

Jernbanenyheder fra BL

Sendt fredag 16. november 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet ved nabooverskriften kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden **mandag 6. august 2012 – tirsdag 13. november 2012**.

Søgemuligheder i Adobe Reader


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

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

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

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

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.00.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

Side Emne

8 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Udflugter til Sønderjylland
Skærvetoget kører Vr-BI-Vr-Em-Vr-BI-Vr
Nedbrud på tog 3968 i Sø
Fra rettidig i Od til 252 i Str
Nås tog 18 i Fa?
Ualmindelig litra
Stort vindmølletog kører
Godstog i Sønderjylland
En lørdags toggang i Pa
En søndags toggang i Pa
En kullet mandag i Pa
En regnfuld tirsdag i Pa
En våd onsdag i Pa
En torsdag i Pa
En torsdag i Fa
Våd vindmølletogudflugt til Lk
Atter en regnvejrslørdag i Pa
Tre ikke almindelige oplevelser i Ar
Litra EA kører til Ho
Str uden signaler
Skinnetog i Ho spor 5
Str spor 1 "genåbnet"
To GM-lok i 500-sporgruppen i Ar
Stort tog 628
GSM-R-testkørsel

22 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

ME 1503 i drift
En tur til Kalundborgbanen
Næ-ikf fortæller
Sporombygning på Nordvestbanen

Næ-lkf fortæller
Tysk sprøjtetog
DR på skinner på Lille Syd
Næ-lkf kører to omgange på Lille Syd
En Næ-lkf skriver
To omgange på Lille Syd eftermiddag/aften
IE 38 (Kk-Berlin) var aflyst Kk-Hmb pga. nedbrudt BR 605
MR-kørsel på Kalundborgbanen
En Næ-lkf-tjeneste
Næ-lkf fortæller om arbejdsdagens forløb
ME på Lille Syd
Næ-lkf fortæller om arbejdsdagens forløb
X2000 på vej mod Ig
Næ-lkf fortæller om arbejdsdagens forløb
Hjemtur fra Skåne
Næ-lkf fortæller om arbejdsdagens forløb
Togekspeditionssteders navne
Næ-lkf skriver om observationer i løbet af en arbejdsdag
Næ-lkf skriver om fritidsoplevelser
Dagens Køge-godstog m.m.

32 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Stort MY-svelletog Hjø-Søk
Færgerangering i Fh
Stort MY-svelletog Søk-Sa
Stort MY-svelletog afsporet
På sporet igen
Kortere MY-svelletog kører til Sa
Ved Myg
BLDX MX 1018 forlægger residens fra Lih til BI
Lemvigbanens godstog
Vestbanens Y-tog solgt til Peru
Færgerangering i Fh
CONTC MX 1008 i Vj
Bagharptoget mellem Sa og To
CONTC MY 1154 + 17 Fccs-vogne flyttes fra Hjø til Hj
CONTC MY 1154 + 16 Fccs-vogne overnatter i Sa
CONTC MY 1154 + 16 Fccs-vogne udgår fra Sa
LOCON-arbejdstog i Str
Befordring af skinnevogne Fa-Te
Væddeløbskørsel ud fra Str
RCDK MY 1134 henter sporombygningsmateriel i Vem
MjbaD MX 26 med skærvetog i Hr
To tomme tog krydser på totalt tomt togekspeditionssted
Parkering i Vg spor 3
To sneplove kommer til Str
Kulørt MX ankommer til Hr
Tog 5460 strander i Lg

41 **KØREPLANER**

Ændringer i trafikken Ab-Fh
Togdriften indstillet mellem Es og Tdr
Arriva tilbage på sporet
Sm på LNJ
De otte MR-tog fra Kb kører til Fa
Aflyste Arrivatog på Thybanen

Skærvetoget i eller fra Hj
Kørsel for Banedanmark
Specialarrangement
Togbus erstatter alle tog mellem Holstebro og Struer i skolernes efterårsferie
Skinnetog
Skærvekørsel
Afprøvning af sneplove fra Str
Sporspærring Sd-Sl-Hr
Afhentning af sporombygningsmateriel i Vem
Transport af sporstopper Str-Pa
Befordring af godsvogne Str-Pa LOCON 218
Befordring af materiel Str-Ra
Befordring af materiel Hø-Str
Ab-Fh: Busser til og med 18. november mens vi reparerer Limfjordsbroen
Ho-Str fra onsdag d. 1. nov. til og med torsdag d. 7. nov. erstattes fire tog
GSM-R test Ar-Str-Es-Str-Es
Kørsel med veterantog Bm-Øn
Kørsel med Y-tog Øn-Vem
Kørsel med veterantog Vem-Bm
Befordring af godsvogne
Ændret behov
Planlagte sporarbejder i 2012 Struer-Skjern
Ændret behov
Kørsel med Veterantog
Sneplovtog Fa-Str & Str-Vp-Str
Kreaturer spærrer Langåbanen

66 **TRÆKKRAFT**

Så ruller DSB ME 1506 igen ...
Ny "rangermaskine" i Hr
Den faste rangermaskine i Vj
Ved postperronen i Fa
Overførsel af to GM-lok Fh-Göteborg
DSBM MZ 1401 på mdt Ab
Materiel ved mdt Kj og i Ro
CONTC MY 1158 ude af drift
CFL 1810 i Pa
CFL 1802 i Pa
CFL 1805 i Pa
Eftersyn af MQ og MZ på mdt Fa
Eftersyn af fem MR på mdt Fa

67 **GODSVOGNE**

Godsvogn ankommet til pakhuset i Rj
Udenlandske godsvogne i Rg
Valse til Frederiksværk m.m. i Rg
Godsvogne i Vp
Nye skinner ankommet til Str
CFLCA Rilnss i Pa
Afsporet Rs i Fa spor 404

70 **PERSONVOGNE**

SBB-vogn i nattoget
Godsvogne til Nf?
Ingen SBB-vogn i nattoget
Efterlyst sovevognsnummer læst i Kb

71 **TOGSÆT**

BR 605
Nyt om IC4-uheldet på Kac

71 **FÆRGER**

M/F Spektrum ligger i Fhh
Lidt nyt på færgefronten
Egholm II ligger i Fhh
Nedlæggelse af færgeruten Marstal-Rudkøbing
Ny færge til Feggesund-overfarten
Ny Feggesund-færge bygget i Polen
Er M/F Feggesund sejlet fra Hvide Sande til Feggesund?
Ny og gammel færge på Feggesundoverfarten
Den nye Feggesundfærge bliver indviet
M/F Feggesund, Ny, døbes
Gammel færge solgt for 251.000 kroner
Gammel færge bliver husråd
Ny Feggesund-færge i drift fra på lørdag

78 **VETERANMATERIEL OSV.**

K-maskine ved Rd Regnskov
Tur i det jyske. Haderslevbanen
60-års-jubilæum på Nærumbanen
ØSJK kører flere tog på Østbanen
Skinnebustur med LNJ Sm 13 på Nærumbanen
150 år med tog fra Århus til Randers
Havnebanen i brug i Lmv
ØSJK's 40-års-jubilæum
Sølvpilen til Kulturmat i Næ
Skælskørbanens Ym kommer til Vem
Koster projektet Køge Kyst en gammel forening livet?

85 **SPECIALKØRETØJER**

Næ-ikf fortæller om trolje
Gul trolje i Hm
Sk i modlys
Vg i medlys
Sk i dis
Sneplove i Ho
Sneplovnumre i Ho
Sneplovene er ikke mere i Ho

86 **FASTE ANLÆG**

Rettelsesblade 4404-4405 til TIB (V)
Rettelsesblade 4406-4407 til TIB (V)
Rettelsesblade 1455-1460 til SIN (V)
Rettelsesblade V4408-V4409 til TIB (V)
Spa og Kje sidespor nedlagte og to bevarede trinbrætter Esn og Gje
Depot info Vest
Rettelsesblade V4414-V4445 til TIB (V)
Varde. Anvendelse af signal "Stop og ryk frem" til sammenkobling
Rettelsesblade 4402-4403 til TIB (V)
Rettelsesblade 1472-1475 til SIN (V) Instruks 26.10

Vojens. Kørsel til og fra Haderslevbanen
Rettelsesblade V4449-V4450 til TIB (V)
Udflugt til Fyn
Sporombygning Str-Lg
Gangtunnel i Ab oversvømmet
Vendsysselbanen. Sporombygning Hjø-Sa
Udskiftning af bro i Hs
Vendsysselbanen. Sporombygning i Søk
Vendsysselbanen. Den anden havnebane Fhh og den tredje i Fh
Arriva er tilbage på sporet
Vendsysselbanen. Sporombygning i Kv, To og Vr
Klargøring af Vr spor 1
Sporombygning i Vg og Sk
Rettelsesblade 4451-4455 til TIB (V) 35. Sd-Sj
Arriva kører igen på Langåbanen mellem Sk og Lg
Vendsysselbanen i Su og Lih
Besigtigelse af Hirtshalsbanen
Manglende skilte på Fodsporet
Påsejling af Limfjordsbroen forlænger sporarbejde i Nordjylland
Ubrugt sidespor i BI Kommune
Nedlagte trinbrætter BI-Hj
Midlertidig byggeplads og natarbejde ved Struer Station
Vendsysselbanen. Første skærvelæsning i Vr
Vendsysselbanen. Spor 1 i Vr tages i brug
Rangerhovedet i Str genoplevet
Kerteminde forsvundet
Sporombygning Pe-Hk på Nordvestbanen
Værsløvstien
Tre sikrede ovk Str-Vp ufarbare for bilister
Str Havn/Søspejdernes hytte flyttet
Gamle træsveller på Ho-Str Havn
Sporarbejde i Vp
La 20 i SI
Nedlægning af ovk på Langåbanen Lg-Up
Rettelsesblade 489-490 til TIB (Ø/V) Bremsetabel
Rettelsesblade 4456-4469 til TIB (V) 32. Lg-Str 35. Sd-Sj
Vendsysselbanen Lih, Vr, Hj, Sa, To, Kv
Forurenede planum under spor 1 i Str
Sporarbejde ved Ringsted Station i dag- og nattetimerne
Banen mellem Lejre og Holbæk åbner den 3. september
Pas på på banen mellem Lejre og Holbæk i weekenden
Høring om nedlæggelse af Grindstedbanen
Sporarbejde ved Holbæk Station i nattetimerne
Langåbanen. Vp bygges om
Ovk 132 nedlagt igen
Bro ved Slangstrup nedlægges
Banedanmark justerer spor på Tønderbanen
Sporombygning i Str og Vp
Langåbanen. Ovk 124 i Vp spærret
Vendsysselbanen. Rustent spor i Hjø, Hj, Vr
Ab Gods forsvinder
Str spor 2 er fjernet
Str spor 2 får skærver. Vp, Sk
Vendsysselbanen. Vr
Fjernstyringskabelbrud
Ny vejbro hen over jernbanen indvies i Taulov
Ab Gods. Rangerrygsignal forsvinder

Str spor 2 reableret
På sporet af spor i Pa
Ovk 112 er reetableret i Ur
Ny bro fører hen over ingenting
Str spor 4 fjernes
Så kører der igen tog mellem Langå og Struer
Afprøvning af nyt spor mellem Sk og Str
Rettelsesblade 2484-2489 til TIB (Ø)
Baf (Bavnehøj Fjern)/Ban (Bavnehøj).
Rettelsesblade 4471-4476 til TIB (V)
Bogameldelse af Signalhuse
Str spor 4 anlagt i formiddags
Status på Thybanen
Nedlæggelse af ovk 4 Lg-Up
Jernbanebroen over Ålekistevej renoveres
Hvor ligger jernbanebroen over Ålekistevej?
Ny GSM-R-radiomast i Lr
Sporarbejde i efterårsferien
Bilag 6 Strækninger, hvor elektrisk togopvarmning må anvendes
Str spor 5 udgraves
Jernbanebroen over Limfjorden
Sporarbejde på VLTJ
To nye GSM-R-radiomaster på Vestkystbanen
Mandskabsvogne i flere etager bygges i Hm
Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027
Sporarbejde på VLTJ
Indskubning af ny bro i Øster Doense
Havnebanen i Nykøbing F nedlægges m.m.
Rettelsesblade 2340-2365 til SR
Ny TIB-strækning 6 København H – Vigerslev
Sporspærring Ho-Str
Sporspærring Ho-Str mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012
Danmark fra tog – i HD
Status for Langåbanen oktober 2012
Hvorfor sporarbejde?
Sporjustering i Rønland
Str spor 5 får skinner igen
"Rettelse til La" nr. 292 Es-Str & 293 Str-Es
Indflydelse af La 80 på den tætte toggang Ho-Str-Ho
Str får tre nye sporskifter
Sporplan over Str
Rettelsesblade 491-500 til TIB (Ø/V)
Str spor 5 tages i brug igen
2.000 tons tung jernbanebro skubbet på plads
Sporskifterne frøs i Str
Str spor 7a reableret
Rettelsesblad 1482-1492 til SIN (V) Instruks 29.1
Godsbanen Bramming-Grindsted
Fejl på sporskifte i Holme-Olstrup
Forsinkede broelementer skyder åbning af Jernbanebroen til sidst i november
Bomme ved usikret ovk 33 Bj-Rk
Nye skinner skal lægges på Langåbanen
Str får nye sporlygter og trådhegn mellem perronspor
Overkørsel i Bur renoveres
Ovk 345 Bu-Ho dårlig længe
Besigtigelse af ombygning af ovk 345 Bu-Ho
Str spor 1 renses for termiksvejsninger

Varslingsanlæg for perronovergang nedlægges i Hm
Hm perron 2 har fået et gelænder mere
Str spor 1-2 får nye, fine skærver
Lille Syd får strøm på
Usikret ovk 33 Bj-Rk bliver sikret
Rettelsesblade 4487-4488 til TIB (V) Annulleret ibrugtagning overkørsel 33
Hvad sker der, når signalerne fjernes?

