

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 30. maj 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 30/4 2012

De 36 første skinner til Langåbanen kommer til Str

Tog RG 6127 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t. er rettidig, og da de skal krydse i **Hm** 13.12-26 er det oplagt at fotografere det på hver side.

Ved det sydlige fremskudte signal passer MY 1134 kl. 13.11 (-1) **Ho-Hm**. Forgrunden er en vippe og desværre hårdt modlys. Da cykelhjulene triller hen mod **Hm Kirke**, kan bremselyde fra klodsbremser stadig høres.

Ved det nordlige, fremskudte signal til **Hm** står der et lærketræ det rette sted. Da tog RV 3744 (Str-Fa) er passeret, går der et par minutter, før den dejlige motorlyd kan høres. kl. 13.28 (±0) passage **Hm-Str**.

På mdt Str

Kl. 13.43 trykkes de 9 Rs-vogne langsomt ud i spor 97, og begge veje over sporet er lige fri.

Oprangering: 92 86 000 1134-2 DK-RCDK

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 012-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 021-0 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 006-1 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 009-5 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 018-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 001-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 002-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 106-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 081-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

De 9 Rs-vogn er læssede med 3 lag skinner med 12 i hver række, i alt 36 skinner. Begge veje over spor 97 i lige akkurat frie. Lidt før kl. 14 parkere MY 1134 længere fremme.

Den skal køre **tirsdag 1. maj 2012** midt på aftenen med de 9 Rs-vogne og antagelig læsse skinner af Str-Vp.

Onsdag 2. maj 2012 skal det tomme tog køres til **Fa** over enten **Lg** eller **Hr**.

(BL)

KØREPLANER

On 26/4 2012

Forside > Trafikinformation > Trafikmeldinger Fjernbane > Ændret kørsel mellem Struer og Herning

Ændret kørsel mellem Struer og Herning

På grund af et uheld med et arbejdskøretøj i Tvis, kører DSB ikke mellem Struer og Herning, der vil blive indsat busser på strækningen mellem Struer og Holstebro og Herning

Arriva kører uændret mellem Struer og Holstebro

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16277>, **torsdag 26. april 2012**

Det er åbenbart en skinnekørende gravemaskine, der i nat har knækket en aksel og derved afsporede. Den er nu sat på "rulleskøjter" og er ved at blive bugseret ind i spor 1 i **Ts**, og toggangen forventes genoptaget ca. 7.30.

(LuJ via BL)

Ma 30/4 2012

Skinnetransport Fa-Str

Nedennævnte tog løber – velsagtens tale om transport af skinner til den nært forestående sporombygning **Vg-Str**.

Tog RM 6122 (Pa-Fa), MY 0, 120 km/t.

Pa 7.24, Sst 8.03-08, Fa 8.49.

Tog RG 6127 (Fa-Str), MY 500, 100 km/t.

Fa 10.31, Vj (10.58)-11.10, Gg (30)-41, Ft (12.08)-14, Hr 25-26 Uu (43)-48, Ho 13.02-03, Hm (12)-26, Str 13.33.

(LuJ via BL)

Ti 1/5 2012

Befordring af materiel Str-Sk

Operatør Railcare Tåg

Tog RM 8098 (Str-Sk), MY 500, 100 km/t.

Str 23:03, Sk 23.29.

Bemærkninger Sk Materiel til sporspærring

Kilde: Toganmeldelse nr. 8394, **mandag 30. april 2012**

(BL)

On 2/5 2012

Befordring af materiel Sk-Str

Operatør Railcare Tåg

Tog RM 8101 (Sk-Str), MY 300, 100 km/t.

Sk 4.35, Str 4.59.

Bemærkninger Str Spor 97

Kilde: Toganmeldelse nr. 8394, **mandag 30. april 2012**

Oprangering:

92 86 000 1134-2 DK-RCDK

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 012-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 021-0 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 006-1 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 009-5 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 018-6 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 001-2 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 002-8 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 106-9 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

+ 37 RIV 80 D-SRAIL 3992 081-4 Rs Stahlberg Roensch GmbH & Co.KG, D-21218 Seevetal

Efter ankomst til **Str** kl. 4.59 kører 92 86 000 1134-2 DK-RCDK over **Lg** til **Fa**. Det bliver den eneste gang, der køres over **Lg** til **Fa**.

(BL)

Befordring af materiel Fa-Ro-Fa

Operatør CFL Cargo Danmark

Tog CM 6406 (Fa-Od), MX 0, 120 km/t.

Fa 8.25, Od 9.00.

Tog CM 6408 (Od-Ro), MX 0, 120 km/t.

Od 10.17, Ro 11.32.

Tog CM 6409 (Ro-Fa), MX 0, 120 km/t.

Ro 13.30, Od 14.52, Eb 15.(18)-26, Fa 15.47.

Kilde: Toganmeldelse nr.8124, **torsdag 26. april 2012**

(BL)

Lø 5/5 2012

Forside > Køreplan > Shuttletog

Shuttletog fra Herning Messecenter til Herning

Parkér ved Herning Messecenter og tag girotoget ind til Herning centrum.

Herning midtby bliver lukket under hele Girostart, og der skal parkeres uden for byen, fx. ved Herning Messecenter.

Køb billet til Shuttletoget

Du kan købe din returbillet til shuttletoget hos personalet som står ved Herning Messecenter station. Priserne finder du nedenfor, husk kontanter da personalet ikke modtager kreditkort. Billetten kan også købes i billetautomaten på stationen.

Lørdag den 5. maj & søndag den 6. maj 2012:

Fra Herning Messecenter til Herning banegård:

Fra Herning banegård til Herning Messecenter:

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/giro/koreplan/shuttletoget>, 2,68 MB
(BL)

On 9/5 2012

Befordring af materiel Fa-Str-Lg-Fa

Operatør CFL Cargo Danmark

Tog CM 6411 (Fa-Str), MX 0, 120 km/t.

Fa 7.20, Vj 39½, Ges (45)-55, Gg 8.(03)-12, Ty (23)-27, Hr (48)-9.10, Ts (34)-40, Ho 47½-48½, Str 10.00.

