.10½ (-5½). En dobbelttur for de 26,6 km på banen koster 120 SEK, men der kan også udstedes specialresa-billetter. Ved billetsalgslugen var der forinden købt en billet gyldig til rejserne mellem **Böp-Vty-Böp-Soo-Böp** til 180 SEK. Da der er billettering, fremviser en lille dreng familiens billetter frem: edmonsonske billetter. Desværre var min kun en **gul**, håndskrevet billet **Persontåg** til **3:e klass**. Der lykkedes ikke senere på dagen at finde en edmonsonsk billet.

Ravlundabro

(Rav), lastplats i km 113,013.

En lav stationsbygning med spor 1 ved en læsserampe med rustent spor. Uret viser 14.07½ (-7½), og der standses ikke.

Efter det håndbetjente bomanlæg findes en lille, ukrudtren perron. Det er **Ravlunda bränneri** i km 113,270, (Raä), hållplats.

Næste holdested er **Vitaby kyrka** i km 115,162, (Vtk), hållplats, men det ses ikke.

Vitaby

(Vty), station i km 116,523.

Her skal der skiftes tog til det modkørende ångtåg, tog Pt 6 (Soo-Böp). *Hvilket tog bliver første?* Det er vigtigt ankomme med det første tog, hvis der skal laves et ankomstbillede af det ukendte ånglok. Ankomst 14.28½ (-3½) i spor 3 uden perron. Stationsbygningen er også lav her som i **Ravlundabro**. Det ligger hvide småsten på perronen. En sækkevogn (dur ikke på dé småsten) står klar til at flytte kufferter. En skinncykel har banearbejderen efterladt på perronen. Der er udvendigt sikringsanlæg.

Spor 1 mangler, og der ligger en jorddyng for enden er perronen. Mellem spor 1 og spor 2 er der en øperron, hvor SJ E2 1183 + SJ 1706 + SJ C3c-A 1735 + SJ EC3c 9292 + SJ Co 13 2823 + SJ Ro3b 3748 ankommer kl. 14.37½ (-7½). Der er uhensigtsmæssigt at kravle ned over det manglende spor 1 og op på øperronen.

Nedtur til Brösarp

Kl. 14.39½ (-9½) trækker E2 1183 tog 6 mod **Böp**, hvortil der er ankomst kl. 14.58 (-8). I km 109,9 skulle man lige have stået og fotografere tog 6 belyst af solskin, da banen ligger på en skråning. E2 1183 foretager omløb og skal køre med tenderen forrest i tog Pt 7 (Brö-Soo).

Det højre spor i rundremisen er tomt. En nyere sporhal kan der ikke kigges ind i. Der er tid til at kigge på materiellet.

Gul trolje SKL 25 Lk LAUBAG RO 25-19.

Mystik **gul** trolje 11 med et halvt rør over hver skinne og en sandplov bag ved.

Grå ballstmaskine med to svingbare plove i hver side.

Brun SJ Z49 112.

Orange skinnebil.

Grå, pænt malet Fcs-lignende vogn.

Brun cafévogn SJ Co6 3829 med udvendig trætrappe.

Optur til Sankt Olof

Afgang for tog 7 bliver kl. 15.28 (-3). Med en halv time fra ankomst til afgang burde det kunne lade sig gøre at afgå rettidigt. E2 1183 kommer på arbejde knap en km efter **Vitaby**, for her stiger fra kote 93 op gennem skoven til kote 126 over 1,1 km.

Der findes ingen perron i **Scoutstugan i km 121,910, (Scst), hållplats**, så det ses ikke.

Sankt Olof

(Soo), station, i km 122,572.

Ankomst i spor 1 kl. 16.07½ (-7½). Der er altså tabt 4½ minut undervejs, og standsningen i **Vitaby** varede kun 1 minut. Der er 4 spor, og pænt slået græs imellem. På sporplanen er der kun vist tre spor, men på et eget billede kan tælles fire. I sydenden findes en enkeltsporet remise, hvor der kan holde et langt eller to korte lokomotiver.