153 **UDLAND**

Skånestur
Udflugt til Fw og Flb
NEG
Udflugt til NEG
Udflugt til Torup og Hyltebruk i Halland
Ångloktreff i Landeryd
Halmtåg förgyller slätten
Deutsche Bahn rustet til vinteren
ÖBB bygger nyt hovedkvarter
En lille tur Skåne rundt
BR 605 med DB-logo

162 **DIVERSE**

Præcisionsgruppe Struer/Herning
100 tons tunge lokomotiver røg af sporet
Lokomotivførerne giver den 100 procent under ombygning
Ros til DSB's personale efter vellykket evakuering
DSB finder nyt hovedsæde – hurtigt og billigt
Arrivas billetsalgsagent i Vinderup er flyttet
Banebro til Mors
Jernbanebroen over Limfjorden bliver mere forsinket

187 Det lokalhistoriske magasin STRUER 2012

En tur i Sønderjylland og Tyskland

Fredag 3. august 2012 til søndag 5. august 2012 var jeg sammen med JSL, og JSAjr en tur i **Sønderjylland** og **Tyskland** en tur i **Sønderjylland** og **Tyskland** for at se på MK'er i **Kd** og GM'er i **Pa**, tog ved **Fib** og V200 mellem **Anb** og **Dagebüll Mole**.

Fredag 3. august 2012 kørte mig og JSL fra **Næ** mod **Sønderjylland** til JSL's sommerhus ved **Knud Strand**, men inden vi ankom til sommerhuset, var vi lige forbi **Ng**, hvor vi lige var nede og se det gamle vognværksted på det gamle rangerterræn i **Ng**, som også er nået af det allersidste, der er tilbage udover stationsbygningen.

På det gamle vognværksted stod der stadig de gamle skilte fra dengang, og sporene ind til hallerne lå der også, men alle vinduer var der sat plader op foran, så man ikke skulle ødelægge det mere end det var i forvejen. Den gamle administrationsbygningen var fint istandsat, så lidt er der da bevaret af området omkring den gamle station fra dengang.

Derefter kørte vi så over **Fyn** også til **Fa**, hvor vi kiggede lidt rundt, inden vi kørte ned til **Tl** (Taulov), hvor den nye bro over banen mellem stationen og terminalen ikke var helt færdig endnu. Det var dog muligt at køre op på broen, så det gjorde vi. Lidt efter kom en DB Schenker 185 ind med et godstog med sættevogne, som vi fik lidt billeder af i mørket, inden vi via **Kd** kørte til JSL's sommerhus.

(KP via BL)

Lø 4/8 2012

En tur i Sønderjylland

Efter at have spist morgenmad kørte vi til **Kd**, hvor vi hentede JSAjr på stationen. Mens vi var på stationen, kom CONTC MX 1008 og RCDK MY 1134 med et sporombygningstog fra Leonhard Weiss susende igennem på vej mod **Pa**.

Da den var kørt forbi, kørte vi over til rangerområdet, hvor Hectorrails indlejrede northrail MK'er stod MK 322 220 123 (tidligere DSB MK 604) og 322 220 125 (tidligere DSB MK 606), som vi tog nogle billeder af, inden vi kørte videre rundt på rangerområdet. Her fik vi lidt billeder af to godsvogne, som havde haft lidt nærkontakt under rangering.

Da vi havde set det vi skulle se i **Kd**, kørte vi mod **Pa**, hvor vi kørte langs rangerområdet forbi DB Schenker depot og Railcares tilholdssted. Lidt længere henne holdt TX Logistiks indlejrede 185 405-8, efter den var ankommet med TX Logistiks godstog fra **Sverige**, og som vi så blive rangeret ned til terminalen i **Pa** af CONTC MX 1008.

Derefter kørte vi over til CFL Cargos tilholdssted, hvor T66 RL 001 holdt på opstillingssporet, mens CFL T66 K714 og MX 1029 og MY 1146 holdt ved remisen. MX 1030 og MT 16Z holdt samme sted, som de nu har gjort i nogle år, desværre, og ser mere og mere sørgelige ud for hver gang, jeg kommer til **Pa**.
(KP via BL) (fortsættes under **UDLAND**)

Udflugt til Sønderjylland

JSAjr stødte til, og vi så bl.a. CONTC MX 1008 + RCDK MY 1134 køre gennem **Kd** klokken 10:14 med tomme svellevogne og et sporombygningstog mod **Pa**. Ved remisen stod MK 322 220 123 (ex MK 604) og 322 220 125 (ex MK 606) med sidstnævnte op mod sporstopperen.

TWA Hiirrs 4 23 80 2942 881-6 og TWA Hiirrs 4 23 80 294 2 856-8 stod ved læssevejen i **Kd**. De to vogne blev beskadiget ved et rangeruheld for nylig.

I **Pa** stod 185 405-8 fra TX Logistik A/S/Green Cargo nord for remisen. Ved 14:45-tiden trykkede MX 1008 Lauritzen-toget ud til kombiterminalen, hvor det blev i flere timer.

– Er der nogen, der ved, om man læsser alle trailerne af i **Pa**? Jeg troede bare, der skulle flere vogne på.

På udtrækssporet i **Pa** stod cirka 20 ERR Eanos, der har været i **Fa** – sammenlæssede – med et langt søkabel til **Lillebælt**.

(JSL via BL)

Fr 17/8 2012

Skærvetoget kører Vr-BI-Vr-Em-Vr-BI-Vr

I går eftermiddag blev skærvetogets 17 Fccs fyldt med skærver, så allerede kl. 7.18 kan BLDX MX 1018 trykke godsvognene fra **Vr** mod **BI**.

Spor 1 i Vr tages i brug

Retur omkring kl. 9.36, hvor MX 1018 som det første jernbanekøretøj nogen sinde trafikerer spor 1! Læsningsstedet er rykket til spor 1. Omkring kl. 11.31 trykker det atter S ud fra **Vr** på en tur til den anden side af **Em**.

I **Vrå** fyldes der skærver på anden gang i dag. Eftermiddagsturen går til **Bl**, hvorfra skærveaflysning begynder fra det nordlige sporskifte. I **Em** er der i dag sågar en ledvogter; så ingen behøver at kravle ned og tænde/slukke ovk 76.

Skærvetoget med MX 1018 er tilbage i **Vrå** 15.47. På en lille time læsses de 17 Fccs-vogne tredje gang i dag. Det går stærkt: tre minutter per vogn. I alt må MX 1018 have kørt 50,4 km, et stort antal kilometer, når hastigheden er 4 km/t.!

Hjemrejse Vr-Lg-Str

Hjemrejse sker med en lille og en stor rygsæk, skoletaske og cykel fra busstoppestedet foran stationsbygning med togbus **7060** (Fh-Ab) kl. 17.14 (24). Togbus **7075** (Fh-Ab) afgår fra **Vr** 24, men buschaufføren lover at være rettidig i **Ab**. Det passer sådan da: 21 ved ankomst til **Ab**. Masser af tid til at cykle fra busterminalen, købe lidt varmt til aftenmad, da desværre var de grønne retter udsolgt.

Nedbrud på tog 3968 i Sø

Cykel og den store rygsæk løftes op ad trappen til perron 2, der stiges på tog RR 3968 (Ab-Ar) $\frac{3}{4}$ minut før rettidig afgang kl. 18.18. Der er DSB MG 5854+54. Undervejs er de fleste standsninger af 1-1½ minuts varighed. Den kønne, kvindelige togfører beder passagererne i MG 5854 forlade denne togdel, da der lugter for meget af dieselolie. Vognen vil blive aflåst.

Ankomst til **Sø** (Skørping) kl. 18.43½ (21½). Det bipper lidt nede bag fra i toget, og lidt efter fortæller tgf over togets højttalere, at lkf forsøgte at udbedre fejlene. Lidt efter siger hun nogenlunde det samme. Kl. 19 fortæller hun, at toget er meldt nedbrudt, og alle passagerer skal gå over til spor 1, hvor et tog ekstraordinært vil standse. Det er tog L 62 (Ab-Ar).

Tog L 62

Kl. 19.17½ ankommer DSB MFB 5207+07 + 5257+57 spor 1, hvor det bageste togsæt frakobles. Det skal tilkobles MG 5854+54 og slæbe det til **Ar** som tog 83968 (Sø-Ar). Det driller med at frigive dørene på MFB 5207+07, så først 19.23½ (26½) lykkes det at afgå. Der skal standses ekstraordinært i **Ad** (Arden), **Lg** og **Ha** (Hadsten). Passagerer til **Hs** og stationer S for skal skifte til togbus i **Sd**, da togdriften i denne weekend er indstillet grundet broarbejde i **Hs**.

Tog 80577 er kørt

Der er kun totimersdrift **Sk-Str**, så i stedet for at ankomme til **Str** 21.32, vil det blive 23.28.

– Vil det være hurtigere at tage over **Sl** i stedet?

– Nej, ankomst med tog RV (Fa-Str) vil først være kl. 23.47. Den mandlige tgf i tog 62 fortæller, at der vil blive taxikørsel for os to, der skal V på. Dejligt!

Ankomst **Str** allerede 21.45 – kun 13 minutter senere, end hvis tog 3968 ikke havde haft nedbrudt i **Sø**. 4½ times rejse med en togbus, et RV- og et L-tog samt taxi er slut.

(BL)

Sø 19/8 2012

Fra rettidig i Od til 252 i Str

Sporskifteproblemer i Tp, midlertidigt aflyst af ICL-tog og to kørsler på sigt

Tog L 51 (Cph-Ab) består af DSB MFA 5246+46 + 5037+37 + 5045+45 + 5080+80 og standser rettidigt i **Od** kl. 16.05

Od	16.05-(13)	(±0/26)	Der er mange rejsende, så afgang bliver først 16.09½ (22½). Der bliver bremset før U-signalet, så afgang Od bliver i stedet 16.(13) (26).
Hp	16.16	(214)	Hp (Holmstrup)
Tp	16.34½	(219½)	Der er stop ved I-signalet til Tp (Tommerup), og lidt efter meddeler lkf, at der er sporskifteproblemer. En mand vil sætte låsebolte på dem. Et MQ-tog, der afgik fra Od 15.56½ (2½), skal overhales et sted. Det bliver i Eb (Ejby). Tgf annoncerer, at passagerer mod Kd skal være hurtige til at skifte i Fa , da toget afgår fra spor 7 kl. 17.00.
Fa	17.00-05½	(223/226½)	Passagererne når MR-toget i spor 7!
Vj	an 17.19½	(226)	Togets længde halveres.

Vj	af 17.24	(221)	Tog L 751 (Vj-Str) afgår kl. 17.24 (221).
Ft	17.16-17½	(224½/226)	Ft (Fasterholt) for krydsning med et MR-plantog. Tgf meddeler, at grundet signalproblemer Hr-Ho vil der blive buskørsel med en bus til Ho og en bus til Str . Passagerer til Id (Vildbjerg) og Uu (Avlum) vil blive befordret med taxi ved henvendelse til informationspersonale. Omkring Ku (Nørre-Kollund) annoncer lkf, at toget fortsætter mod Ho-Str . Tgf kommer hastende hen til mikrofonen for at meddele, at alle passagerer, der allerede havde pakket bagage, skulle sætte sig igen. Det var også en ny information for tgf.
Ib	18.37-37½	(227½/228)	Ib (Skibbild) Kørsel på sigt til næste hovedsignal.
Id	18.47-48	(234/234½)	6 minutters tidstab grundet kørsel på sigt.
Uu	18.53½-19.00	(234/240)	An spor 1, hvilket fortæller, at tog 751 er det første tog ved krydsningen med næste plantog. Afgang 19.00 (240).
Ts	19.06-07	(240/241)	Næste kørsel på sigt; denne gang de 9,5 km til Ho .
Ho	19.21½-24	(248½/250)	Mange passagerer at udveksle.
Hm	19.32	(251½)	Gennemkørsel i spor 1!
Str	19.39	(252)	Nås endeligt

(BL)

Ma 20/8 2012

Nås tog 18 i Fa?

Tilrejse for at se på sporombygning Pe-Hk

Dette års sporombygning afsluttes **søndag 2. september 2012**, og hvis en næsten færdig eller færdig sporombygning ikke skal opleves, må man komme noget før. Opdagelsesrejsen sker på cykel for at se på de forventede, ombyggede stationer **Lj** (Lejre), **Hv** (Hvalsø) **Tø** (Tølløse) og sporombygningen til **Pe** (Vipperød). Dernæst fortsætter rejser fra **Hk** med MR-tog til **Kb**, der også ophører ved genibrugtagning af driften. Dagen afsluttes med at cykle **Kb-Gø** (Gørlev) ad **Værsløvstien**.

Først beskrives tilrejsen til **Lj**, og der fortsættes under **FASTE ANLÆG**.

Str-Fa

Tog RV 3722 (Str-Fa) afgår ekstraordinært fra spor 5, men det er ikke så sært, når spor 1 er fjernet!

Str af 7.21½ (25½) med DSB MRD 4241+41 + 4057+57, da det driller med aflåsning af det sidste togsæt.

Uu 7.51-54½ (25½/28½)

Id 8.01½-03 (210/211)

Ft 8.25½-30 (211/215½) **Ft** (Fasterholt)

Bb 8.17½-18 (217½).

Nu begynder den at blive kriminel med hensyn til at nå tog L 18 (Ar-Cph) i **Vj**, hvor der normalt er skiftetid fra 9.01 til 9.13 – 12 minutter. Pladsbilletter til cykler, som der er reservationspligt til i månederne juni-august, blev købt i **Od lørdag 18. august 2012** til tog 18 og IC 816 (Es-Hgl).