Tog CM 6412 (Str-Ar), MX 0, 120 km/t.

Str 12:05, Sk (30)-40, Vg 13.(00)-11, Rk (23)-31, Bj 37, Up (42½)-44½, Lg 51-58, Ar 14.25.
Bernærkniger Aarhus H Spor 407

Tog CM 6426 (Ar-Fa), MX 0, 120 km/t.

Ar 15.40, 16.(29)-36, Fa 16.45.
Bemærkniger Ar Spor 407

Kilde: Toganmeldelse nr.8124, **torsdag 26. april 2012**
(BL)

GODSVOGNE

Ma 23/4 2012

Blå GARDIT-tankvogn fundet i Vg

Da alle spor undtagen de to togvejsspor og måske et spor til et Arriva litra AR fra spor 2 skal fjernes, er det på tiden at få kigget på det lange cirkelformede, kommunale stamspor, der begyndte i spor 10 ved sporskifte 40. Den fungerede på FC fortæller, at der i **1992** blev rg til stamsporet.

Da der en sporspærring, må der gås udenom af **Absalon-svej**, der udmunder i **Erik Glippings Vej**. En ovk ses til venstre. Hov, en **blå** tankvogn. Hen at kigge. Der er højt hegn med lodrette, kvadratiske rør, men kameraet kan dog stikkes igennem. På den ene tilbageværende vognplade står **gardit** – intet vogn- eller stelnummer kan læses, men der sidder en fabriksplade.

– Mon vognen kan findes i <http://www.godsvogne.dk/> under *Private vogne?*

Se den blå **gardit**-tankvogns placering ved at kigge på http://map.krak.dk/query?what=maps&search_word=&geo_area=8800&from=, vælg **Hybrid**, forstørrelsesgrad **14**. Gardit har hjemmesiden <http://www.gardit.dk/om-gardit.html>

Videre op i buskadset ad stigningen på stamsporet, ... Læs, hvorledes opdagelsesrejsen ender under **FASTE ANLÆG**.

På det gamle KommuneKemi-sidespor, der antagelig skal bruges af Arriva, stod der til sidst:

Torsdag 20. januar 2005:

Ved **REVAS** KommuneKemi-sidesporet står to pensionister: KK Zs 735 1 189-6 + 199-5 stadig ved modtagestationen. De har stået der fra tiden før den **14. december 2003** fra dengang, da Railion havde råd til at køre med godsvogne på **Langåbanen**.

(BL)

Ti 24/4 2012

Godsvogne i Vg

Efter i går, **mandag 23. april 2012**, at have opdaget en "ny" **blå gardit**-tankvogn ønskes i dag se, hvad, der holder i rundremisen på **mdt Vg**, hvis der er adgang til spor 5-15 i rundremisen.

Til **spor 1-4** er der adgang, men ingen jernbanekøretøjer.

Til **spor 5-15** er der låst.

I B-spor holder to Gs, der har holdt her i årevis. I stede for at skrive vognenes tal ned, er det lettere at søge i databasen og hente vognenes data frem. Der dukker to observationer op:

Lørdag 9. juli 1994

I Vg holdt der 9/7 nærmest stopperen fra Ø N for spor 1:

HP H 904 en Q-vogn med lejer fra 1923.

01 RIV EUROPA 86 DSB med sidste nr. 130 4 458-6 GKKs (ex. 42119).
40 86 DSB 941 3 555-4 Tilh Komp vk v serv enh att C Herlufsen
(ex. 41633). BL

Kilde: BLOKPOSTEN 360, fredag 14. juli 1995

Lørdag 26. maj 2001

I Vg er der få vogne til forsendelse, men flere henstillede på pladsen for at afvente skrotning. Følgende observationer er kun gjort i vestenden af stationen.

01 RIV EUROPA 86 DSB med sidste nr. 130 4 458-6 GKKs (ex. 42119) + 40 86 DSB 941 3 555-4 Tilh Komp vk v serv enh att C Herlufsen (ex. 41633).

Sporskifte S04A

Disse to godsvogne mister sammen med al materiel i rundremisen sporforbindelse med omverdenen, når sporskifte S04A fjernes fra spor 1.

De cirka 1,8 km strækningsspor på **Løgstørbanen** skal ligeledes fjernes. Sporet kunne bedre anvendes som et kommunalt stamspor ud til industriområdet på **Vg Vestermark** frem en cykelsti.

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

To 3/5 – sø 6/5 2012

3.-6. MAJ 2012 – STORE BEDEDAG. EN DAG MED THOMAS & VENNERNE

Kilde: http://www.jernbanemuseum.dk/pages_dk/det_sker_i_ar_sub/thomas_2012.html

(BL)

FASTE ANLÆG

Ma 23/4 2012

Sporombygning i Vg

Søndag 15. april 2012 blev der skrevet om:

Viborg Kommune, Lokalplan 143

Område til center- og stationsformål omkring Banegårds Allé

Kilde: http://viborg.planvis.dk/index.php?page_id=2&viewstyle=1&list_id=1549

Rundremisen er til salg

– Rundremisen er til salg. Der bliver også stiforbindelse op til rundkørslen ved **Vesterbrogade** og **Banegårds Allé**, fortalte en dame i telefonen, da der blev foretaget en telefonisk forespørgsel til **Vg** Kommune, Teknik & Miljø.

På kortet ses rundremise og drejeskive være uden sporforbindelse, da stien skal passere S om drejeskiven.

Lokalplanens etape II, for bebyggede områder, blev endelig vedtaget af Viborg byråd på mødet den 18. maj 1995. Lokalplanen blev offentlig bekendtgjort den 14. juni 1995.

I dag, **mandag 23. april 2012**, ses oppe fra rundkørslen ved sammenløbet af **Vesterbrogade** og **Banegård Allé**, at kommunen allerede for år tilbage har anlagt traceen til denne cykelsti, med mindre det skulle var en gammel nedkørsel til kulgård, der lå lige til venstre herfor.