Fra **Soo** fortsætter banen 30 km til **Tomelilla** (*1900, persontrafik nedlagt 1947, spor fjernet 1954-1956). På Google Earth er linjeføringen let at følge. Drej til højre for remisen og så går det bare derudad.

Ved læsserampen sættes Ro3b 3748, maskinen foretager omløb og kører til stammen i spor 1 kl. 16.22½. Der er nu kun 2½ minut til afgang, men personalet har ikke travlt med at lave bremseprøve eller andet.

Sidste tur

Først kl. 16.31 (-6) letter tog Pt 8 (Soo-Böp) anker. Røgkammerdøren er dækket af en hvid plade med **gule** bogstaver med teksten "Föreningen Skåska Järnvägar". To skånske flag rager frem.

Undervejs ses mange ∇-skilte med tallene **10**, **20** og **40**. Der er La. Banens strækningshastighed var i SJ-tiden 90 km/t. Nu er den 40 km/t., og langt det meste af strækningen ligger dårligt. Kiggers der i en kurve frem, kan skinnestødenes forsænkninger ses.

Sporet med 22 meter skinner fra indkørselssigna, det i nordenden af **Lm**, og ud til tredje afstandsmærke ligger på samme måde. Gung-gada-gung. Kør en tur på **Vestkystbanen** og oplev, hvorledes ældre mennesker/dine forfædre blev rystede af at køre med tog. Der er endda La **80** fra **Lm** til **Rj**.

Der standses kun ét minut i **Vitaby**, og ankomsten i **Brösarp** sker først kl. 17.07 (-7). Der er åbenbart en hård køretid, og det kan skyldes en *for* stram køreplan eller i sæsonen pludselige opståede La.

Dagens kørte kilometer blev 6,2 km med et diesellok og 32,8 km med et ånglok.

Kilometerangivelserne gælder fra **Älmhult** i km 0,0.

Se stationslisten på http://www.skanskajarnvagar.se/omoss_banfakta.shtml

Der er **fejl** i Længd: Brösarp-S:t Olof: 13,4 km. S:t Olof-Gärnsås: 13,3 km.

Hvis meterangivelserne i Trafikpladser:ovenfor passer, skal tallene være

Længd: Brösarp-S:t Olof: 13,3 km. S:t Olof-Gärnsås: 13,0 km.

I kiosken sælges der få slags postkort til 5 SEK, ældre eksemplarer af "**SKÅNSKA JÄRNVÄGAR**" til 10 SEK og et kort "**Skånes Järnvägar 1856-2003**". Med farve på de enkelte strækninger, operatørforkortelse og årstal viser kortet de mange fold af baner, der fandtes. Et meget informationsrigt kort til 70 SEK.

Stora Tågdagarna 2011 (film- och bildtråd)

<http://www.skanskajarnvagar.se/forum/viewtopic.php?f=6&t=413>

Infoo, Järnvägar. Hobbyjärnvägar, museijärnvägar etc. Ej modelljärnvägar.

http://infoo.se/kat/nojen_och_fritid/jarnvagar

Hjemrejse via Kristianstad og Malmö

Kl. 17.15 er der 16 minutter til busafgang for Skåneekspressen 3 kl. 16.31 fra **Brösarp**, og det er tid til at gå de 870 meter til busstoppestedet på vej **19**. Bussen kommer kl. 16.33. Hm 2,2 km kørte på 2 minutter gennem bymæssig bebyggelse og et højresving. Bussen er sandelig afgået rettidigt eller mere til! En billet koster 156,00 SEK, der betales med det turkisfarvede **jojo**-betalingskort fra Skånetrafiken, praktisk.

Kristianstad

Den **gule** bus fra Skåneekspressen 3 ankommer kl. 18.21 (±0) til stationen i **Kristianstad** (79.543 indb.) – 9 minutter før togafgang. Da det ikke skal bruges tid til billetkøb, kan de få minutter bruges til at fotografere hjemrejsetoget, Ø-tåg 1097 (Karlskrona-Kh), under indkørsel kl. 18.22 i spor 2. Det er DSBF X31K 4358+58.