– Nås tog 18? Nås tog 18 ikke, til hvilket tog kan der så købes en cykelplads? Tgf vil undersøge, om der vil være en forbindelse og hvor.

Fa an 9.34½ (213½) Ankomst i spor 9 (luksus) – et ½ minut over afgangstiden for tog 18 i spor 10. To minutter efter afgår tog 18. Puha!

I **Od** forlades tog 18 for at rejse videre med tog IC 816, der standser i **Ro**, hvor der skiftes til et ME-trukket tog til **Lj**. Trækkraft er DSB ME 1506. (fortsætter under **FASTE ANLÆG**)

(BL)

To 23/8 2012

Tog med ualmindeligt litra

Hov, fra AR AR 1008 med tog RA 5422 (Sk-Ar) ses kl. 8.55 et uventet litra ankomme i spor 1 som det andet tog til krydsningen. Litra MF! Normal kører DSB ikke så tidligt på formiddagen. Et kig bagud afslører store tal 5015, altså DSB MEB 5215+15. Åh, ja, det er naturligvis materiel til tog IC 728 (Sk-Ar), der til **søndag 30. september 2012** udgår fra **Sk**.

Arriva har med Linttog kørt flere IC-tog for DSB. Nu kører DSB tog 85421 (Ar-Sk) for Arriva!

(BL)

Stort vindmølletog kører

I dag kørte et næsten 700 meter langt vindmølletog **Pa-Esh** trukket af en brun MX (måske MX 1029) + T66 714 med meget lange vindmøller læssede i åbne gsv. Filmklippet var optaget i **Lk**. Der må forventes at komme flere transporter.

Kilde. DR 1 tv-avisen, <http://www.dr.dk/tv/se/tv-avisen/tv-avisen-117#!/>,
fredag 7. september 2012 kl. 21.40½

Særtog med vindmøller til Esh

Der er kun plads på aflæsningsstedet til ikke så mange vogne på **Esh** (Esbjerg Havn), så derfor er der en del rg mellem **Es** og **Esh**.

(BL)

Godstog i Sønderjylland

Heldigvis kunne jeg med ret kort varsel få en afspadseringsdag. Klokken 7:45 samlede **HC** mig op i **Kd**, og vi kørte ud til en bro lidt syd for **Fz** (Farris). Her skulle tog CG 6622 være passeret 08:53, men vi fik heldigvis information om, at toget var en time forsinket.

I stedet så vi bl.a. Hector Rail 241.001 med tog HG 42702 og DB Schenker 185.335-4 med tog G 44780.

Vindmøllegodstoget

Endelig klokken 09:53 (260) kom så MX 1023 + T66K 714 med 18 AAE Sffggmrrss læsset med ni 55 m lange møllevinger som tog CG 6622.

Derefter kørte vi til broen over banen til **Es** lige uden for **Lk**, hvor vi fik selskab af flere entusiaster og folk fra bl.a. Vestas (mens der blev løbet om i **Lk**, var der pressemøde om transporterne).

Endelig klokken 11:00 kom T66K 714 + MX 1023 med det flotte møllevingetog.

I **Es** så vi toget blive delt, hvorefter MX 1023 rangerede på **Esh** med de første seks vogne læsset med tre møllevinger lidt efter klokken 12. Først lidt over klokken 14 kørte man retur til stationen med de tomme vogne, og cirka en halv times tid senere kørte MX 1023 ned med de næste tre vinger. Vi fik oplyst, **Esbjerg Kommune** ikke vil have man kører på havnebanen mellem klokken 15 og 17, så det er nok blevet lidt sent med den sidste omgang.

En 55 m lang møllevinge vejer kun omkring 4 tons. Jeg troede jo, man benyttede containerspirene på vognene, men der er ændret en del på vognene, ja, faktisk monteret en slags drejeskammel.

(JSL via BL)

Lø 15/9 2012

Toggang i Pa

Til og fra Pa kører det et væld af godstog og få lokomotivtrukne, personførende tog. Her følger mange – ikke komplette – små beretninger om, hvad der kunne opleves i dagene **lørdag 15. september 2012 – torsdag 20. september 2012**.

Ikke alle tog var/er kendte, og derfor vides eller kunne/kan et tognummer ikke skaffes. Flere godstog kan være omlagte med en særkøreplan, så tognummeret angivet i TKG, gyldig fra **søndag 10. juni 2012**, kan være det gamle, aflyste tognummer.

Der er hyppig trafik, og tog fra det sydlige udland kan være både +3 og 23 timer, mere og mindre, så tognummeret kan være et andet. Nogle få lkf er derfor spurt om det pågældende togs tognummer.

Lær sporene i Pa at kende

Tilsyneladende er **Pa** en større men "simpel" station spormæssigt set, men der er et væld af rangermuligheder. En af årsagerne til den megen rg skyldes de to landes forskellige spændinger og frekvenser i køreledningerne. Rangerarealets skinner er skjult af høje træer. En gennemgang af spor, deres formål og brug bør læses først under **FASTE ANLÆG**.

Fotomuligheder

Nordkørende godstog er bedst at fotografere om formiddagen N for drejeskiven ved **mdt Pa**, idet der er færre fotoforstyrrende køreledningsmaster, og tog, der rg fra og til eller på **Pa Godsterminal** passerer i det nærmeste spor.

På strækningen mellem **Pagr** (Padborg Grænse), det er den sydlige stationsgrænse og landegrænse, og til nedlagte **Harrislee** er der ikke gode fotosteder.

En lørdags toggang i Pa

Tog TG 38647 (Halden-Pa)

Tog 38647 ankommer kl. 14.04 (+40), fremført af TX 185 404-1. Toget skal videreføres som TG 40547 (Halden-Verona) kl. 15.09.

Kl. 14.54 185 404-1 slapper af i sporet mellem sporskifte 116 og sporskifte 117 N for **mdt Pa**.

Kl. 15.40 trykkes tog 38647 ud i Østre terminalspor. Tog 38647 skifter tognummer til 40567 **søndag** med afgang kl. 20.21, og indtil da hensættes vognene i Militærsporet.

Et billede af en søster til 185 404-1 kan ses på

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/13797/d/3/p/1925%2C13797%2C13796/pr/elektrolokomotive-br-1852-der-db-ag-2.html>

Tog TG 40569 (Pa-Verona)

Kl. 14.54.rg RCDK MY 1134 med vogne til 40569. På **Pa Godsterminal** læsses kl. 16.39 de sidste lastbilanhængere på vogne, der efterfølgende samles til tog 40569 af RCDK MY 1134. Vognene til tog 40569 sættes på Vestre terminalspor.

Typiske er litra Sdgmns lastet med lastbiler blandt andet fra Lauritzen. En sådan vogn med **rød** lastbilanhænger kan ses på

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/13801/pr/einheitstaschenwagen-der-dsb-2.html>

Tog GK 42732 (Hamburg Billwerder – TI)

DB/RSC 185 324-8 ankommer på afspærring (det vil sige med pantografen nede) i spor 5 kl. 15.33½. Det kan være tog 42732, der har stationsophold i **Pa** på **lørdage** kl. 16.22-42.

Tog TG 40566 (Verona-Pa)

Cirka kl. 17.12 (212) ankom toget trukket af **gul** ES 64 F4-026/I-SFR 189 926. Vognene bliver **søndag 16. september 2012** til tog TG 38946 (Pa-Halden).

Det samlede tog kører op fra **Pa Godsterminal**, og kl. 18.15 har MY 1134 forladt det oprangerede tog 40569 i spor 5.

I spor 18 hviler **gul** ES 64 F4-026/I-SFR 189 926 med tilhørsforholdet www.dispolok.com. Hvorledes denne **gule** elektriker så ud, da den var malet **sort** og hørte under MRCE-dispolok, kan ses på

<http://www.dispolok.com/de/fleet.html>

ES 64 U2 (Siemens) [Download Info Sheet](#) &

http://www.dispolok.com/fileadmin/documents/english/Finlegebl_ES64U2.pdf

9180 6189 926-9-D-DIS-
PO
ES 64 F4-026
Class 189-VD

Sidebemaling på lok.

Maskinen kører til stammen i spor 5. Kl. 18.21 foretager den tyske lkf på denne **gule** elektriker en tryksækning af bremseledningstrykket for at lave en C-bremseprøve, og på den første vogn efterprøver den danske pt bremseevnen.

Tog ? (?-?)

Lidt bagved – også kl. 18.21 – ses i spor 4 **rød** DB 185 325-5 med et godstog mod **Tyskland**. Den ankom kl. 15.34 sandsynligvis med tog GK 42732 (Hamburg Billwerder – TI).

Tog EN 1273 (Kh – Basel Bad Bf)

Kl. 20.47 ankommer et DSB EA-lok tilkoblet rød-hvide psv. i spor 2. Det ligner tog EN 473/40473 (Kh-Basel Bad Bf), men det har først stationsophold kl. 21.55-22.18, så det må være et andet plantog, for så store, bestilte særtog er meget sjældne.

Rejseplanen har totimersdrift mellem **Kh** og **Fib** og er ikke en komplet opslagstavle, for tog En 472 (Basel Bad Bf – Kh) og tog 473 figurerer ikke deri. Man skal have set DSB-reklametilbud til eksempelvis **Köln Hbf** for at kende til eksistensen af dette togpar.

Men elektronisk er tyskerne grundigere, så tognummeret kan findes på

<http://www.bahn.de/p/view/index.shtml> ved skrive afgang 17.26 fra **Kh** til **Fib**. Toget hedder EN 1273 (Kh – Basel Bad Bf) Derefter kan ankomsttiden til **Pa** findes i TKV. Standsningstiden er 20.50-21.10, og toget kører kun **lørdage!** Det var før tid i ankomst (+3).

Rg slutter for MY 1134

Lidt efter kl. 21 stoppes GM-motoren på MY 1134 på Østre terminalspor, da dagens rangeropgaver er løste.

En søndags toggang i Pa**Tog EN 8272 260**

Kl. 8 ses en blå EA holder i nordenden af **Pa**. Det undrede, for nattoget fra **Tyskland** plejer at være kørt før kl. 7. Lidt efter – kl. 8.04 – ses mellem træerne holder i spor 1 en **rød** elektriker med de karakteristiske rød-gråhvide psv. i nattoget fra **Amsterdam**. En Køf høres trække elektrikereren bort. Kl. 8.22 (260) ses mellem træerne ved TX Logistik toget køre mod **Kd**, hvor næste standsning skal findes sted.

Der må være en større forsinkelse. Ifølge Rejseplanen hedder toget i dag EN 8272 (?-Kh) og er 261 hele vejen til **Kh**. Normalt tognummer er EN 1272 (Basel Bad Bf – Kh), 29/1 2012, 18/3-21/10 2012. Sø EA 700, 140 km/t.

Tog CG 7225 (Pa-Hr)

Kl. 10.05 (+30) ses i nordenden af stationen CFL I66 714 med Herninggodstoget CG 7225 (Pa-Hr).

Tog ? (Pa-)

HCTOR 241.008 holder kl. 10.30 i spor 5 klar til at køre over grænsen.

Tog TG 38946 (Padborg-Halden)

Kl. 11.00½ (+145) synger det svagt fra TX 185 404-1, da toget accelerer ud af byen.

Tog IE 380 (Hmb Hbf – Ar)

Da der cykles ad **Industrivej**, der er hovedtrafikåren i byen V for jernbanen, ses ICE-toget under indkørsel i spor 2. Afgangstiden for tog 380 kendes ikke, så der fortsættes i forøget tempo op til enden af vejen og drejes til højre op ad **Omfartsvejen**, der er den sydligste af de to broer N for stationsgrænsen. Oppe fra vejbroen ødelægger de mange ankre fra køreledningsmasterne billeder af tog S for vejbroen, men nedenunder går det. Kl. 15.58 (26) passerer togsættet km 108,0, hvor stationsgrænsen ligger i km 108,4.

Tog EC 387 (Ar – Hmb Hbf)

Mod N fra vejbroen med **Omfartsvejen** er ankrene ikke ret fotoforstyrrende. Under opbremsning kl. 16.27 (+1½) passerer DSB MFB 5279+79.

Resten af dagens lyse timer kigges der på de mange, ukendte sidespor i nordenden af **Pa**; først på østsiden, derefter på vestsiden. Opdagelser er beskrevet under **FASTE ANLÆ**.

Tog BM 8429 (Ar-Pa)

Da spadsereturen rundt på de nordøstlige spor med **ohl**-transportfirma og transportfirmaer er ved at slutte, og der nås ud til sporskifte 410 ved strækningen til **Vk** (Vejbæk), høres bagfra en umistelig lokomotivlyd. Det er DSBM MX 1001 under opbremsning ind til **Pa**. Heldigvis hænger fotokassen lige om halsen, og kl. 17.52 (±0). klikkes der i rette MX-position mellem to køreledningsmaster og deres overligger.

Tilkoblet er 2 tomme Rs. Aha, så er det placering af materiel i forbindelse med kørsel med **gul** UFM 120. Om aftenen holder i spor 12 morgendagens **tog BM 8037 (Pa-Es)** med afgang fra **Pa** 8.28:

DSBM MX 1001

+ 31 80 391 3 353-9 D-DB

+ **gul** EURAIL SCOUT UFM 120 Ir.T. Retuijt 97 86 30 501 17-6

+ 31 390 5 913-0 Rs⁶⁸⁰ D-DB.

Tog IC 5752 (Kd-Flb)

Kl. 21.49-52 (±0/±0) standser DSB MFB 5284+84 i spor 2. Ikke noget særligt, men efter sådan en grå dag er der bedre kontraster i mørket end i dagtimerne. Årsagen til den lidt sene ophold på stationen er det efterfølgende tog.