Kommunalt stamspor i Vg

I dag er formålet med turen til **Vg** at tage nogle billeder af det snart historiske udseende af sporene; de få, der er tilbage efter, at MFVJ (**onsdag 29. juni 1927 – søndag 30. maj 1965**) og **Konebanen (mandag 25. juni 1906 – lørdag 22. maj 1971** (for persontrafik)) blev nedlagt. Pakhuset, der lå, hvor rutebilerne har parkeringspladser, og Post 2 er nedrevne.

Da alle spor – undtagen de to togvejsspor og måske et spor til et Arriva litra AR fra spor 2 – skal fjernes, er det på tide at få kigget på den lange cirkelformede sidespor, der begyndte i spor 10 ved sporskifte 40. Den fungerede på FC fortæller, at der i **1992** blev rg til sidesporet.

Følg med på turen rundt ved at kigge på

http://map.krak.dk/query?what=maps&search_word=&geo_area=8800&from=, vælg **Hybrid**, forstørrelsesgrad **14**.

Sporskifte 101

Der ligger tilsyneladende ingen skinner under asfalten på **Middagshøjvej**. Der bliver gået blandt de små træer i sidesporet om til en sporspærring i form af et hegn over sporet, skift til forstørrelsesgrad **16** på Krak-kortet. Der ses et sporskifte inde bag hegnet langs firmaet Gardit A/S. Det er **sporskifte 101** ind til Gardit, hvis hjemmeside kan ses på <http://www.gardit.dk/om-gardit.html>




Da der en sporspærring, et grønt hegn, må der gås udenom ad **Absalonsvej**, der udmunder i **Erik Glippings Vej**. En ovk ses til venstre. Hov, en **blå** tankvogn. Hen at kigge. Der er højt hegn med lodrette, kvadratiske rør, men kameraet kan dog stikkes igennem. På den ene tilbageværende vognplade står **gardit** – intet vogn- eller stelnummer kan læses, men der sidder en fabriksplade, se **GODSVOGNE**.

– Mon vognen kan findes i <http://www.godsvogne.dk/> under Private vogne?

Videre op ad stigningen i buskadset i sporet, men inden længe er der for mange grene, og flugtmuligheder er der ingen af med et hegn til venstre og et firmavæg til højre. Så er eneste mulighed at gå ad **Marsk Stigs Vej** hen til **Brovej**, hvor sporet må have endt/ender.

På Krak-fotoet ses ved krydset formiddagsskyggen fra en flere etager høj kontobygning, der er med opgravninger hele vejen rundt. N for ses i gruset rester af en nu nedrevet bygning. Kigges der på Google Earth, kan denne bygning ses. Google Earth viser altså et ældre billede.

Sporskifte 105


I skellet til naboen  mod V ses græs og buske. Op ad bygningen N for de to sæt parkeringspladser ses en spiral-  trappe, og naturligvis bliver den brugt for forhåbentlig at få et overblik over de overtrædende spor  nedenfor (mod VNV). En gul ost ses, og i zoomen kan der læses **105**, altså sporskifte nummer 5. Hvis det første sporskifte bærer nummer 101, må sporskifte 103-104 gemme sig inde i buskadset. 102 kunne føre et spor i hallen, der ligger langs sporet ad højre gren af sporskifte 101.

Da der desværre ikke er mere tid i dag til at efterforske det, må det gøres i morgen **tirsdag 24. april 2012**, hvor tog L 723 (Ar-Str) også skal fotograferes for at få andet end litra AR af det snart stærkt barberede sporareal i **Vg** og ved **mdt Vg**.

(BL)

Ti 24/4 2012

Sporskifterne 102-104 i Vg skal findes

I går **mandag 23. april 2012** lykkedes det at opdage det første og sidste sporskifte på industrisidesporet,  hvor der blev læst **105** ved det sidste sporskifte før enden lige V for **Brovej**.


I dagskaltog L723

(Ar-Str) også fotograferes ved rundremisen, der antagelig bliver et kulturhus.

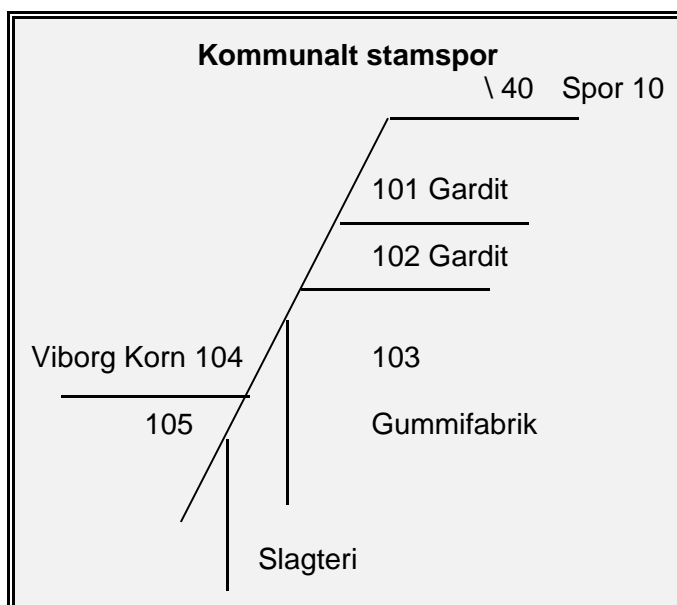
Derefter er der arbejdsro til at lede efter sporskifter. Følg igen med på turen rundt ved at kigge på



http://map.krak.dk/query?what=maps&search_word=&geo_area=8800&from=, vælg **Hybrid**, forstørrelsesgrad **14**.

Der begynder fra **Erik Glippings Vej** ved den **blå** **gardit**-tankvogn, der holder i hovedsidesporet. Det kommunale stamspor følges mellem småtræerne for at se, om der ligger et eller to sidespor ind i bygningen ved det i går opdagede sidespor. Først nedad mod Gardit A/S.

 **Sporskifte 102**, højre gren, fører det eneste spor ind i remisen/hallen.

Så vendes der om, og nu vil bukke- og kravlearbejdet begynde på den anden side af overkørslen over **Erik Glippings Vej**.