I spor 3 er der lige tid til at fotografere Skånetrafiken **008**, der skal afgang kl. 18.43 som Pågatåg 1233 (Kristianstad-Simrishamn). Hvis jeg ikke nåede tog 1097 med afgang kl. 18.30, havde dét tog været en anden og temmelig usikker forbindelse for at nå tog 73 med afgang fra **Kh** kl. 20.50, for med et togskifte og ankomst kl. 20.47 til **Kh** havde der kun været 3 minutter til at skifte tog!

Der skal her 4 minutter før afgang laves et aftenstemningsbillede af DSBF X31K 4558+58 i spor 2B med stationsbygningens sydvestfacade og nordvestgavl belyst af aften solen. Som bogstavelig talt prikken over i'et troner **Heliga Trefaldighets kyrka** og bag og over stationsbygningen. *Prøv på Google*

Earth at klippe på "w" over kirken, drej på musens rulle og se kirken blive gengivet i tre dimension og stationsbygningen lige bag ved på samme måde.

Der er også tid til at lave et teleskud af en remise liggende NV for perronerne med to spor ind fra denne side. På Google Earth kan det ses, at det er fem spor ind i remisen fra modsatte ende, og rundremisen har 12 spor og en drejeskive.

Litteraturliste

Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubben, 1999
SVENSKA LOK OCH MOTORVAGNAR 2000 av Ulf Diehl och Lennert Nillson, 2000
SJ:s ånglok, Lars Olov Karlsson, Stenvalls, 2008

Hjemrejse til Danmark

Togskifte på **Kh** på 41 minutter til tog L 73 (Cph-Ar).

Efter 7½ times rejse er der ankomst til **Str** kl. 0.45½ (+1½) **mandag 29. august 2011** med tog L 773 (Vj-Str). Det blev til en god skånetur med gode oplevelse på flere nye strækninger.

Atter til Sverige?

Skulle du også få lyst til at rejse på opdagelse i det store naboland, vil et kort med indtegnede seværdigheder være en god begyndelse. Kig først på "**Tågssommar 2011**" med beskrivelser på årets alla besöksmål. Heftet findes i en 32 A4-siders udgave; kan downloades fra <http://www.teknikarv.se/ts/>. På side 28-29 vises **gult** kort med ● markeringer for besøgsmaal. Prøv at se, hvor mange ●, der findes i den sydlige del af **Sverige**. *God rejselyst!*

(BL)

(Fortsat fra [PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER](#))

F1b, Fw og Anb

I **F1b** gik jeg ned ad stien på vestsiden af banegården. Her stod nattogsmaskinen ES 64 U2-014, og jeg ventede spændt på 103'eren kørte toget fra depotet til perron.

Derfor blev jeg noget skuffet, da det var DB 110 483-5, der trak IC 2417 (F1b-Köln Hbf) til perron. Godt nok er den noget ældre, men helt så meget "kult", som en 103'er er den altså ikke.

På broen lige syd for det tidligere udtræksspor i **Fw** (Flensburg Weiche) så jeg klokken 12.58 toget på vej sydpå. Selve toget var nu ikke så pænt, der var kun en vogn i TEE-farver, en vogn med i det nye hvide design og flere regionaltogsrøde vogne med.

Klokken 13.06 kom ES 64 F4 – 287 (189 287) med et Hector/SFL-tog. Der var skiftet fra 241 til 189'er i **Pa**.

Til sidst så jeg DB 143 966-0 med et trevogns regionaltog samme sted.

Via **Pa** (solen var nu kommet lidt om på vestsiden) gik turen nu til **Anb**. Her så jeg lidt NOB (alle med DE 2000), Northrail G1000BB (92 80 1271 026-7 D-NTS). På privatbanegården stod MZ 1439 med ERA-nummer 92 86 0001439-5 DK-NEG. Den er forsynet med sneplove.