Tog EN 473 (Kh – Basel Bad Bf)

Kl. 21.56 (21) ankommer DSB EA 3022 i spor 1. Et minut efter skynder DSB Køf 285 sig hen til elektrikereren for at slæbe den bort. Der er tysk spænding i køreledningen, så det er nødvendigt. Kl. 22.06 er den nye elektriker kørt til de 1 psv., og i spor 13 er pt steget ud af EA 3022 + Køf 285 for at koble den **røde** DB 120 119-3 på. Kl. 22.08 er spor 13 tomt igen.

En kullet mandag i Pa**Tog TG 40567 (Pa-Verona)**

Omkring kl. 0.30 trækker RCDK MY 1134 de mange læssede vogne, der har stået i 12 timer i Militærsporet ind i et afgangsspor. Det er vogne til tog TG 40567. Normal afgang er kl. 20.21, men da intet lok var kommet før nu i tog 40568, kan tog 40567 først afgå nu.

Tog 95567 (?-Pa)

Om kl. 5.45 ankommer tog 95567 med kulvogne. Det er sorte containere læssede med koks, varmeværker aftager. Containerne er sorte med tekst:

black-boxX
www.neska-intermod-
al.eu

Tog 95104 (Pa-?)

Kl. 15.00 begynder rg med at samle de tømte kulvogne i et tog, der nu hedder 95104. I spor 5 sættes de, og en tom containervogn skal med forrest i toget og hentes i spor 22. Den sorte elektriker i spor 19 har fået lanternerne tændt og afgår med toget cirka kl. 17.20.

Dagens sidste opgave for MY 1134 er at køre gennem Vestre terminalspor og ud igen i Militærsporet, hvor en masse tomme vogne henstår. Det er ud for **ohl**-transportfirma og sidespor. Cirka 17.10 standses i Vestre terminalspor med tilkoblede

37 84 4993 019-7 TEN-RIV NL-AAEC Sdggmrs^(S138) (- 34,03 m -)
+ 37 84 4993 157-5 TEN-RIV NL-AAEC Sdggmrs^(S145) (- 34,03 m -).

Disse to vogne skal til **Halle** og gå bagerst i tog 40563, hvor en bestemt kunde bruger dem.

Litra Sdgmns i Roco-model

Se et billede af en DSB-vogn med en typisk **LAURITZEN**-lastvognanhænger på

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/13801/d/3/p/40034%2C13801%2C13796/pr/ei/nheitstaschenwagen-der-dsb-2.html>

Tog EN 473 (Kh – Basel Bad Bf)

DSB Køf 285 er gået på DSB EA 3022 i spor 1 kl. 21.56 og trykker den mod S. Kl. 22.00½ er **rød** DB 120 123-5 gået på de 12 psv.

1 minut efter har pt forladt Køf 285 + EA 3022 i spor 13 for at tilkoble BR 120.

(BL)

Ti 18/9 2012

En regnfuld tirsdags toggang i Pa**Tog HG 42702 (Wanne Eickel – Katrineholm)**

Godstoget begynder at bevæge sig omkring kl. 8.07 (245) og består af HCTOR 241.008 + gsv. Afgår mod **Vk** (Vejbæk) i solskin (usædvanligt).

Tog TG 40565 (Pa-Verona)

RCDK MY 1134 begynder at rg efter kl. 8, og der er (for en gangs skyld) dejligt solskin. De tomme vogne skubbes længere ud på Militærsporet ud for **ohl**-transportfirma og sidespor.

Dernæst sættes stammen i de to spor og omrangeres, idet de to ekstra, reserverede vogne er der ikke rigtig plads til. 17 gsv. er for mange, kun 15 passer. Vognene, der skal være klar til at blive læssede, stilles i Østre og Vestre terminalspor.

Tog 43158 (Bft München-Laim Rbf – FEL)/95148 (FEL – Pa)

Tog 95148 på 1204 tons ankommer til **Pa** kl. 8.10. Det kan have heddet 43158, men grundet en forsinkelse (2565) fik det et nyt tognummer. Trækraft fra **Tyskland** er sorte 189 938-4 med påmalet et nummer på den lyse front: SFR ES 64 F4-38.

Trofast holder RDK MY 1134 klar, trækker elektriker fra stammen og parkerer den sorte tysker 189 938-4 i spor 19 ved siden af en anden sort elektriker. Derefter zigzagges MY 1134 for at komme bag på tog 95148 og trykker de 1204 tons ud til **Pa Kombiterminal**, der drives af TX Logistik.

Befordring af vindmøller med tog 45678-6640

Regnen begynder at fosse ned, da der cykles ind til stationen for at se vindmølletoget. Regntøjet bliver hurtigt gennemblødt på knæene, der bliver også vådt i flere bukser indenunder. To par strømper er

medbragt, da gummistøvler (fylder og vejer meget) ikke er medbragt. Kl. 10.03 er der cykelankomst til stationen, hvor de lange vindmøller fylder meget.

Fra **Helmstedt** skulle tog DGS 45678 (Helmstedt-Pa) ankomme til **Pa** kl. 9.47. Med en vognlængde på 657 meter langt beforders 55 m lange vindmøllevinger på 9 x 2 Sffggmrrs med drejeskammel.

Fra **mdt CFL** høres et par dieselmotorer snakke i tomgang. De to maskiner skal S ud for at komme til nordenden af vognstammen. Kl. 10.26 kører CFL T66 714 + CFL MY 1146 gennem spor 3 og til stammen tre minutter senere.

Strækningsfoto N for Pa

Der er nu 16 minutter til afgang, så der bliver trådt i pedalerne for at få et strækningsbillede af tog CG 6640 (Pa-Es). Med så kort tid til afgang tør der kun cykles ud til den første vejbro N for **Pa, Omfartsvejen**. Det er ved tredje afstandsmærke. Til venstre kan der kigges ind til TX Logistik Terminal. Desværre rager der ankre ud Ø for, hvis der skulle etableres dobbeltspor **Te-Pa**. Den næste vejbro er en motorvejsbro, hvor man ikke må være.

Kl. 10.49 (±0) passerer tog 6640 tredje afstandsmærke ved det nordlige indkørselssignal, og passagen varer 2 – skriver to – minutter!

Der er følgende standsninger til **Lk**: Rq 11.(28)-37, Oj 12.(08)-52, Lk 13.30-55. Det er en UT-transport, så flere steder ved signaler og perronhalvtage må der kun køres 5 eller 40 km/t. Med et næsten 700 meter langt godstog tager det med 5 km/t. 6 minutter plus den tid, der tabes ved opbremsning og igangsætning.–

Eftermiddagen drukner i en næsten fem timer lang regnbyge og -skyl.

Tog TG 40563 (Pa-Verona)

Verona-godstoget har afgang fra **Pa** kl. 21.52, og det trækkes med den samme elektriker som ankom i formiddags med omlagte tog 95148 (Verona-Pa).

Kl. 18.30 bliver der "fyret op" under MY 1134, der, efter at vognene i de to terminalspor er samlede, lige kan trække de mange tons Sdggmrs-godsvogne op og ind i spor 4. Den kraftige regn gør heldigvis, at skinnerne ikke er så glatte som under finregn. Omkring kl. 20.15 sættes stammen i spor 4, og der laves bremseprøve, så den tyske lkf bare skal kontrollere bremseevnen på den første vogn efter maskinen. MY 1134 kører tilbage til terminalen for at hente nogle tomme vogne i Militærsporet og fordele dem på Vestre og Østre terminalspor inden fyraften.

Tog 40563 afgår fra spor 4 kl. 21.44 (+8). Den tyske lkf skal kun køre tog 40563 til **Bft Fulda Pbf**, hvor han er stationeret. Der er følgende standsninger undervejs:

Bft Hmb-Eidel Ef 0.03-20, **Bft Hmb-Roth** 0.45-53, **Celle Rbf** 2.24-27, **Bft Göt Rbf** 4.13-15, **Sontra** 5.01-23, **Bft Fulda Pbf** 6.20-29, hvorefter han har fyrmorgen. 8½ times natkørsel uden megen pause. Se tider **Pa-Verona** under [KØREPLANER](#)

Tog EN 473 (Kh-Basel Bad Bf)

Der er efter afgang med tog 40563 kun ni minutter til den næste elektriker skal ankomme, og da cafeteriet ved Statoil er lukket nu, kan denne udskiftning mellem to elektrikere lige så godt ses. Normalt standser opsamlingsstog IC 5769 (Kd-Flb) i **Pa** 21.49-52 i spor 2, men spor 2's PU viser ikke ●. Der er altså forsinkelser under opsejling fra N.

Cirka 22.13 bliver varslingslamperne ■ mellem 1, 13 og 12 ved traktorovergangen; så er der først indkørsel for tog 473! Ankomst cirka 22.16 (221). RSC Køf 285 har – lige som de to tidligere aftner – har tjansen med at skulle trække DSB EA 3022 – lige som de andre to aftner – væk fra vognene, da der er tysk spænding og frekvens her. Normal standsningstid er 21.55-22.18.

Det tyske togpersonale fortæller, at forsinkelsen skyldes signalproblemer i **Te**. Så togledelsen har åbenbart blevet valgt at sende tog 473 forud for tog 5769.

Røde DB 120 138-3 afgår med de 12 psv. kl. 22.31½ (213½). Der Lokführer fährt nur nach **Hmb Hbf**.

Tog IC 5769 (Kd-Flb)

Det forsinkede opsamlingsstog ankommer i spor 2 først kl. 22.35½ (246½) og afgår 22.37½ (245½). Det er DSB MFB 5286+86.

Aftensmad?

Endelig tid til at få en (også forsinket) erstatning for aftensmad ved Statoil. Alle stolene er sat op i spisebordene, men mærkelig nok kan der vælges mellem frikadeller og andet kød til kartofler med rødkål. I forgårs kunne der ikke købes aftensmad kl. 21.34, selv om køkkenet først lukkede kl. 22.00.

Uret på kasseapparatet viser **22:51!** Tre frikadeller og masser af kartofler mætter lidt i en udsultet mave. 1 liter A 35 0,5 % fedt til 18,50 kroner. Snart skal der turnes ind denne regnfulde og mørke aften i **Pa**. (BL)

On 19/9 2012

En våd onsdag i Pa

Tog 42702 (Pa-Katrineholm)

Solen forsøger forgæves at få **gule** morgenstråler gennem de tykke skyer, men forgæves. Der er ikke meget lys kl. 7.20, da **mdt Pa** nås. DSB EA 3022 fra i aftes er forduftet mod hovedstaden. Til gengæld holder der en **grå** elektriker med en langt lastbilanhængertog. Der er HCTOR 241.006, der begynder at synge kl. 7.25 (23). Lkf har en kort tur: kun til **Malmø Rbf**.—

Det meste af formiddagen består af ret kraftige regnbyger og regnskyl, hvor det er næsten umuligt at fotografere. De grå, våde billeder vil give triste billeder, så i stedet skrives der om oplevelserne.

Tog 95701 (TI-Deuna)

Kl. 15.02½ passerede CFL T66 714 + **i4 Transportation**-containere med cement til veje, huse, SF-sten I-signalet; det vil nok sige ankomst kl. 15.05 i spor 4.

Da vejret ser nogenlunde ud med fristende solskin og af og til blå huller i skyerne, kunne dette tog måske fotografere under en cykeltur fra **Pa** til **Fw**. For en sikkerheds skyld medbringes et sæt regntøj.

For lige at se, om det nye ellok, der skulle køre videre i **Tyskland**, nu var kommet foran stammen, kigges der lige forbi stationen. Hov, ... (læs næste afsnit)

Tog BM 92026 (Pa-Pagr)

Gul DB 218 392-9

+ **gul** 63 80 99-94 003-0 Dienstmz³²⁰ **Fahrwegmessung RAILab 2**

+ **gul** 97 86 21 401 17-0 Dienst mz^{???} **Fahrwegmessung Gleismesszug**

holder i spor 13 N for traktorvejen. Der er anbragt fire **røde** måleapparater under den første vogn. Baggrundsfarverne er en meget blå himmel og ekspanderende kumulusskyer. Sikke farver!

Tavse tilskuere er DSB **Køf 285** i spor 14 og HCTOR 241.002 **Skywalker** i spor 15. Kulørte billeder kl. 15.52-57½.

Tog 95701 (TI-Deuna) (fortsat)

Ved ankomsten til spor 12 blev en lysere gulgrøn/olivenfarvet elektriker med påskriften **CFL cargo** set i sydenden af spor 13, men den blev nedprioriteret, selv om en sådan farve på et lok aldrig er set før, for det **gule Fahrwegmessung Gleismesszug** holdt så flot ved traktorovergangen med alle mulige kulørte farver. Nu kunne det være, at **CFL cargo**-elektrikeren var rg hen til en vognstamme. Jep, tilkøbet **i4 Transportation** i spor 4. Flot solskin og truende himmel mod N.

Lidt efter ankommer **rød** DB 185 323-0 med et godstog i spor 3.

Lkf på **CFL cargo**-elektrikeren med nummer CFL 185 534-5 får et opkald/hører radioopkald, og han siger, at måletoget har udkørsel nu. Så løber Deres udsendte over græsset mellem træerne og når lige kl. 16.14½ (+129) at fotografere **gul** DB 218 392-9 med **Fahrwegmessung Gleismesszug**.

Kl. 16.18 afgår tog 95701.

Det mørkner igen, og da portene i remisen ved CFL Cargo står åbne, vil det være passende at se det tredje og ikke før sete CFL-lok i **gul** og bordeaux-farve. Læs herom under **TRÆKKRAFT**.