-  **Sporskifte 103** dukker op, hvor afgrenen sker til venstre. De næsten vandrette grene illustrerer ganske tydeligt, at det nemt kan være mere end ti år siden, at sporet har været trafikeret.
-  **Sporskifte 104.** Her nede i den lave gennemskæringen frister forhindringerne ikke til "gå" videre, men heldigvis er der slået græs at gå på langs en fabriksbygning. Der dukker det fjerde sporskifte op.

Sporlængde

På Google Earth ses det kommunale stamspor, hvor sporet og sidesporet fra sporskifte 105 ender lige før **Brovej**. Længden det kommunale stamspor er 0,8 km, hvor spor 2 til sammenligning er 0,9 km.

Da det er et kommunalt stamspor, kan det tænkes, at det for lov at ligge i flere år endnu.

(BL)

On 25/4 2012

Ny antennemast Sm-Hø

Her til aften opdages en halv km V for banen en ny antennemast til GSM-R kommunikation stillet op på **Møllehøje**, der er dannet af gravhøje mellem **Sm** (Stoholm) og **Hø** (Højslev).

Skinnebrud i Røb

Nu ses, hvorfor der er La **40** i km 78,2-78,3. Der er sket et skinnebrud mellem det vestlige sporskifte 02 og ovk 112 i km 78,3. Der er fastspændt en **gul** klemme.

(BL)

To 26/4 2012

Sporombygning i SI og Bg på Silkeborgbanen

Sporspærringen begyndte **lørdag 14. april 2012**, så efter 12 dage ville det være spændende at se, hvad der er sket mellem **Hr** og **SI**.

Rejseplanen

Tog fra **Fa** og **Str** har ankomsttiderne 02 og 03 til **Hr**, og togbusser mod **SI** har afgangstid 57. At vente 54 minutter er tab af fototid. Derfor vælges et af lokaltogene, der ankommer til **Hr** tættere på togbusafgangstiden 57.

Tog RV 3748 (Str-Fa), **Str** af 14.31, **Hr** an 14.42. DSB MR 4038+38 standser i **Hm** 3 minutter, i **Ho** i 14 minutter, ikke i **Id** (Vildbjerg) men i **Ib** (Skibbild) i 3 minutter! **Hr** an 15.39½ (+2½). 56,7 km tager **mere end en time** at køre.

Togbus 52 (Hr-SI) af 15.48, kun standsning i **Ik** (Ikast), **SI** an 16.32 i **Drewsensvej** ud for stationsbygningen. Der vil være 36 minutter til at besigtige sporarealet i **SI** før returrejse.

Togbus 65 (SI-Hr) standser alle steder undervejs undtagen i **Ev** (Engesvang) {'ængesvaen'} udtales med tryk på første stavelse}, da en pendlerminibus pendler til **Pårup**. Herved kan der fås indtryk af, hvor sporombygningsarbejdet er begyndt.

Se [SÆRKØREPLAN FASE 1 AF 2 FASER](#), gyldig **lørdag 14. april 2012 – fredag 22 .juni 2012** på

SI i km 30,1

Ifølge **FC SI** bliver der kun 3 togvejsspor og spor 4 tilbage. Retning fra Ø mod V på station:

Spor 1 har i SR-signal 16.1.2 ● lige efter den første PU.

Spor 2 har i SR-signal 16.1.2 ● lige efter den første PU.

Spor 3 har i SR-signal 16.1.2 ● før bagsiden af første PU. Spor 3 kan ikke bruges.

Efter et kraftigt regnvejr er passeret på ti minutter, er der et flot sollys og mørk himmel mod Ø, så derfor fotograferes der med lyset. Ude ved læsseprofilen ligger der måske 20 stabler af betonsveller i op til 16 lag. Vist alle stabler ligger på det gamle spor, der skal fjernes. 3½ minut til busafgang på sydsiden af **Jernbanegade** lige N for stationen.

Kl. 17.08 skal der afgår togbus 65 (SI-Hr) med standsninger undervejs og togbus 67 (SI-Hr) kun med standsning i **Ik**. Da jeg kommer op af gangtunnelen, ses en **gul** og en **blå** bus bagfra. Da der er knap et minut til afgang, spørger buschaufføren på den første, **gule** bus:

– *Kører du til Ikast og standser undervejs?*

– Ja.

Begge busser afgår.

SI-Bg

Hvor hovedvej **15** krydser banen i ovk 78 i km 40,1 **Fu-Ev** (Funder-Engesvang) ses, at på hver side af ovk ligger der et par hundrede meter med nye skærver, betonsveller og skinner. Ifølge forlydende skal ovk 78 først have nye spor, når de to 730 m lange motorvejsbroer åbner på motorvejen **Bg-Fu**. Vejdirektoratet

skriver: "Vi forventer, at motorvejsstrækningen åbner i 2012." Det skulle ske i **juni 2012** eller **juli 2012**, og først da får ovk 78 nyt spor.

Undervejs skal der standses i **Pårup** kl. 17.26, men der sker en gennemkørsel kl. 17.24 (+2), hvor der skulle være korrespondance pendlerminibus fra **Ev**. Ingen bus i forbifarten, hm.

Næste standsning skal være i **Bg** (Bording) kl. 17.34, men bakketoppen nås, er det tydeligt, at her bliver heller ingen standsning. Derfor må buschaufføren spørges:

– *Da jeg stod på, spurgte jeg: "Kører du til Ikast og standser undervejs?", hvilket du bekræftede. Jeg skulle af i Bording for at se på sporombygning.*

Bg i km 51,8

Ja, han kunne godt forstå, at der forelå en misforståelse, standser bussen ved rundkørslen på **Bordingvej**. Godt to minutter tager det at race den ene km ned til stationen, hvorfra den standsende bus 65 skal afgå. 4 minutter til at fotografere det hele.

Spor 1 i Bg fjernet

Lige V for ovk 103 i km 51,9 ses 3 **gule** Xtg holder forladt. Der ligger høje stabler af nye betonsveller. Hele spor 1 er fjernet, og der er gravet ned i en dybde af 1 meter. En lille, **gul** gravemaskine står, hvor spor 1 lå. En **gul** MH5 kører i spor 2 og læsser ballast over i en af de to **gule** dumper, der fjerner gruset.

kl. 17.42 forlades **Bg**, for togbus 168 (Bg-Pårup) er kørt. I strid modvind cykles mod **Ik** ...
(BL)

Fr 27/4 2012

Sporombygning i Bic, Hu, Ik, Bg og Ev på Silkeborgbanen

I går blev **Bic** (Birk Centerpark) og **Ev** (Engesvang) ikke besigtiget, så det må gøres i dag.