Man arbejder fortsat med ombygning af perroner og gangtunnel og er ved at lave elevatorer.

Jeg kørte ud lidt vest for **Klanxbüll**, hvor jeg var heldig at se tre DE 2700 (08 og 01) samt 11 som "sandwich" med vogne på begge ender.

(fortsætter under [PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER](#))

(JSL via BL)

Fr 2/9 2011

ME i Bulgarien

På http://spz.logout.cz/fotoalbum/fotoalbum_zobrazeni.php?stat=bg&rada=86_0&vlastnik=bg_003 et flot for med en EA. Mere EA på:

<http://forum.gtsofia.info/index.php?action=dlatattach;topic=502.0;attach=57465;image>

<http://forum.gtsofia.info/index.php?action=dlatattach;topic=502.0;attach=57463;image>

(JSL via BL)

DIVERSE

Ti 16/8 2011

Du er her: [Forside](#) > [Presserum](#) > [Pressemeddelelser](#) > **Ny køreplan på Kystbanen godt fra start**

Ny køreplan på Kystbanen godt fra start

Den nye køreplan på Kystbanen er kommet godt fra start. Efter at den trådte i kraft mandag den 8. august, har passagererne nu også fået flere tog til tiden mod Helsingør. Rettidigheden for Kystbanen har den sidste uge i gennemsnit ligget på 95,3 procent, og lørdag nåede den op på 97 procent.

"Siden vi gik over til den nye og mere robuste køreplan, har vi hver dag kørt med en rettidighed på over 90 procent. Så køreplanen har indtil nu levet helt op til forventningerne om også at give passagererne flere kystbanetog til tiden i retning mod Helsingør," siger Kim Andersen, chef for Rettidighedsorganisationen.

Med den nye køreplan har de tog, der kommer fra Sverige og skal videre mod Helsingør, fået justeret deres afgangstid fra Københavns Hovedbanegård. Det giver mulighed for at minimere effekten af eventuelle forsinkelser fra Sverige og sikre rettidige tog mod Helsingør, uden at rejsetiden mellem København og Helsingør bliver længere. Netop forsinkede tog fra Sverige har været en af de primære årsager til forsinkelser på Kystbanen.

"Målet var og er, at passagererne skal have tog med minimum 90 procents rettidighed. Det mål nåede vi allerede for et stykke tid siden på strækningen fra Helsingør mod København, og det er godt at se, at vi med den nye køreplan også har taget et solidt skridt mod at sikre, at passagererne også får tog med samme rettidighed, når trafikken går mod Helsingør. Siden den 8. august har rettidigheden her i gennemsnit været 92 procent," fortæller Kim Andersen og fortsætter:

"Arbejdet er dog langt fra afsluttet, de gode resultater skal fastholdes, for trafikken bliver påvirket af rigtig mange forskellig ting, og vi fortsætter med at jage sekunder, så passagererne hele tiden får så mange tog til tiden som muligt," siger Kim Andersen.

Forud for den nye køreplan ligger et stort og krævende puslespil med ændringer i sporbenyttelser på Københavns Hovedbanegård for over 100 tog, omfattende justeringer i personaleture m.v. – en udfordring, der er løst i tæt samarbejde mellem DSBFirst, DSB og Banedanmark.

"De foreløbige resultater glæder mig rigtig meget, og jeg vil gerne sige en stor tak til kollegaerne i DSBFirst, DSB og Banedanmark, der har gjort et stort arbejde for at gøre det her muligt," siger direktør for DSBFirst Øresund Lars Nordahl Lemvig.

Med venlig hilsen DSB, DSBFirst og Banedanmark.