Fra læssevejen ses der på en interessant, ikke før set **CFL cargo** CFLCA Rilnss (se **GODSVOGNE**), da der omkring 17.03 ankommer en **grå** HCTOR-elektriker fra S og et minuts tid efter to **grå** HCTOR-elektrikere fra N. Der er sandelig et Hector Rail-træf! Det viser sig, at de to lkf bytter tog og kører i modsat retning med et lavere/højere tognummer med deres "egne/eget" lok.

Tog 45685 (Malmø-Pa)

Da græsplænerne mellem vejunderføringen og stationsbygningen nås, holder HCTOR 241.012-5 + 241.011-5 **C-3PO** med tog 45685 i spor 3, mens HCTOR 242.516 **FERDINAND** foretager omløb gennem spor 2 kl. 17.10½. En dråbe rammer lige linsen og danner et cirkulært slør.

241.012-5 + 241.011-5 foretager omløb og skal køre retur med tog 45684.

En Roco-model af BR 242 kan ses på

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/13831/pr/elektrolokomotive-serie-242-der-hectorrail-2.html>

Tog 45684 (Pa-Malmø)

Har afgang kl. 18.15, men kan afgang, når den/de to litra 241 fra tog 45685 er kørt fra vognene og i den ende af banegården for det nye tog i modsat retning.

Et strækingsfoto står højt på ønskelisten, idet der i aftes blev ventet forgæves under motorvejsbroen til kl. 18.15. Afgangstiden var ikke kendt da. Nu tages der tid til at handle i den meget store **Super Brugsen**, og cykle i nogenlunde i ro og mag ud til motorvejsbroen i km 107,4 – 2,3 km fra **Pa**.

Kl. 241.011-5 + 241.012-5 **Chewbacca** accelererer forbi kl. 17.53½ (+27) med 40 tilkoblede enkelt og dobbeltgodsvogne.

(BL)

To 20/9 2012

En torsdag i Pa

Tog TG 40565 (Pa-Verona)

Igen må den flittige rangermaskine, MY 1134, samle alle tropperne på terminalen, så tog 45565 kan afgang **torsdag 20. september 2012** kl. 0.54.

Tog TG 40564 (Verona-Pa)

I dag har det næsten været en fridag for RCDK MY 1134, hvor "fyret" i aftes blev slukket kl. 21. Den skal først lave noget kl. 22.30 (ændret til kl. 21.30, for tog 40564 (Verona-Pa) er allerede i **Hmb** kl. 20, men en påkørsel skubber det til kl. 22.00), altså ikke dejlig MY-lyd at høre i over 24 timer.

Tog 472 (Basel Bad Bf – Kh)

DSB EA 3022 sover vanen tro i spor 17 ud for remisen, inden den senere på morgenen skal trække tog 472 "hjem".

I spor 14 blomstrer HCTOR 241.006 i formiddagssolskin, mens mørke og meget truende sorte buler kommer hastigt fra V. RSC Køf 285 i spor 13 er egentlig ligeglad. Den er vant til regntiden i **Pa**. DMI prognose for 6330 **Pa** viser den slags søjler ¶ \$ ■ \$ ' % for de næste to døgn.

Fra spor 1 bringer tog IC 5720 (Flb-Kd) Deres udsendte bort fra den våde by til en anden og mindre våd del af hovedlandet.

Te

I **Te** spor 2 holder CFL I66 714 uden vogne, men ikke ene og forladt, for en lkf holder liv i den. Den skal køre til **Pa** efter krydsningen kl. 9.21 med tog IC 5720 (Flb-Kd).

En torsdag i Fa

Tre kvarters ophold giver særdeles mange Kinderüberraschungen.

Kl. 11.07½ kommer DSB MG 5644+44 susende ind fra N i spor 9, men må standse, da der er sat udkørsel fra spor 10 for et ordinært tog. Da det er lettet kl. 11.10½ mod **Md**, kan MG 5644+44 følge efter. Det hele iagttages fra et glasventeskur på perron 2.

Kl. 11.16 høres en ikke almindelig motorlyd V fra. Kig op. Hov, i spor 10 kører en afbleget lysegrøn Køf-lignende traktor + 2 **gule** ex Gs + falmet grøn caboose. En kikkert er der ikke grund til at bære på, når en tele er kraftigere og "skriver" numrene ned ganske hurtigere end et skriveinstrument kan klare. Desuden evner telen at notere flere vognnumre ad gangen. Der læses:

323 289-9

+ **gul** 40 86 DK 9513 200-6

+ **gul** 40 86 DK 9513 201-4

+ grøn 60 63 99-29 153-7 Db-q (– 9,30 m –) caboose.

Kl. 11.21½ ses et MG-tog ankommer fra S i spor 2. Der var nu grønt i PU'erne, så det kunne være gennemkørende. Hov, nummeret er 6706, det vil sige litra MP.

Nu rg arbejdstoget 323 289-9 tilbage i spor 9 og kører S ud igen.

Kl. 11.31 trykker det tilbage gennem spor 2.

Kl. 11.34½ kører 185 327-1 tom igennem spor 5 – næsten lige uden for døren. Det sker i sydlig retning.

Kl. 11.37 (2½) bremses DSB ME 1533 i spor 4 med dens lyntog hælene. Afgår 11.40 (21).

Kl. 11.43 (±0) forlades perron 2 med tog RV 3726 (Fa-Str) med DSB MRD 4219+19.

Tænk, at der kan opleves en så varieret toggang i solskin i stedet for de mange godstog med **rødt** lok ind og ud af **Pa** med S-togsfrekvens. Jo, så tit kører der godstog i det evige regnvejr. Godstogskørslen vil dog svinde til næsten ingenting, når den faste Femern-forbindelse vil være ibrugtaget – regnen vil dog fortsætte ...

Våd vindmølletogudflugt til Lk

Trods dagsregnen voves det er rejse **Str-Lk** for at se ugens andet vindmølletog. Sidste observation var **tirsdag 18. september 2012** i **Pa**, og det er nok ikke de samme fladvogne i denne transport. I den sidste transport kunne bl.a. ses 33 68 4909 608-4 RIV D-AAEC Sffggmrrs³⁸ (– 36,44 m –).

Parkerede, danske lok i Fa

I nordenden af perron 3 er følgende lok at se: RSC MZ 1449 og RSC MZ 1452. En gulblå elektriker er der minsandten også: RSC EG 3106.

Skinnetog i Fa

CONTC MY 1153.+ BLDX MX 1018 holder i sydenden af **Fa** med lys i lanterne og tilkoblet mange tomme skinnevogne. I går, **torsdag, 20. september 2012**, var de læssede med tre lag skinner. Ifølge en fortælling skulle skinnerne være læsset af mellem **Te** og **Vk** (Vejbæk).

Stort vindmølletog i Lk

Ankomst til **Lk** kl. 9.16½ (21½) sker efter tre timers rejse på nær 1½ minut. Tog GC 6620 (Pa-Es) skal gøre ophold 9.30-56, så der hastes op til vejbroen i sydenden af stationen. Der er nu få minutter til ankomst, hvor toget kører efter planen. Regnen siler ned. I DR 1 vejrudsigten i aftes blev der sagt 40-45 mm nedbør over **Midt-** og **Sydjylland** i løbet af de kommende 24 timer, så påklædningen er et par gummistøvler, regntøj (med regntæt frakke under) og paraply. Handsker og vanter er med i reserve. Fra vejbroen **Ved buen** kan man heldigvis se flere kilometer ud ad strækningen mod **Vm** (Vamdrup), så kameraet ikke skal være skudklar ude i regnen hele tiden.

Kl. 9.33 ses et mørkt lokomotiv i det fjerne, og forevigeren hives hastig frem. Det var dog hurtigt, vindmølletoget – med CFL T66 714 i spidsen – kommer. Toget skal ankomme i spor 2, hvor indkørselshastigheden er 60, for at et omløb kan foretages. Hov, det er RSC MZ 1453 + en tom bilvogn, altså Vandrumplæberen tog GL 7442 (Vm-Fa), der må være omlagt, for normalt passage er kl. 12.51½.

Kl. 9.44 kommer det næste godstog med DB 185 324-8; ikke ret mange godsvogne.

Den medbragte rygsæk og taske kan delvist stå i læ under autoværnet; paraplyen sikrer hovedet. Af og til vandres der ud på broen for at kigge på sporskiftets stilling mellem spor 2 og 3. Det står hver gang stillet til spor 2, altså intet tog 6620 under anduvning. I regnvejret er der udholdenhed til at vente en time til efter planmæssig ankomst. Der er ingen varm ventosal mere til at blive varmet igennem.

Når ens udstyr ikke kan gå på internettet her og indtaste et ikke personførende togs tognummer, som det var muligt for ti år siden, må de rette personer udspørges. Under bruseren (sådan føles det) går der fra broen ned til spor 3, hvor lkf på IC 5720 (Fib-Kd) kl. 11.11 (21) kan fortælle:

– *Jeg har overhalet vindmølletoget.*

Vupti! Dagens udflugtsmål er ikke kørt og kommer inden længe.

Sti til Østergade

Da to godstog allerede er fotograferet fra vejbroen **Ved buen** vælges det at gå ned (det falder mod **Kd**) til gitterbroen i nordenden af stationen. Netop, da tog 6620 er under indkørsel, intensiverer dråbermængden. Vinden øger i styrke, så dråberne kommer farende i en vinkel på 45 grader, og paraplyen må holdes 1 meter foran uv-filteret. Alligevel udspreddes en dråbe på uv-filteret, lige da ankomstbilledet tages, men heldigvis dækker vandbullen ikke de to brune MX.

CFL MX 1023+1029 + 18 dobbeltvogne, antagelig alle af litra Sffggmrrs, har ankomst 10.28 (258). Omløb gennem spor 1. De to MX kunne lige være bag PU for spor 2. Godsvognenens længde er så lang, at der lige er plads til fire MX mellem spor 2's to PU'er!

10.54 skal et tog afgå fra spor 1 med **Vm**, så derfor er afgangstiden 10.56, men først kl. 10.58½ (21) når de to MX frem til **Ved buen**. Grafittimalerens svineri på det pæne relæhus lige før broen får ikke sin vandalisme forevigtet, for der ventes med at eksponere, til MX 1029 skjuler griseriet.

Om eksponerede regndråber

At det regner kraftigt, kan beskrives således. Normalt bør regnvejsbilleder ikke eksponeres på en langsommere lukkertid end 1/8 sekund for at undgå dråberne bliver til streger i billedet og uønsket "forstyrret" billedet. Dråberne er på de digitale billeder lysegrå og omkring en halv meter lange, selv om der blev eksponeret på 1/193 sekund.–

Kd

Da der skiftes tog i **Kd**, er orange northrail 92 86 0322 125-2 DK-RSEJ (322 220 125) + 24 RIV 74 S-TWA 4220 582-6 Laaiis⁹²¹ (+ 7-8 gsv. mere) fotomodel i spor 4, mens en aldrende mand i gråt jakkesæt og lille kuffert med hjul under giver kontravægt i motivsammensætningen. Uret viser 11.20½.
(BL)

To 27/9 2012

Tog 7213 og 760 er forsinkede

Tog L 760 (Ti-Fa) er lidt forsinket **Str-Ft** (Fasterholt) og holder for stop ved indkørselssignalet til **Bb**. Lkf meddeler over højtaleranlægget om årsagen: "En krydsning". I mere end et par minutter kan der kigges på containere ved en vindmøllefabrik.

En nordenden af spor 2 ses CFL MX 1023 (b) + T66 714 + 17 lukkede dobbeltvogne. Tog CG 7201 (Pa-Hr) afgang 19.22½ (2123½), og tog 760 standser 19.23-24 (24/24½) i spor 1.

Der går værre endnu for tog 760:

Stop ved I-signalet til **Gw** (Give), men bliver alligevel det første tog ved krydsningen.

Standning ved ovk 167 i km 87,7, og det er **Far** (Farre, nedlagt 1979), der oplever et standsende lyntog. Denne ovk i udu kan være årsagen til det uheldige forløb af krydsningen i **Gw**.

Standning i **Ges** (Grejsdal) 20.03½-08½ (28½/213½) grundet krydsningsforlægning fra **Vj**.

(BL)

Lø 29/9 2012

Atter en regnvejrslørdag i Pa

Tog GK 4272 (Hmb Billwerder – TI)?

Kl. 15.14½ er DB 185 324-8 under indkørsel fra **Pagr** i spor 4. Maskinen holder for samme tog i nordenden kl. 15.22½, så tidspunktet kunne tyde på, at toget er GK 42732 **Pa** kl. 16.22-42 (+58).



Tog TX 40566 (Verona-Pa)

Godstoget har køreplanmæssig ankomst kl. 17.01, men en del af forsinkelse *kan* skyldes sporarbejde mellem **Jübeck** og **Fib**. Lkf på tog 40566 har forlangt en lods fra **Pagr** til **Pa**, så en pt bliver ved 18-tiden kørt ud i en taxi (MY 1134) så tæt til stationsgrænsen, der er **Pagr**, som muligt, så der ikke er langt at gå fra km 110,6, hvor sporstopperen for spor 18 står, til km 110,650/179,8 fra **Hmb Altona**. Km 110,6 for stationsgrænsen indeholder en afrunding af tal, for midt på for MY 1134 står kilometertavle 110,6.

Tog 40566 skal normalt passere **Pagr** kl. 16.58½ og ankomme til **Pa** kl. 17.01, dets endestation. Det ankommer omkring 18.27 (286) i spor 5. MY 1134 er redningsmanden for at få **gul** ES 64 F4-009/E189 909SE trukket fra af godsvognene og anbragt under rette spænding i sydenden af stationen.