Rejseplan

Tog RV 3740 (Str-Fa), af **Str** 11.19, **Hr** an 12.03. Da der ved næsten alle skift til en togbus mod **SI** skal ventes i 54 minutter til minuttal 57, medbringes en tohjulet med pedaler.

Hjemrejse med tog RV 3741 (Hr-Str), af **Hr** 16.25, **Str** an 17.32. Tog 3741 har holdetid i **Hm** 17.15½-25½. Med dagens kraftige søndenvind vil **Str** hurtigere kunne nås ved at cykle fra **Hm**.

Hr, Bic, Hu og Ik

Da cykelstien skal befares langs **Silkeborgbanen**, er det udlagt metalplader. Det må være til tunge køretøjer.

Cirka i km 69,4 mellem det fremskudte signal og tredje afstandsmærke er det i sporet opsat SR-signal 16.1.2 ● på hver side af en lille gravemaskine på larvefødder. Der skal antagelig føres et rør under banen, og derfor sporet fjernet!

Bic i km 67,9

Er urørt. Togbussen standser oppe ved **Silkeborgvej 195**.

Hu i km 65,5 (Hammerum)

Er urørt.

Hu-Ik

Efter afgang fra stationen kl. 12.31 varer det noget, før udkørslen kommer med et par grønne ●.

Den kraftige sydvestenvind gør det muligt at ligge det meste af vejen på 37 km/t. En knallertkører ses forude. Da afstanden mindskes, sættes næsen op efter at overhale knallerten. Da indkørselssignalet nås i **Ik** (Ikast), holder vi begge for ● Stop. En anden knallert kører standser også. Så bliver der indkørsel, og på en racercykel kan man med vinden i ryggen nemt accelerer hurtigere end et par knallerter med kun 1 hk. Pokkers, SI-signalet viser ● Stop. Da skal jeg dreje til venstre ned til ovk 122 i km 59,5.

Ik i km 59,4

Ik an 12.44 Det tog kun 13 minutter brutto at cykle de 6,4 km inkl. de tre afventninger af signal. **Ik** er urørt, dog er læssevejssporet spærret af en 15 betonsveller høj stabel.

Ik-Bg

Igen går det bare derudad. 37 km/t. og ved små fald 44 km/t.

Usikret ovk 118, der ALTID står ÅBEN, skal lige fotografere, inden den formentlig bliver nedlagt.

Usikret ovk 115 har særdeles dårligt sigt af tog, der kommer fra **Bg** grundet træer. Hastige drivende kumulusskyer sinker fotoarbejdet.

Bg i km 51,8

Stationen blev besøgt for 20 timer siden, og der er sket en del. Kun en banearbejder er at se. Mest bemærkelsesmæssigt er den flotte gamle sporstopper modsat U-signaler ved ovk 103 i km 51,9, der er blevet omkranset af betonelementer siden i går. Den består af bøjede 45 kg-skiner og danner en \subset . En træsvelle skal tage imod buffere. Den bør et jernbanemuseum redde, før det bliver skrottet.

Den lille, gul gravemaskine står, hvor spor 1 lå, og grabben er sænket ned til planum. En gul MH5 kører i spor 3 og fjerner grus og sten, der rager op over s.o.

Bg-Ev

Oprindeligt skulle **Ev** være forlagt med togbus 158 (Ev-Pårup) kl. 15.16, men da **Bg** forlades, viser uret kun 13.50. På 26 minutter burde togbus 154 (Ev-Pårup) kl. 14.16 KUNNE nås, og dermed et tog en time før fra **Hr**, kl. 16.25. Op til hovedvej 15, og lidt efter står der **< 6 Engesvang** på et vejskilt. Det går ned over ovk 99 i km 50,8 og må være kortere end hen til **Pårup** og så mod N ad **Viborgvej 13**.

Der er en del bakker, og da det falder godt ned mod indkørselssignalet til **Ev** nås 61,9 km/t., hvor stationsgrænsen krydses. God nok er indkørselshastigheden 40 km/t. – både til spor 1 og 2 grundet kort tænding af varslingsanlæg og dårligt spor – men da alle signaler er dækkede af sort plast, gælder signalet ikke for føreren i dag!

Ev i km 45,5

16½ minut efter sidste billede i **Bg** tages det næste i **Ev** af det nye indgangsspor skifte lige V for ovk 86 i km 45,8. 10 minutter til busafgang – forhåbentlig masser af tid. I vestenden har spor 1 og 2 fået ny skærveballast og nye skinner.

Der arbejdes i østenden, cykler derfor ad **Fundervej**. En masse metalhegnspæle er banket i jorden langs træerne på sydsiden af stationen langs **Fundervej**. Der skal tydeligvis sættes de meget stive banehegn med lodrette jernrør op for at forhindre lokale og passagerer at krydse de tre spor og læssevejen for at komme ud på **Fundervej**.

En stor jorddyngge på læssevejen inviterer til at lave oversigtsbilleder. En gul ATLAS i spor 2 graves grus op fra spor 1, der ikke findes ud for stationsbygningen. En dumper holder klar i spor 3 til at modtage opgravet materiale. Da der kravles ned fra jorddyngger, er der 3½ minut til busafgang kl. 14.16. Det kan nemt nås ved at krydse ovk 86.

Bussen skulle afgå fra **Jernbanegade** på nordsiden af stationsbygningen, og flere passagerer venter. Dem nærmest stationsbygningen skal mod **Pårup-SI**. På den modsatte side er der stoppested for togbus mod **Pårup-Hr**. Da bussen ikke er dukket op til afgangstid, kan der kl. 14.17 lige nås at lave to billeder ved trådnettet ud til spor 1. Spor 1 er borte.