Fakta om Rettidighedsorganisationen

I Rettidighedsorganisationen arbejder DSB og DSBFirst, Trafikstyrelsen og Banedanmark på at sikre en bedre rettidighed for passagerne på Kyst- og Øresundsbanen. Herudover arbejdes der med beredskabsplanerne for at genoprette trafikken hurtigst muligt og samtidig sikre passagererne bedre information undervejs.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14631>, tirsdag 16. august 2011

(BL)

Fr 19/8 2011

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Togdrift mellem Ribe og Bramming genoptages

Togdrift mellem Ribe og Bramming genoptages

Banedanmark er færdig med reoveringen af jernbanestrækningen mellem Bramming og Ribe, og fra mandag d. 22. august kører togene igen på en fornyet og bedre bane.

Så er der atter tog mellem Ribe og Bramming. Banedanmark er som planlagt blevet færdige med den gennemgribende reovering af denne del af banen, og sporene åbnes mandag den 22. august.

"Det er en fornyet bane, der nu ligger klar på strækningen, og det skulle forhåbentlig give en bedre trafikoplevelse for passagererne. Arbejdet er gået godt, og de lokale beboere og trafikanter har vist stor forståelse for, at vi har måttet genere dem i sommer. Det er vi meget taknemmelige over," siger projektleder Tom Serup Andersen, Banedanmark.

Et synligt højdepunkt i arbejdet har bogstaveligt været broløftet i Gredstedbro over Kongeåen den 7. juli, hvor en 56 meter høj kran løftede et brofag på 260 ton over 30 meter og lagde det på plads med en nøjagtighed på 5 mm.

Mens togene nu kører mellem Ribe og Bramming, vil der blive arbejdet videre på strækningen mellem Ribe og Tønder, der er planlagt til at være færdig den 14. november.

Der ombygges i alt ca. 43 km spor mellem Bramming og Tønder, hvor også 13 sporskifter fornyes. Sporfornyelsen omfatter i alt udskiftning af sporene i 29 overkørsler.

Flere sporarbejder i det jyske

Frem til 2013 fornyer Banedanmark jernbanen for samlet 5 mia. kr. I de kommende tre år er det især på den jyske del af jernbanenettet, der er planlagt flere store projekter.

Fra 2011 til 2013 gennemfører Banedanmark i alt 350 forskellige projekter over hele landet, hvor 464 km. spor fornyes og 296 broer renoveres.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14650>

(BL)

Fr 26/8 2011

Du er her: Forside > Banearbejde > Sjælland > Naboinformation Sjælland > Midlertidig lukning af tre jernbaneoverkørsler ved Kalundborg

Midlertidig lukning af tre jernbaneoverkørsler ved Kalundborg

Banedanmark er i fuld gang med at ombygge og forny en række jernbaneoverkørsler rundt om i hele landet. Turen er nu kommet til Kalundborg kommune, hvor følgende tre jernbaneoverkørsler skal ombygges og fornyes:

- " Overkørsel 224 ved Kærbyvej, Kalundborg
- " Overkørsel 212 ved Forsingevej, Svebølle
- " Overkørsel 208 ved Viskingevejen mellem Viskinge og Svebølle

De tre overkørsler er lukket fra fredag den 2. september kl. 18:00 til mandag den 5. september kl. 05:00. Mens vi arbejder ved overkørslen, er der helt spærret for al passage for både biler, tog, cyklister og fodgængere.

Trafikale konsekvenser

Det er ikke muligt at passere overkørslen i hele den ovennævnte periode, men lokale vejskilte vil henvise til andre veje. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14684>

Udsendt naboinformation **fredag 26. august 2011**

(BL)

/8 2011

Depot info Vest

Information til lokomotivførere i Es, Va, Sj og Hr depoter.

Hr

Der er bestilt montering af frisk luft ventiler i begge opholdslokaler på depotet.

dvs. vi kører til/fra Rb, og sporet er spærret for al togtrafik syd ud af Ribe (Rb-Tdr) frem til 14. november 2011.

Sj

Vaskemaskineproblemet er løst med en ny vaskemaskine og ved at der fremover kun vaskes, mens der er rengøringspersonale til stede,

Der er nu opsat nye vognmærker til brug under rangering ind/ud af spor 5. BaneDanmark rykkes for græs klipning ved spor 5 samt opretning af riste ved overgangene i spor 5.