Parade af trækraft

MY 1134 zigzagger derefter over i spor 5 for at pt kan foretage bremseprøve på tog 40569 og derefter trykke længere mod N for at trykke på bagenden af tog 40566 for at bringe det ud til **Pa Godsterminal**. I skumringen kl. 19.22 foreviges MY 1134 tom i spor 5, **gul** E189 909SE foran tog TX 40569 (Pa-Verona) i spor 4 og DB EG 3111 i spor 5 med ukendt godstog. Det er lykkeligvis dråbefrit.

Tog TX 40569 (Pa-Verona)

Har køreplanmæssig afgang kl. 19.48.

Aftensmad til 55 kroner

Selv i mørket kendes stiens forløb mellem de våde grene op til Statoil på **Industrivej**. Aftenens varme ret er kartofler med skinke, ærter og lidt bønner. Der er altid godt med kartofler til at fylde i den næsten tomme kulhydrattank.

At fylde brændstof på, vidste kaptajnen godt, ville koste tiden, der skulle bruges til at nå frem til sydenden af stationen for at stativere en langtidseksponering af **lørdagsnattoget**. I stedet blev det til et indkørselsbillede med 40 km/t. kl. 20.48 med TX 185 405-8 som standup og DSB EA 3010's tre frontlanterners lys i mørket.

TX Logistik har kun fået godkendt disse to elektrikere til at køre:

TX 185 404-1

TX 185 405-8

At de tilhører TX kan ses på en hvid firkant på hver front og lokomotivside.



Tog EN 1273 (Kh-Basel Bad Bf)

Lørdagsnattoget, der kun kører denne en dag om ugen i midten af året, skal ses, så der småløbes fra **mdt Pa** ind til stationens spor 1. Ankom 20.49 (+1). I det fjerne høres DSB Køf 285 knokle med at rg DSB EA 3010 fra spor 1 til spor 13.

Efter passage af traktorvejen over spor 12, 13 og 1 løbes der hen til forenden af toget for at se og nå at fotografere det ugentlige togs tyske trækraft: 91 80 6 120 145-8 D-DB. Dette sker 21.05; fem minutter før aftenens sidste tog mod **Fa-Str** skal afgå fra spor 2. Det regner som sædvanligt, men trods dette må noget af de diverse jakker tages af, idet den indre svedevarme er meget ubehagelig, selv om der er 0,2 km at løbe for at nå tog 5768 kl. 21.10. Afgår 21.11½ (21½).

Tog IC 5768 (Fib-Fa)

Heldigvis er der ikke tre IC-lanterner at se, så der ikke skal blæses hen til stationsbygningen. DSB MEA 5080+80 dukker først op kl. 21.11½ (24½), og nogle sekunder inden afgår det internationale tog fra spor 1. Afgang fra **Pa** kl. 21.14 (23) i mørket og regnen mod **Fa**.

Tog ICL 73 (Cph-Ar)

I **Fa** er der togskitte fra spor 3 til 4 på 3 minutter 22.34½ (21½) til tog ICL 73 (Cph-Ar) (2½/20). Det er den første dag, skriver Rejseplanen, at tog 73 kører. Det er TKV ikke enig med.

Tog ICL 773 (Vj-Str)

Bagerste del "tabes" i **Vj** og hedder tog ICL 773 (Vj-Str), hvor der er ankomst næste dag, **søndag 30. september 2012** kl. 0.50 (23). (Her regner det også).

Hurtigste forbindelse mellem Pa-Str

Det er nok den hurtigste forbindelse mellem **Pa** og **Str**: 3:37 om de 256,1 km. De fleste andre Rejseplaner angiver 4½ til 5½ time, hvor der ventes over en time undervejs i **Vj** eller **Fa** og **Kd**.
(BL)

To 4/10 2012

Tre ikke almindelige oplevelser i Ar

Litra MG på År

Kl. 10.41½ ses overraskende nok DSB MG 5839+39 i spor 406.

– *Mon det er prøvekørsel af gammelt, nyt IC4-togsæt, der skal sættes i drift?*

Ved 11-tiden ændres forestillingerne markant, da togsættet holder i spor 2, den kvindelige tgf spankulerer på perronen, og monitoren viser **11.10 Lindholm**. Det er tog RR 3921 (Ar-Ab); (Ar-Lih) kan endnu ikke skrives. Togkategori RR er forkortelse for Reserverbare Regionaltog.

Afprøvning af snepløve fra Ar

Kl. 10.42 rg tog 308243 i spor 500 i **Ar** og bestod af snepløv BDK 980 3 137-0 + DSBM MX 1001 + BDK 980 3 145-3.

MY i 500-sporgruppen

Kl. 10.42½ ses MY 1159 (r) holde i spor 501.

(BL)

Litra EA kører til Ho

– *Ja, du læste rigtigt. Nej, der er endnu ikke blevet elektrificeret fra **Fa** til **Ho**, men DSB EA 3022 kunne fotografere foran et personførende tog i spor 1. Forklaring følger.*

Kl. 21.57½ (21½) ankommer i spor 1 tog M 8493 (Fa-Ho) bestående af DSB ME 1506 pænt ægte nymalet blå + 61 86 88-90 001-7 (b) + WRm 61 86 88-90 603-9 (b) + DSB EA 3022. Det er helt underligt at se EA 3022 igen efter at have se den maskine aften efter aften i sidste uge ankomme i **Pa** med tog EN 473 (Kh-Basel Bad Bf) og bliver trukket væk fra stammen af DSB Køf 285.

Flotte ME 1506 foretager omløb gennem spor 2, og imens kan et rigtigt EA-tog fotografere i spor 1 med EA 3022 forrest. I mørket ses de manglende køreledningsmaster og -ledninger ikke. ME 1506 kobles til den nye forende, og toget hedder nu tog EP 8392 (Ho-Fa).

I **Fa** skal ME 1506 kobles fra, så EA 3022 – efter en sovepause – kan levere næsten lydløs trækraft til den videre kørsel som tog EP 8394 (Fa-Kh). ME 1506 skulle vist medfølge m.u. som anden maskine.

Det var Prins Henrik, der havde været på udflugt til **Ho**.

(BL)

Str uden signaler

Efter at spor 3 og 4 natten mellem **mandag 7. oktober 2012** og **tirsdag 8. oktober 2012** er blevet taget i brug med nyt spor, er spor 5 blevet fjernet. Der er gravet ned i en dybde på 1 meter.

Tidligt her til morgen, før kl. 4.49, blev kapel gravet over, og alle signaler gik i sort. Derfor holder der DSB- og Arriva-tog overalt. Sporskifterne kan ikke drejes, al kontrol er forsvundet. Derfor er al toggang aflyst ad alle tre strækninger, hvilket bliver annonceret i højtaleranlægget. Papuga Busser skal forsøge at skaffe så mange busser som muligt.

Ét tog på Thybanen

Heldigvis overnatter ét togsæt i **Ti**, og dermed kunne tog RA 5502 (Ti-Hw) køre. Da AR AR 2048 ikke kunne rokkes ud af spor 101 F foran **mdt Str**, ja, så måtte lkf sendes med en taxi til **Hw** (Hvidbjerg). Her kunne lkf, der så var kommet dertil med tog 5502 fortsætte til Str sammen med et par af passagererne.

Tog 5505 (Hw-Ti) kom af sted rettidigt. Krydsningerne med tog RA 5506 (Ti-Str) i **Ur** (Hurup Thy) og L 724 (Ti-Fa) i **Sne** (Snedsted) bortfaldt, idet materiellet stadig befandt sig i **Str**.

Normalisering af toggang

Driftscentret meddeler kl. 8.31, med tog RA 5427 (Ar-Vg) er togdriften fra **Ar** med **Vg/Str** genoptaget. (BL)

Fr 12/10 2012

Skinnetog i Ho spor 5

I mørket ses kl. 6.47 en rød MY + måske 12 vogne læssede med tre lag skinner. Det er nye skinner til strækningen **Ho-Str**, hvor driften indstilles i perioden **mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012**.

Kl. 10.56 ses lokomotivet at være DSBM MY 1159.

Str spor 1 "genåbnet"

Tog L 760 (Ti-Fa) har i **Str** standsningstiden 18.17-19 og ekspederes normalt i spor 5. Grundet spor 5 er under ombygning, kan det ikke benyttes. Det andet spor, hvor der fra **Thybanen** kan laves en indkørsel til, er spor 3 med en kort togvej, der ender foran perronovergange. Fra spor 3 kan der kun stilles udkørsel mod **Vp**, så det vil betyde en omrangering. Det er der ikke tid til med to minutters standsningstid.

Derfor "genåbnes" spor 1 med en indrangering i spor 1, hvorfra der kan sættes udkørsel mod **Hm**. I gamle dage (måske for 10-20-30 år siden) havde spor 1 den højeste tilladte indkørsels-hastighed af alle indkørselstogveje i **Str**: 75 km/t. Udkørsel fra spor 1 mod **Hm** var 50 km/t. Da der ikke mere står en pt og bevogter perronovergangen fra perron 1 til perron 2, når et tog fra **Thybanen** er under indkørsel, er det sikringsanlægget fra 1946 blevet blokeret for denne togvej. De fungerende i **kmp Str** har længe ønsket at få togvejen til spor 1 retableret.

Kl. 18.18½ (22) passerer DSB MFA 5027+27 under indrangering i spor 1 AR AR 1005 holdende i spor 2 D.

(BL)

Lø 13/10 2012

Skinnetog ankommer til Hm spor 1

Der nås til **Hm** kl. 0.06 (+4), hvor ophøret af støjen fra bremseklodserne fortæller kl. 0.06, at skinnetoget 6399 (Ho-Hm) er ankommet (+4).

Heldigvis lykkes det at lave ét godt billede fra læssevejen belyst af DSBM MY 1159's frontlanterne. De andre billeder blev uskarpe grundet den kraftige blæst ruskede med fotostativet. Maskinen laver omløb, hvilket giver to til. Nattens sidste tog, tog L 773 (Vj-Str), passerer omkring kl. 0.42 (22), og derefter kan skinnetoget trykke ned mod **Str**.

Kl. 0.50 cykles mod **Str**, og ved **Dalbyvejs** udmundning ventes på lyset fra SR 1-mandens hovedlampe. Kl. 1.06 passerer skinnetoget med MY 1159 bagerst. Der lægges en skinne af gangen mellem **Hm** og **Str** i omkring fire timer.

Nu begynder det at dryppe. Den lovede regn skulle være kommet for en time siden, men heldigvis sker det først nu. Godt at være klædt rigtigt på til en våd cykeltur til **Str**. Dernæst regner i mere end 15 timer nonstop.

(BL)

Ti 16/10 2012



To GM-lok i 500-sporgruppen i Ar

Kl. 6.14 ses i spor 501 DSBM MX 1001 og i spor 504 RSC MZ 1452.

Personførende tog er første tog i Hø ved krydsning med materieltog

I TKV er holdetiden i **Hø** (Højslev) for tog RA 5421 (Ar-Str) 8.59½-9.04. Det krydsende tog hedder AM 8226 (Str-Vg) og skal passere gennem spor 2 kl. 9.04. Dette materieltog kører **mandag-fredag** fra **mandag 1. oktober 2012 – fredag 7. december 2012**.

Stort tog 628

Tog IC 628 (Str-Ar) har en usædvanlig oprangering i dag: 3 togsæt litra MF. Det er heldigvis på **Langåbanen** det forreste togsæt, der er åbent for passagererne, så Ikf kan standse det rigtige sted eller komme til perron. Observation i **Vp**.

(BL)

On 17/10 2012

IC3 på Grenaabanen

JSA har klokken 9 og 12 set ME sæt 83 i **Rå** afgang mod **Gr** ...

(JSL via BL)

Lø 27/10 2012

GSM-R-testkørsel

Planerne

Tog M 6375 (Es-Str), Hm 16.(21)-25, Str 16.31.

Tog M 6376 (Str-Ar), MY 0, 130 km/t. Str 16.38, Vp (49)-51.

Forløbet

Hm

DSB MFB 5273+73 triller ind i spor 1 i **Hm**, samtidig med DSBM MX 1001 ankommer i spor 1 kl. 16.26 (25). MX'en må vente på en udkørsel, så der var tid til at fjerne billedforstyrrende kvas i forgrunden. Det bliver kl. 16.31½ til kørsel på sigt til **Str**, og ovk 379 er ikke sikret, så der må standses. Desværre står cyklen oppe på **Skolevej**, og et buskads af træer og buske skulle forceres først. MX 1001 afgår 16.34 (29).



Str ○ Vp

3,3 km i strid NV-vind ad **Sofienlundvej** med 20 km/t. ned til ovk 141, der nås 5 minutter først passagen kl. 16.51 (27) som tog M 6376 med solskin i ryggen og en tilpas blå **Venø Bugt**. Ved krydsning i **Vp** ville tog AR 5463 (Ar-Str) blive forsinket, og da de to vejbroer over jernbanerne nås, passerer Linttoget 17.05½ (22½).

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Sø 29/7 2012

ME 1503 i drift igen

Fik jeg at vide af **KH**, at DSB ME 1503 var ude og kører sin første tur i ordinær drift med dobbeltdækker-vogne. Den ikke havde fået udstyret ZWS og dørstyring, da den efter Bn-vognenes udrangering blev lånt ud til at trække rundt med IC4'erne, og blev sidste år leveret tilbage til DSB, hvor den nu skal køre regionaltog.

Jeg cyklede ud til **Ris** (Rislev) og fangede den med RE 1730 fra **Nf** til **Kk** og retur med RE 1741 fra **Kk** til **Nf**.

Samtidig havde jeg også fået at vide, at DSB ME 1531 måske havde sin sidste dag i længere tid som regionaltog, da den skulle byttes med DSB ME 1502, som så kommer tilbage til DSB, mens at ME 1531 skal køre IC4-transporter i stedet, og som jeg også fik i **Ris** med RE 1733 fra **Kk** til **Nf** og retur med RE 1246 fra **Nf** til **Htå**, og ME 1531 blev også dagen efter taget ud af drift.