Ev-Pårup

Først kl. 14.21 (-5) afgår den gule togbus 154. Skiftetid er **Pårup** er 14.23-26 til togbus 53 (SI-Hr), der standser undervejs. Den burde vente.

Viborgvej 13 ligger på en vejbro over **Silkeborgvej**, hovedvej 15, men for flere årtier var der en niveauekrydsning, hvor mange bilister blev slået ihjel i krydset med det to hovedveje. Da vi kl. 14.26 kører over denne livreddende bro, ses togbus 53 holde nede på **Silkeborgvej**. To minutter tager det at køre ned til **Silkeborgvej**, an kl. 14.28 (-5), men da er togbus 53 kørt.

58 minutter at vente i Pårup

Der er et glaslæskur, der giver læ for den kraftige blæst, men at stå her næsten en time i dækstøj fra de tusindvis af biler, der passerer, skal man være døv for at kunne klare. Det tager tre-fem minutter, før **Silkeborgvej** kan krydses. Det må være temmelig dyre, lydisolerende glasvinduer i husene langs **Silkeborgvej**, hvis man skal kunne holde ud til at bo her. Huse er (vist) billigt **Til salg** her i **Pårup**.

De øvrige passagerer er en mor med to store drenge og en dame. Moderen ringer til 70Arriva for at få en erstatningskørsel, idet korrespondancen mellem bogbussen 154 og 53 udeblev. **Kun to minutter manglede der!** Arriva bestiller en minibus, der kommer fra **Ik** i løbet af en lille kvarter. Racercyklen kan heldigvis stå på højkant, selv om et bagsæde med tre siddepladser klappes ned.

De fire passagerer stiger af **Ik**, og chaufføren fortsætter mod **Hr**. Dejligt at slippe for at trampe på pedaler i denne stride modvind.

Hr i km 71,2

Ankomst 16.16 – 9 minutter til det i anden omgang planlagte rejse med tog RV 3739 (Hr-Ho) med afgang kl. 15.25 (±0). Den opmærksomme læser har måske opdaget, at destinationen for tog 3741 er **Ho**, og rejsens endemål er **Str**!

Ho-Str

Ankomst kl. 15.58 (±0) med DSB MR 4030+30 i **Ho** spor 1, da stammen skal returnere som tog RV 3758 (Ho-Hr) kl. 16.04.

Næste tog mod **Str** er tog L 745 (Vj-Str) kl. 16.33 – om 35 minutter. Med den kraftige søndenvind og et let tohjulet er der ingen grund til at vente. Kl. 16.00 ruller hjulene, og **Str** nås kl. 16.26 – 8 minutter før tog 745 skulle afgå fra **Ho**!

– *Hvad siger kilometertælleren? 50,0 km. Rart at forene motion med praktisk transport, ik'?*
(BL)

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Skanderborg-Herning > Naboinformation Skanderborg-Herning > Midlertidig lukning af overkørsel i Bording
Midlertidig lukning af overkørsel i Bording

Udsendt naboinformation

Midlertidig lukning af overkørsel i Bording

Banedanmark laver en omfattende sporfornyelse af jernbanestrækningen Skanderborg-Herning fra den 14. april til den 12. august. I den forbindelse renoverer vi også 22 broer og 33 jernbaneoverkørsler på strækningen.

Når vi ombygger en overkørsel, er det nødvendigt at spærre for vejtrafikken i kortere perioder. Der er opsat skilte, som henviser til alternative ruter.

Overkørslen ved Klochsvej/Bredgade spærres derfor i følgende periode:

Mandag d. 30. april kl. 10 – fredag d. 4. maj kl. 18

Gå ikke over sporet

Det er vigtigt, at både fodgængere og vejtrafikanter respekterer lukningen af overkørslerne. Først og fremmest fordi det er farligt at krydse banen på egen hånd, men også fordi belægningen bliver ødelagt, hvis overkørslen tages i brug før tid.

Adgang for skolebørn

Undtagelsesvis vil der blive etableret en midlertidig overgang for gående, så skolebørn kan komme i skole. Her er det vigtigt, at alle retter sig efter arbejdernes anvisning på stedet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16291>, **fredag 27. april 2012**

Der er ovk 103 i km 51,9.

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark varmer op til nordjysk sporfornyelse
Banedanmark varmer op til nordjysk sporfornyelse

I denne weekend begynder Banedanmark de indledende arbejder, der skal forberede sommerens store sporfornylsesprojekt. Dermed starter ændringerne i køreplanerne.

Lørdag den 28. april starter Banedanmark de indledende arbejder til den store sporfornyelse, som vil præge sommeren på den 80 km lange jernbanestrækning mellem Aalborg og Frederikshavn.

"Vi starter som planlagt med at ombygge det ene spor i Brønderslev lørdag, og så vil vi fortsætte med det og siden det andet spor i ugerne efter. I sidste halvdel af maj er det så sporene på Vrå station, der bliver ombygget," fortæller projektchef Anne Nielsen, Banedanmark.

Når der i maj skal arbejdes med sporskifterne på henholdsvis Brønderslev og Vrå stationer er der nødt til at blive spærret for togdrift. For at genere passagererne mindst muligt er dette arbejde derfor lagt i weekenderne frem til og med weekenden den 25.-27. maj, og der bliver indsat busser i stedet for tog.

I hverdagene vil togene fortsat køre. Arbejdet vil dog betyde, at enkelte myldretidstog tages ud, samt at der bliver mindre minutreguleringer på en række øvrige tog.

Anne Nielsen opfordrer passagererne til at tjekke rejseplanen, der er opdateret om ændringerne.

Hele banen lukkes som planlagt fra juni

Fra den 2. juni begynder Banedanmark som planlagt på den store sporrenovering, hvor der i første omgang frem til 10. september arbejdes på hele banestrækningen mellem Lindholm og Frederikshavn.

Herefter åbnes for togdrift mellem Lindholm og Hjørring, mens Banedanmark frem til den 29. oktober gør arbejdet færdigt mellem Hjørring og Frederikshavn.

Fra 2. juni vil der blive indsat busser til at betjene togpassagerne i de perioder, togene ikke kører.