Togsæt

Togvask – Det forventes, at vi overtager Vaskehallen i Str fra K 12, hvor der samtidig vil blive installeret ny vaskemaskine. Det bliver kun Arriva, der kommer til at benytte denne, hvilket renere tog og lettere planlægning.

...

Dørproblemer er næsten løst, enkelte sæt driller fortsat periodisk. Der arbejdes selvfølgelig fortsat på at komme problemerne helt til livs!

...

Va

Der er nu uddannet tre lokomotivførere med henblik på afløsning – formentlig de sidste ved Arriva som får Y-attest. ...

Lint efteruddannelse

Der planlægges med uddannelse med start i september. Først gennemgår kørerlærerne uddannelsen, og derefter kommer turen til de resterende lokomotivførere.

Es

Der renoveres søjler og perrontag på perron 2. Søjlerne er pakket ind i et "telt", og "S"-mærket i spor 2 er rykket til perrontagets begyndelse (fremgår af La). Arbejdet forventes afsluttet d. 13. oktober 2011.

Regularitet

Der skal lyde en stor ros til alle, for indsatsen hen over sommeren, for at hjælpe til under sygdom, eller når det kneb!

Sporspæringer

Vi er nu nået til fase 2 af "Tønder spærningen",

Kilde: Depot info Vest, Arriva, **august 2011**

(BL)

Flyvende nedtælling til nyt Nørreport

De første forberedelser til den store ombygning af Nørreport Station, hvor betonkonstruktionen skal renoveres, luftkvaliteten forbedres, og byrummet ovenpå forskønnes, er så småt i gang.

Lige nu bliver der lavet nye midlertidige cykelstier, og der bliver sat en trafikinformationsbod op, hvor passagererne kan få information om bus, tog og metro og om ændringerne i trafikken, som byggeriet medfører.

Salgs- og servicepersonale

Informationsboden bliver bemandedet fra primo september med salgs- og servicepersonale, der er vant til at svare på spørgsmål fra kunder.

Åbningstiderne fastlægges i første omgang efter behov.

Det første spadestik til selve byggeriet går i gang i oktober og slutter efter planen sidst i 2014. DSB i dag vil senere bringe en uddybende artikel om byggeriet.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 29. august 2011**

(JSL via BL)

Ti 30/8 2011

Norsk begejstring over DSB's værksted

DSB Vedligehold afslutter 23. december en stor ordre på vedligehold af Flytogets 16 elektriske Adtranz-togsæt.

Det kan godt være, at danskere ikke kan løbe på ski, men det er også flintrende ligegyldigt, når dem i Århus kan lave tog. Og det kan de, siger nordmændene, der er så begejstrede for det arbejde, DSB Vedligehold har lavet på de norske flytog, at nordmændene inviterer til grillfest på onsdag.

Ingeniør Else Kristensen, DSB Vedligehold, er projektleder på ordren, der tæller de 16 togsæt, som Flytoget kører med mellem Drammen, Oslo og lufthavnen Gardermoen 50 km nord for Oslo, og hun er også godt tilfreds.

– Samarbejdet med Flytoget fungerer rigtig godt, og vi har et godt samspil mellem os, eksterne leverandører og Flytoget. Flytoget har bestilt 60 ændringsarbejder ud over det arbejde, vi gav tilbud på og vandt, og det viser, at de har stor tillid til os og til det arbejde, vi laver, siger Else Kristensen.

Ærgerlige bobler

En opgave er til Else Kristensens enorme irritation ikke lykkedes fuldt ud. Folien på togsættens fronter bobler.

– Det er til at blive helt hysterisk af. Boblerne er kosmetisk, og alle kan se dem. Havde det bare været noget mindre synligt, som vi kunne løse hen ad vejen, så havde det være knap så slemt, siger Else Kristensen.