I mellem ME'erne kom der også en lille, sød fætter frem på sporet nemlig et lille egern, som løb rundt på skinnerne, og som rigtig hyggede sig, inden at det næste tog kom.

(KP via BL)

Ma 30/7 2012

Næ-Ikf kører to omgange på Lille Syd

To omgange kørte jeg på Lille Syd uden noget nævneværdigt at berette.

Østbanen har jo fået ny køreplan http://www.regionstog.dk/nyhed/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=50&cHash=d5b5d1ac42d65440d87dd9a59cdd22da og kører nu ikke længere med sammenkoblede togsæt mellem **Kj** og **Hrl** (Hårlev); det så nu ellers flot ud!

Ved CONTC Rail/BLDX i **Kj** stod CONTC MX 1006 og CONTC MX 1008 uden for remisen. MX 1019 står inde i remisen, og det ser ud til, der arbejdes på den. Døren ind til motorrummet midt på lokomotivet stod åben, og der var trukket slanger og ledninger derind. Muligvis var der også afmonteret et par skylleluftdæksler og/eller krumtaphusdæksler. Uden for står to MX-bogier hvor der er taget en henholdsvis to drivaksler med tilhørende banemotor.

I **Ro** er spor 2 nu fjernet på broen over **Køgevej**, og der arbejdes på betonoverfladen på broen. Aarsleff Rail Köf 267 stod med en håndfuld Fccs'er på et af sporene på sporharpen i stationens østende.

Den kommende tid rejser DSB's ERTMS-gruppe på "roadshow" rundt på de forskellige depoter. Første stop var **Næ**. Første trin på vejen mod ERTMS bliver det nye radiosystem GSM-R, der tages i brug i de kommende år og medfører, at alle lkf skal på en dags kursus. Næste step bliver kørsel med STM-modul, dvs. kørsel med ATC, som via dette STM-modul (der leveres af Siemens) præsenteres på det nye ERTMS førerrumssignal. Også her forventes kun en dags kursus. I forbindelse med ERTMS udgår SR som vi kender den, og erstattes af et nyt regelsæt. Det forventes at kræve at alle lkf skal 12 dage på kursus! *Mon der overhovedet er mandskab til at gennemføre dette over en relativ kort periode?*

Alle signaler – også dværge – forsvinder. Alle køretøjer skal have ERTMS, men der er mulighed for en slags reduceret ERTMS (uden satellitpositionering som jeg forstod det) til f.eks. troljer og sporarbejdsmaskiner.

Al kørsel på sikret område vil ske som tog, dvs. på den måde sikres også de fleste rangerbevægelser som f.eks. mellem **Kh** og **Blv** (Belvedere), og man forventer en bedre rettidighed, da en rangerbevægelse måske lettere "kan glemmes".

Jeg er bange for det bliver betydeligt vanskeligere at køre veteranog på Banedanmarks strækninger, eneste mulighed er vel egentlig sporspærring.

Kommercielle persontogsoperatører får betalt den mobile udrustning af statens, mens godstogsoperatører selv må til lommerne – noget der også har fået flere af dem til at komme med udmeldinger. I Sverige har sådanne selskaber mulighed for at søge EU-bidrag til ERTMS-installationen i deres køretøjer.

Alle sporisolationer skal erstattes af akseltællere, så falske besættelser vil blive historie, og dermed vel kilden til en del af de forsinkelser, der skyldes signalproblemer.

DSB vil installere ERTMS i 34 MR-tog.

De første prøvekørsler (som vil ske med DSB's stolthed – de hypermoderne MR-tog) vil omfatte GSM-R-radioen og senere STM-modulet (som Skåneredaktøren har skrevet i Jernbanen et par gange, har der været store problemer med netop STM-modulerne i Sverige).

Om aftenen var jeg et smut ude på den nye bro, der skal føre den kommunale fordelingsvej over **Lille Syd** ved **Næ** Nord. Klokken 18:46 kom CONTC Rail MX 1008 med 5 Fccs, der kun så ud til at være halvt læssede. Det var BM 8171 fra **Kj** til **Nf**, og Fccs'erne var nok kun læsset halvt fordi toget skulle passere Storstrømsbroen, hvor der som bekendt er begrænsninger.

(JSL via BL)

Fr 17/8 2012

En Næ-lkf skriver

Tidligt på færde og lagde ud med at køre RØ 1701 fra **Næ** 06:20 til **Nf** med to MF-sæt. Tilbage til **Htå** med RØ 1214 med de samme to MF'er.

I **Vo** stod trolje 180 med Malus Uikks 44 74 9911 012-3. Uikks'en er læsset med en borerig, og ekvipagen har (i det mindste i dagtimerne) stået i **Vo** i flere uger.

Rg

I **Rg** stod Uaais 823 35 D-NCS 80 995 7 000-6, nu tom. Der var også en del Samms'er læssede med stålplader.

CONTC Rail Köf 258 står stadig i **Rg** med skinneaflysningsvognen. Der står også 4 Uacns til Faxe Kalk. Den nye store parkeringsplads er ikke taget i brug endnu.

I **Rg** stod også en af Malus schweizer-troljer med en Malus Uikks, tidligere var både Uikks 44 74 9911 006-5 og 010-7 i **Rg**, men nu kunne jeg umiddelbart kun få øje på den ene.

Lige efter **Rg** mødte jeg to solokørende MZ^{IV} med 1449 forrest.

Hovedstaden

I **Htå** mødte jeg DSB ME 1508 + 1512, der var på prøvetur til Borup som M 6201 og retur som M 6202.

I **Htå** skiftede mit tog nummer til 314.

I **Gl** stod en tom DB Rbns⁶⁴¹ og delvist skjult noget der lignede en AAE Rens.

På **Kh** er den nye støttemur mod kommandoposten allerede godt oversmurt med graffiti.

På **Kh** stod to DD-stammer med ME sammenkoblede i et af de midterste spor. Det var tog 2912 der bestod af DSB ME 1528 (der jo nok er blevet "syg") + 4 DD fra RØ 2909 og DSB ME 1520 + 5 DD fra RØ 2913. Toget endte på **Kh**, hvorfra RØ 82912 fortsatte til Østerport med andet materiel.

Efter en pause skulle jeg køre RØ 1721 tilbage til **Næ**. Toget bestod af DSB ME 1530 og 5 DD. Da jeg var klar til at afgå stod DSB ME 1512 + 1508 i spor 1 som M 6202.

Da jeg kørte højre om **Blv** (Belvedere) kunne jeg se nattoget køre på den anden side – der var ingen SBB-vogn med.

Ro

I **Ro** viste I-signalet stop og ryk frem, men desværre faldt signalet på stop ligesom jeg passerede balisen. Jeg stoppede før signalet men med et ATC-nødstop. Nå jeg fik hurtigt lov til at genoptage kørslen og der kom igen "kryds i kassen". Ofte gives stop og ryk frem nogen tid inden vi når signalet, men vi skal jo som navnet siger stoppe op før signalet, og da signalet går på stop efter – så vidt jeg ved – 90 sekunder, sker det jævnlige det når at falde på stop inden toget passerer ...

På vej ud af **Ro** mødte jeg klokken 10:41 EG 3101 med et østgående SFL-tog

– *Kan nummefeen mon hjælpe med tognummer?*

Næ

I **Næ** var der lige tid til at hente madpakken i depotets køleskab inden jeg skulle køre RØ 3434/2431 med MR-sæt 11. Igen et af de togsæt hvor man ikke kan lukke for varmen i førerrummet. Heldigvis sidder der to haner under førerrummet man kan dreje, men så skal de også åbnes igen hvis der skal varme på igen ...

Ro

I **Ro** var der også stop og ryk frem på I-signalet. Der stod DSB ME 1513 med 5 DD i spor 5 som RØ 1726 med tekniske problemer. "vistog" fortæller DSB ME 1505 senere blev sendt fra **Kh** som M 6017 og slæbte toget til **Kh** som M 6016. En dårlig dag med to ME-nedbrud på den afkortede **Nordvestbane!**

Det forlyder DB har et underskud på et større syvcifret kronebeløb på lejeaftalen med DSB om BR 605-togene. Derfor udfolder DB ikke unødige anstrengelser for at holde togene i drift, og pt. kan kun 9 af 13 mulige togsæt køre.

Det er også meget muligt antallet af togpar med BR 605 mellem **Kh** og **Hmb** reduceres fra fire til tre allerede fra **2013** (ved så ikke, om det er K13 eller K14, der jo træder i kraft i **december 2013**). Dette togpar skal så køres med IC3, men dem har DSB jo også nok af). I **Jylland** begrænser BR 605-kørslen sig til forbindelsen til og fra **Berlin**.

Der er ikke planer om at montere Green Speed i BR 605, og de får heller ikke ERTMS som det ser ud i øjeblikket.

Ligesom MF kan samkøres med ER, kan BR 605 faktisk samkøres med de tilsvarende elektriske ICE-tog!

(JSL via BL)

Ma 20/8 2012

To omgange på Lille Syd eftermiddag/aften

Da jeg kørte ud af **Kj** med RØ 2456 stod CONTC MX 1008 klar til afgang med 8 BDK Fccs.

I **Ro** stod en fin lille Aarsleff Rail ballastfordeler Z0014 "ODA" revideret 31.07.12 af Rail Service. Lidt efter ankom MX 1008 til **Ro**, og nogle minutter senere returnerede jeg mod **Næ** med RØ 3453.

I **Kj** stod (og står stadig **torsdag 23. august 2012**) en InfraNord Qbx, om Kuckumstroljen og de andre Qbx + Qax står på havnen ved jeg ikke.

Ved Contec Rail stod (og står stadig **torsdag 23. august 2012**) Köf 275 med ØSJK CLE 1680. En del af vognen er rensat af/slebet, så den skal nok males.

I **mandags** var der "varme skinner" et par timer om eftermiddagen mellem **Nf** og **Rf** med maksimal hastighed på 80 km/t

(JSL via BL)

MR-kørsel på Kalundborgbanen

Efter en cykeltur fra **Lj** (Lejre) på fem timer nås **Hk**, beskrevet under **FASTE ANLÆG**, skal det opleves at køre med litra MR fra **Hk** til **Kb**. Det er indsat omkring 7 MR-togsæt under sporombygningen mellem **Lj** og **Pe** (Vipperød). Når fotoarbejdet i Kb er færdiggjort, cykles der ad **Værsløvstien** til **Gø** (Gørlev).

Hk (Holbæk, km 67,1)

Fra gangbroen over station ses mange rustne spor kl. 17.18. Tog 4549 (Hk-Kb) skal afgå om 11 minutter, og noget varm brændstof ønsket købt forinden, så den tohjulede triller hastig ned til 7-Eleven i banekiosken. 17.26½ nås næste billede at blive taget af DSB **MR 4013+13** med en ældre lkf i km 67,0 og en ventende, kvindelig tgf i lange kjole ved MRD'en.

Foran ^ac-remisen holder VL **MX 103** (r), der er malet i næsten samme **røde** farve som pladerne på remisen! Det er gennemført farvedesign eller sparsommelig privatbane.

Tog 4549 (Hk-Kb)

Tog 4549 afgår kl. 17.29 (±0). Endelig tid til at indtage aftensmad, idet man som passager bliver passivt transporteret. På en cykel skal der altid laves noget undervejs, bl.a. at holde ved styret. Rart med noget varmt fra **Hk** og 1 liter **kold** mælk købt i **VIPPERØD OG OMEGNS BRUGSFORENING**, der stadig er kold efter at have ligget i en cykeljakke og puttet i rygsækken.

Der er tilsyneladende god køretid, for på alle standsningssteder standses der minimum 1 minut. Tog 4549 skal ved krydsningen med tog 4552 (Kb-Hk) i **Ks** (Knabstrup) være det første tog. Den kvindelige tgf pynter på perron 1.

Togekspeditionssteder Hk-Kb

Hk (Holbæk, km 67,1)

Rt (Regstrup, km 75,2)

Ks (Knabstrup, km 79,4)

Mø (Mørkøv, km 81,6)

Tnt (Tørnved, km 86,4)

Jy (Jyderup, km 89,5)

Au (Avnsøgård, km 94,6)

Se (Svebølle, km 97,2)

Vit (Viskinge, km 99,2)

Væ (Værsløv, km 102,8)

Ubt (Ubberup T 1928-1955, km 106,5)

Kb (Kalundborg, km 110,6)

Tre T'er med endelse "it"!

Kb og mdt Kb

Kb nås kl. 18.11½, og MR-toget rg bort.

Nu gælder det aftensolskin på **mdt Kb**. Det har hele dagen været et ønske om at få et afslutningsbillede af litra MR ved remiserne.

– Mon det kan lade sig gøre?

– Ja, for der er stadig svagt aftensolskin.

Ved remiserne holder fra N side om side: DSB **MRD 4220+20**, DSB **MRD 4224+24** og DSB **MRD 4272+72**. S for remiserne DSB **MRD 4207+07**. Nå, DSB **MRD 4237+37** kører mod **Hk**.

Det sidste MR-tog i med den aftagende aftensol bliver tog 4553 (Hk-Kb), kørt af DSB **MR 4069+69**, der kl. 19.10 (+1) passerer ovk 232 i km 109,5. Det er lige ud for U-signalet.

Dagens mål er nået, og MR-tog ved **mdt Kb** er fotograferede.