Bedre og behageligere bane

Påsejlingen af Jernbanebroen over Limfjorden har også ramt planlægningen af sporarbejdet i Nordjylland, hvor Banedanmark blandt andet havde regnet med at kunne køre såvel arbejdsmaskiner som de 100 m lange, nye skinner ad jernbanen over Limfjorden.

"Vi arbejder på alternative muligheder, og vi skal nok finde en løsning, så vi kan holde tidsplanen. Og når vi er færdige, vil vi kunne præsentere nordjyderne for en nystandsats jernbane med bedre togdrift, færre forsinkelser og en mere behagelig rejse for passagererne. Det glæder vi os til," siger Anne Nielsen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16293>, fredag 27. april 2012

(BL)

Sø 29/4 2012

Hvad er det for nogle jernbanespor?

På jernbanebroer ser man tit et ekstra sæt jernbanespor placeret mellem de normale kørespor. De kan tydeligvis ikke bruges til at køre på. Hvad er formålet med disse spor?

Venlig hilsen fra Thomas Kibsgård, Odense SV

Newton har talt med ingeniør René Fongemie, teknisk supporter ved Banedanmark:

»De to skinner, du ser, hedder beskyttelsesskinner. Skinnerne virker ved at guide afsporede hjul og

sikre, at toget fortsætter ligeud. Beskyttelsesskinnerne bliver brugt på broer for at sikre, at toget forbliver på brokonstruktionen i det usandsynlige tilfælde, at der skulle forekomme en afsporing på broen. Under broer bruges ofte også beskyttelsesskinner. Her er formålet at beskytte broen mod eventuelle skader, hvis der skulle ske en afsporing.« Foto: Banedanmark

Kilde: MORGENAVISEN Jyllands-Posten, Newton, søndag 29. april 2012, side 2

(BL)

UDLAND

Ma 30/4 2012

Vellykket overlevering til SJ i Göteborg

I dag er det sidste dag, DSB Väst kører togtrafik i Västra Götaland ved Göteborg. Den 1. maj overtager de svenske baner, SJ, trafikken med det nye datterselskab SJ Götalandståg.

"Det er med stor fortrøstning, at vi i morgen overleverer stafetten til SJ, der jo er en meget veletableret aktør i det svenske jernbanemarked. Jeg er overbevist om, at selskabet har alle forudsætninger for at lykkes med opgaven", siger adm. direktør i DSB Sverige Peter Christensen.

Medarbejderne er sikret

Ifølge Peter Christensen har der været et godt samarbejde med både SJ og Västtrafik forud for overdragelsen, og til trods for den korte tid, der har været til at gennemføre skiftet, er alt forløbet som planlagt.

Alle medarbejdere i DSB Väst er tilbudt ansættelse i det nye selskab fra 1. maj.

Ros fra Västtrafik

Til Göteborg-Posten siger trafikchef i Västtrafik Jarl Samuelsson blandt andet:

"Samarbejdet mellem SJ, DSB og Västtrafik fungerer godt. SJ har sat mange ressourcer ind for at sikre, at overtagelsen forløber uden at kunderne berøres, og DSB fortjener ros for den måde, de er gået til opgaven på", siger Jarl Samuelsson.

Peter Christensen har i dag sendt brev til alle medarbejdere i DSB Väst, hvor han takker for indsatsen. Han skriver blandt andet

"Jeg vil gerne takke jer alle for den fantastiske indsats, I har ydet for DSB Väst og vores kunder. I har ageret forbilledligt, ikke mindst i håndteringen af alle de spørgsmål, der er dukket op internt. I fortjener al mulig ros".

Fakta

SJ Götalandståg overtager trafikken i Västra Götaland for en periode på tre år.

Ny direktør i SJ Götalandståg bliver SJ's trafikchef Jan Jansson.

Alle medarbejdere i DSB Väst tilbydes ansættelse i det nye selskab.

DIVERSE

On 25/4 2012

Trafik

Odense tæt på at få letbane

Odense er kommet tættere på at få en letbane. Regionsrådet i Region Syddanmark er på vej til

at stille en garanti på 10 procent af den samlede sum, knap to milliarder kroner. Det skriver Fyens.dk. Letbanen skal for en stor dels vedkommende betales via optagelse af lån. Når Odense

på den måde låner penge, skal et tilsvarende beløb deponeres. Og det er penge, som Odense ikke råder over.

Kilde: **24timer** Aarhus/Vest, onsdag 25. april 2012, side 12

– *Hvilken privatbane er det mon, der genåbner? OKMJ eller OMB eller sågar ONFJ?*

Når den første privatbane er genåbnet, kan det være, at andre indbyggere ønsker bedre skinnebårne trafikforhold i Danmarks tredjestørste by, og *hvilken bane skal så genåbnes?*
(BL)

Der blev trådt i pedalerne på de 15 skinnecykler, der hører til Skjern Videbæk Veteranjernbane.

Familie & Samfund på skinner

UDFLUGT: Søndag, den 22. april 2012 var medlemmer fra Langhøj Familie & Samfund på tur til Skjern Videbæk veteran jernbane for at køre på skinnecykel.

Turen startede fra Herborg Station, hvor skinnecyklerne stod i den forholdsvis nye remise. Herefter gik turen mod Kongsholm.

Skjern Videbæk banen blev

åbnet for drift i efteråret i 1920. Frem til 1981 har banen mere eller mindre været i brug, men først i 1990 blev banestrækningen solgt til Skjern og Videbæk kommuner samt Ringkøbing

I 1992 blev Skjern Videbæk Veteran Jernbane (VSVJ) stiftet og siden 1998 har det været muligt at køre på skinnerne på de 15 skinnecykler.

Alle medlemmer fra Langhøj,

trådte godt i pedalerne, så efter halvanden times tid var det tiltrængt med en kaffepause på én af de rasteplasser, der er langs banen.

Skinne-cyklerne blev så vendt rundt og turen gik til bage mod Herborg igen. I alt blev det til en skøn eftermiddag, hvor hver skinne cykel fik kørt 17 kilometer på skinnerne.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 25. april 2012, side 07
(BL)

Lukning af overkørsel i Bording

Banedanmark laver en omfattende sporfornyelse af jernbanestrækningen Skanderborg Herning fra den 14. april til den 12. august. Vi renoverer også 22 broer og 33 jernbane overkørsler på strækningen.