Hun er dog fortrøstningsfuld, efter at Teknologisk Institut har bidraget med hjælp til en løsning, som netop nu bliver afprøvet.

Det første togsæt kom til Århus i august sidste år, og de to første var på kort besøg i sommer for at få lavet nogle ændringsopgaver. Alle de øvrige bliver gjort færdige og sendt retur efter et besøg. Det sidste togsæt er lovet færdigt den 23. december, og det bliver det, forsikrer Else Kristensen.

Blandt de store opgaver har været ompolstring af møbler, nyt gulv, nye døre og stort eftersyn. De opgaver, andre kunne lave bedre og billigere, er udført af eksterne leverandører, blandt andet ompolstring.

Værkstedet har tidligere lavet opgaver for norske operatører og er nu i gang med troljer for Jernbanelinjen i Norge.

Væddemål DK-N: 1-0

Hvor ved vi så fra, at nordmændene er begejstrede. Jo, på Flytogets intranet fortæller Tom og Anders efter en inspektion på værkstedet i Århus, at Else Kristensen tog kampen op på grund af nogle småfejl, som nordmændene tidligere havde fundet:

"Dene gangen var DSBs projektleder, Else Kristensen, så sikker på kvaliteten at hun satset en flaske vin på at "de norske fjellabene" ikke skulle finde nogen mangler med togsettene. Det tre meget fine tog vi nå tar over og det var med stor glede fjellapene kunne overrekke en god italiener etter endt inspeksjon," skriver Tom og Anders.

Automatsalget stopper

Automaterne i dobbeltdækkerne og i IR4-togene er ikke en god forretning, og derfor skal de fra 1. september og frem tages ned. Kunderne vil i stedet blive henvist til salgsvognen i IR4, eller automater og Kort & Godt på stationerne.

Automaterne i de to togtype, har levet et udfordrende liv med mange indbrud, og så har de aldrende møntpisere desuden haft stigende behov for reparationer. Men den største årsag til beslutningen om at tage dem ned handler om et meget begrænset salg.

”En beregning i forhold til IR4 togene viser, at selv hvis der investeres i nye automater, så skal salget stige med urealistiske 1000 % for at give en god forretning”, fortæller chef for Togs-service Kim Werup og fortsætter:

”Der har ganske enkelt ikke været et salg, der modsvarer omkostningerne ved at drive automaterne.”

Automater tages ned i to etaper

Arbejdet med at tage automaterne ned indledes 1. september, og første etape bliver nedlukning og tømning, hvor der sættes information op til kunderne. Anden etape handler om at afblænde og tage automaterne ud af toget.

”Det er vigtigt, at vi hurtig signalerer, at når vi ikke kan leve op til en ordentlig service over for vores kunder, så skal vi selvfølgelig vurdere, om det skal opretholdes. Og i dette tilfælde mener jeg ikke, at det inden for rimelige rammer er muligt at give vores kunder en ordentlig oplevelse med de gamle og nedslidte automater”, siger Kim Werup.

Og Togs-service har nøje vurderet, om der skulle indkøbes nye automater. Men ud over det lave salgspotentiale, så er dobbeltdækkerne lejet materiel, og det er derfor ikke muligt at skifte automaterne og få dem gjort driftsklare.

Andre muligheder

Der er dog andre muligheder for kunderne, hvis sult og tørst udfordrer på togturen.

”Vi har i Onboard Service en vigtig opgave i den kommende tid. Når der kommer henvendelser om automaterne, skal vi kunne henvise vores kunder til vores salgsmuligheder enten på salgsvognen i IR4, eller på stationerne. Og ud over plakater i togene vil der også blive sendt en meddelelse til vore kunder, så de ved, hvad der sker”, siger Kim Werup.

Doppeltdækker kører især mellem Østerport og til hhv. Nykøbing og Kalundborg, mens IR4 kører Østerport-Sønderborg. I IC3 togene bevares automaterne.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 30. august 2011**
(JSL via BL)