I forbindelse med ombygning af overkørslerne, er vi nødt til at spærre for trafikken trafikken i en periode:

Overkørslen ved Klochsvej lukkes 30. april kl. 10 til 4. maj kl. 18

Gå ikke over sporet

Det er vigtigt, at både fodgængere og vejtrafikanter respekterer lukning af overkørslerne. Først og fremmest fordi det er farligt at krydse banen, men også fordi belægningen bliver ødelagt, hvis overkørslen tages i brug før tid.

Der bliver en midlertidig overgang for gående, så skolebørn kan komme i skole. De skal i den forbindelse rette sig efter arbejderens anvisninger på stedet.

Kontakt

Vi beklager de gener, lukningen af overkørslerne giver. Har du spørgsmål, kan du kontakte vores byggeleder på telefon 4177 5901.

P4 Trafikradio vil løbende informere om lukningerne.

Se de overordnede tidsplaner og flere informationer om sporarbejdet på www.banedanmark.dk/skanderborg-herning

banedanmark.dk

Kilde: **IKASTavis**, onsdag 25. april 2012, side 12
(BL)

Fr 27/4 2012

Stor fotobog om Nørreport Station

DSB i dag fotograf udgiver bog om Nørreport

Fotografen Klaus Holsting, som også tager billeder til DSB i dag, har igennem fire år dokumenteret Nørreport Station inden den igangværende ombygning forandrer denne del af byen. De enestående billeder kan opleves i fotobogen Nørreport Station, som udkommer i dag.

"Nørreport er Københavns helt centrale trafikknudepunkt. Alle er i bevægelse, på vej til eller fra en perron, et stoppested, eller cyklen, alle vil vi væk fra infernoet så snart vi er ankommet. Hen til noget der er bedre. Samtidig er Nørreport stedet, hvor hovedstaden virkelig fortættes og bliver til en rigtig metropol," siger Klaus Holsting om Nørreport Station.

Bogen er på 192 sider, i stort format og stift bind. Den indeholder ud over de næsten 200 fotos, en række tekster af danske forfattere bl. andre Rune Lykkeberg og Søren Ulrik Thomsen.

DSB-medarbejdere får tabet via forlagetajour.dk fra på tirsdag den 1. maj. Aftalen er netop kommet i hus, så systemet til bestilling er først klar der.

S-moremedlemmer får allerede nu rabat på bogen, via dette link:

<http://www.forlagetajour.dk/shop/noerreport-station-s-more-967p.html>

Se fotos fra bogen på Klaus Holstings hjemmeside:

http://www.klausholsting.dk/norreport/norreport_01.html eller download app'en Nørreport Station.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 27. april 2012**
(JSL via BL)

Ma 30/4 2012

Længere tog på vej på Kystbanen

Der er længere tog og mere plads på vej for kunderne på Kystbanen nord for København. I de seneste måneder har DSB Øresund haft mange togsæt ude af drift på grund af reparation. Nu er der igen kommet

det nødvendige antal togsæt, så der ikke længere vil blive planlagt med korte tog i myldretiden, fortæller driftsdirektør i DSB Øresund, Lars Nordahl Lemvigh.

Tog til tiden

Samtidig er rettidigheden forbedret. Rettidigheden lå i april over 98 procent.

"I perioden fra 1. januar til 29. april er 98,7 procent af vores tog ankommet til tiden, og i april har rettidigheden taget yderligere et hop opad til 98,9 procent for operatørrettidigheden og 93,1 procent for den kundeoplevede rettidighed", siger Lars Nordahl Lemvigh.

Hårdt arbejde

"Vi har de sidste måneder arbejdet benhårdt på at få flere togsæt klar og opnå en større robusthed i køreplanen, så vi ikke skal køre med korte tog i myldretiden. Det er nu lykket, så vi igen har længere tog på Kystbanen," siger Lars Nordahl Lemvigh.

Udviklingen underbygges af nye tal fra DSB Vedligehold, der siden januar har arbejdet på at få rettet op på materielsituationen for DSB Øresund.

Det er således lykkedes for DSB Vedligehold at nedbringe antallet af togsæt, der ikke er indsat i driften med cirka en tredjedel.

"Siden januar i år har vi sammen med DSB Vedligehold arbejdet på at nå i mål med at få klargjort det antal togsæt, vi skal bruge for at kunne køre normal drift i myldretiden", siger Lars Nordahl Lemvigh, og fortsætter

"Nu er vi lige ved at være i mål og kan se, at vores indsats har båret frugt".

Pendlerklubben Kystbanens talsmand Michael Randropp hilser den positive udvikling velkommen:

"For pendlerne er nogle af de vigtigste faktorer kapacitet og tog til tiden. Det er derfor skønt at se en positiv udvikling på disse punkter. Der er dog muligheder for endnu bedre rettidighed, og så skal vi hurtigst muligt tilbage til den oprindelige køreplan, som trådte i kraft i december 2011. Herefter er der mange andre ting der skal arbejdes videre med – hvilket pendlerklubben ser frem til", siger Michael Randropp.

Uforudsete nedbrud

Med udgangen af maj forventer DSB Øresund at kunne køre helt normal drift i myldretiden uden at der vil være behov for at planlægge med at køre med korte togsæt på nogle afgang.

Lars Nordahl Lemvigh tager dog et lille forbehold:

"Selv om vi ikke længere planlægger med at skulle køre med korte tog, kan vi desværre ikke helt udelukke, at der fortsat kan forekomme enkelte dage, hvor der opstår situationer med for eksempel uforudsete nedbrud eller trafikforstyrrelser".

Fokus på kunderne

"Vi har i dette arbejde hele tiden haft fokus på at give vores kunder den bedst mulige betjening, og vi forsøger altid at tilgodese flest muligt kunder i vores trafikafvikling. For den enkelte kunde kan det imidlertid opleves som utilfredsstillende at komme med i et kort tog, men fremover skulle det helst være undtagelsen", siger Lars Nordahl Lemvigh.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 30. april 2012**
(JSL via BL)