(Hjemrejsen fortsætter ad **Værsløvstien** under **FASTE ANLÆG**)

(BL)

On 22/8 2012

IE 38 (Kk-Berlin) var aflyst Kk – Hmb pga. nedbrudt BR 605

. BR 605 er ikke glad for varme, hvis et "anlæg" får det for varmt regulerer det selv trækraften ned. (JSL via BL)

To 23/8 2012

En Næ-lkf tjeneste

RØ 3430/2427 kørte jeg først på **Lille Syd** med DSB **MR-sæt 94**. Efter en kort pause i **Næ** gik turen til **Kh** med RØ 2234 (DSB **MF-sæt 68**). Fra **Kh** kørte jeg RØ 4245 (DSB **ME 1530 + 4 DD**) til **Nf**.

I **Gl** var ExpoTrain-vognene rensed af/havde fået ny folie, og var åbne for en udstilling for Siemens – måske skal de på turne efterfølgende ...

På den vestlige plads stod en tom blå CFL Cargo Rbnps og en B-Cargo Shimm(n)s af typen med tre stålteleskophætter.

I **Rg** stod en bogietankvogn sammen med en GE Railservice (tidligere Cargowaggon) Hirrs, jeg så et par stykker af dem i et tog for nogle dage siden, ellers synes jeg ikke man ser dem ofte i Danmark. Inden TRANSWAGGON købte Nordwaggon, havde Nordwaggon lejet en del Hirrs fra GERS.

Der stod også en håndfuld nye skinnende DB Samms 489 i **Rg**.

I **Lu** arbejdes der stadig på stiunderføringen. Nu laves der trapper m.m. Arbejdet har vel snart stået på et års tid (men nok med pauser).

La **40** ved **Remkolded**dæmningen kostede lidt tid, så GreenSpeed fortalte, jeg ville være 2 min. og 30 sekunder forsinket ved ankomst til **Vo**. For at køre rust skal RØ 4245 i spor 1 (for at køre rust), og da IE 35 var lidt bagefter, måtte jeg holde og vente ved I-signalet. Telefonen skrattede meget, men jeg tror ham fra **FC Nf** anden gang sagde, der var (blevet) sat gennemkørsel til InterCityExpressen..

Efter en rum tid kom IE-toget endelig, og med nu ni minutters forsinkelse kunne jeg køre til perron. Toget kom 5½ minut forsinket til **Nf**. I samme stamme kørte jeg så som RØ 2254 til **Næ** til fyraften og fridag.

Köf 263 anvendes meget lidt i **Nf**.
(JSL via BL)

To 13/9 2012

Lille Syd

Først kørte jeg RØ 3426 (DSB **MR sæt 17**). I **Kj** havde MK'en oprangeret de tomme vogne til godstoget, Zas 33 80 D-VTGD 796 0 898-5 (stadig med flot EVA-logo) + VTG Za(c/n)s + 5 DB Snps⁷¹⁹. I **Lw** krydsede jeg **MZ 1456** med 2 DB Roos(-t) + 4 DB Snps⁷¹⁹, alle læssede med kævler. På vejen tilbage med RØ 2423 stod **MZ 1456** klar i **Kj** med de tomme vogne.

En tidligere god godskunde lukker:

<http://www.tv2east.dk/artikler/maglemoelle-papirfabrik-lukker?forside> og
<http://www.fyens.dk/article/2154925:Business-Fyn--223-job-forsvinder--Dalum-Papir-lukker>.

(BL)

Fr 14/9 2012

Næ-Ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Også to omgange på **Lille Syd**, i **Kj** var MX 1018 nu kørt ind på værkstedet og **Köf 275** holdt udenfor med **CONTC MY 1153**.

Udenfor stod stadig **MX 1006** og **MX 1008**. I **Ro** står stadig **Köf 26Z** (Aarsleff Rail) og den flotte blå **258** (Contec Rail Safety).

Lørdagens MR-udveksling fra/til **Næ** er aflyst, i stedet kørte der her til aften tre MR-sæt Næ-Fa i M 8148 (Næ-Rg) og M 8161 (Rg-Fa) og retur i M 8352 (Fa-Rg) og M 8353 (Rg-Næ). MR-udsvekslingen kører efter denne plan de weekender der er lukket i **Rg**.

I aften lukker **Sydbanen** mellem **Rg** og **Næ**.
(JSL via BL)

Lø 15/9 2012

ME på Lille Syd

Der køres følgende tog på **Lille Syd** af ME mellem klokken 7 og 13:

Tog 3013, 3017, 3021, 2921, 3029 og 3010, 3014, 3018, 3022, 3026 og 3030. Togene 3009, 2913, 3025, 2929, 2918, 2922 og 2990 kører med én eller to MF.

Lørdag køres følgende tog af ME mellem klokken 13 og 19:

Tog 3033, 3037, 3041, 3045, 3049, 3034, 2998 og 2942. Togene 2993, 2997, 3053, 3038, 3042, 2946, 3046 og 3050 kører med én eller to MF.

(JSL via BL)

Sø 16/9 2012

ME på Lille Syd

Der køres følgende tog på **Lille Syd** af ME mellem klokken 7 og 13:

Tog 3009, 3017, 3021, 3025, 3029 og 3010, 3014, 3018, 3022 og 3030.

Togene 3013, og 3026 kører med én eller to MF.

Søndag køres alle tog på **Lille Syd** mellem klokken 13 og 19 med ME eller BR 605. Tog 3041 skulle være med DSB **ME 1506**, men den kan jo let blive slået ud af løb på to nætter.

(JSL via BL)

On 10/10 2012

En Næ-Ikf's oplevelser

Onsdag klokken 10:10 skulle jeg møde igen efter tre ugers ferie, ja efter ferien startede jeg med en sovedag efterfulgt af en fridag.

Jeg kørte først RØ 3430 bestående af DSB MR sæt 19. I **Kj** krydsede jeg med MF sæt 26, der var kommet til **Næ** som M 6001 (Kh 03:05 – Næ 04:00), og kørte hele dagen i et MR-løb på **Lille Syd**.

I **Lw** er man ved at lave en ny jordvold langs banen fra **Ølsemaglevej** og ind mod sporskiftet til sidesporet til Transportcenteret. Det er nu nok ikke fordi der skal til at ske noget ved sidesporet, snarere overskudsjord, der placeres her. Lidl skal anlægge et stort centrallager på Transportcenteret, og måske er det dette byggeri, der er sat i gang.

I **Ro** står MUT 001 stadig ved Banedanmarks værksted, og det har den gjort i mindst et halvt år. Den var et – måske mislykket? – forsøg på at finde en afløser for de gamle 10 tons motortroljer.

På et af sporene "under" FC stod Contec Rail MX 1008.

Den blå Köf 258 fra Contec Rail Safety står nu sammen med Fccs-vogne fra Aarsleff Rail (og deres Köf 267 er også stadig i **Ro**).

Glatte skinner

Togoperatørerne og Banedanmark forsøger at klæde lokomotivførerne bedre på til glatte skinner, bl.a. ved at sende faste meldinger (en slags sms) på strækingsradioen. Jeg er lidt bange for det svarer til man hele siden skriger ulven kommer, og når den så endelig kommer, tager ingen advarslen alvorligt. Jeg har fået den mange gange de to dage, jeg har kørt tog, og ingen af gangene har det været usædvanligt glat. To tog skal ringe og sige, der ikke er glat, før meddelelsen tages væk. Hvis der pludselig skulle være usædvanligt glat på en enkelt lokalitet, er det til gengæld efter min helt på sin plads med den slags service.

Hjemturen skete i RØ 2427. I **Kj** stod MY 1153 med en halv snes Fccs og foran remisen stod MX 1018 + 1017 + 1006 samt den **gule** Köf 275.

Derefter fortsatte arbejdsdagen med at køre RØ 2234 Næ-Kh med DSB ME sæt 17.

I **Rg** stod der en del godsvogne, bl.a. to tomme DB Sns⁷²⁷, en vogntype man ser ret sjældent (egentlig bygget til transport af rør, lidt bredere end en Snps⁷¹⁹ og derfor ikke RIV-mærket).

I **Htå** kom ME 1534 + 1522 på prøvetur Gb-Sg som M 6039 Gb-Sg.

I **Tå** (Taastrup) stod skinnehøvletoget fra Alpha Rail Team, der i flere dage har holdt til i **Næ**.

Hjemturen skete med RØ 4245 (DSB ME 1514 + 4 DD), i spor 0 i **Gl** holdt nu ME 1522 + 1534 som M 6040 Sg-Gb.

Storstrømsbroen er tilsyneladende blevet frisk igen, for nu må vi igen køre 100 km/t., selv om meterlastrestriktionerne nok fortsat er gældende. På vejdelen må man fortsat kun køre 50 km/t.

På første arbejdsdag efter ferien fik jeg således kørt alle litra, jeg har attest til (ME, MF, MR og ABs) samt på de fleste strækninger, jeg til hverdag kører på ...

(JSL via BL)

To 11/10 2012

En Næ-ikf's oplevelser

Torsdag mødtes jeg i **Hd** med to medarbejdere fra LübckeRail for at se på det "skjold" der skal beskytte tungepartiet på sporskifte 01 mod nedfaldende isklumper, men som samtidig besværliggør påsætning af låsebolte.

Inden de to fra LübckeRail kom, så jeg MZ 1452 passere **Hd** med en DB Roos(-t) med kævler klokken 09:49.

Låsebolte

Løsningen på problemet med påsætning af låsebolte bliver nok en form for bakke til at holde området under låsebolten fri for skærver m.m. På grund af afdækningen kan man nemlig ikke komme til med en hjælpende hånd fra oven, hvis skærver eller manglende smøring gør det svært at sætte låsebolten på. Prøver man alligevel at få en arm ned, er der ikke plads mellem tunge og "skjold" til armen – hvis skiftet skulle blive skiftet.

Gasvarme

De to medarbejdere kunne i øvrigt fortælle af Banedanmark nu kun anvender gas til sporskifteopvarmning meget få steder. Gasvarmen er svær at styre lige så effektivt som elvarmen, så ofte er gasvarmen tændt længere end streng nødvendigt, og så har Banedanmark ikke selv specialister i gas, så der skal tilkaldes eksterne håndværkere.

Dertil kommer at de populære bane/vejkøretøjer har en kedelig tendens til at ødelægge gasvarmen på sporskifter når de kører over dem, bl.a. var hele sydenden af **Næ** station uden sporskiftevarme i flere vintermåneder for vistnok to år siden. I **Næ** skiftes til elvarme i **2013**.

Lige inden regionaltoget mod **Næ** afgang fra **Ro** 12:59 ankom **MZ 1452** med godstoget fra **Kj**. Det bestod nu af 2 tomme Snps⁷¹⁹ + 4 tomme Roos(-t) + 4 DB/AAE Habbi... (heraf sandsynligvis to³⁵³ eller³⁵⁴) + to VTG Za...

(JSL via BL)

Fr 12/10 2012

En Næ-ikf's oplevelser

Fredag tidlig tjeneste med mødetid 05:49, kørte først RØ 2201 (DSB **MF sæt 53**) **Næ-Nf**, og i **Nf** blev **MF sæt 62** sat på, inden jeg returnerede mod **Kh** med RØ 1214.

I **GI** stod Contec **MY 1158** "Madam Blå" med en lang række Contec Rail Fccs, **MX 1008** stod igen "under" **FC Ro**.

Fra **Kh hjem** med RØ 2221 (ME 1521 + 4 DD), i **Htå** mødte jeg et Hector Rail kombitog med de sædvanlige Sdggmrs (T2000) fra Wascosa (tidligere Angel Train/RBSAF) og TWIN-vogne fra AAE, men også en håndfuld CargoNet Sdgm(n)s (ex SJ(GC Sdgm(n)s). CargoNet har sat 250 af sine godt 500 af disse vogne til salg gennem NetRail <http://www.netrail.se/images/tekniskaspec/sdgm832>.

I **Bo** måtte jeg gennem spor 2, da man havde fjernet den yderste del perronen (den type, der kan klappes væk ved sporarbejde).

Inden jeg kunne holde weekend, skulle jeg lige køre RØ 3434/2431 på **Lille Syd**. Ved **Lw** var overkørslen ved Ølseaglevej nu spærret for biltrafik. Ifølge <http://www.koerge.dk/Nyheder/2012/Juli/Oelseaglevej> skal vejen nedlægges, så overkørslen fjernes nok på et tidspunkt.

(JSL via BL)

On 17/10 2012

X2000 på vej mod Ig

JC har lige (ca. 10:20) set en SJ X2000 på vej fra **Kh** mod **Ig** (Vigerslev). Måske skal den bare til **Ig/GI** for at blive vendt/køre den vej til **Sverige**?

(JSL via BL)

Næ-ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

For første gang siden var jeg i **Hk**, siden banen mellem **Lj** (Lejre) og **Hk** åbnede igen. På grund af efterårsferien spærringer ved **Kh** var turen ændret meget, så jeg kørte først **Næ-Ro** med RØ 1838 (ABs 7912 (der er uden Green Speed)+Bk+B+B+ME 1533). Fra **Ro** pass til **Htå** i IC 132. Her skulle jeg så afløse på RØ 1540 og køre stammen (ABs 7919+Bk+B+B+ME 1524) til **GI** (spor 0) som M 9918 og retur til **Htå** som M 9951. Herefter – som normalt – til **Hk** med RØ 2545 og tilbage med RØ 2548. Der er lavet mange jordarbejder mellem **Lj** og **Hv** (Hvalsø), de fleste steder er traceen til det nye spor ved at være færdigt. Der er også lagt skærver ud flere steder. Det siges også dobbeltsporet mellem **Lj** og **Hv** skal åbne allerede næste år. Mellem **Hv** og **Tø** er man nået knapt så langt, men også her er planum flere steder stort set færdigt med skærver. Et sted er man ved at lave en meget høj dæmning. Desværre bruger man ikke banen til skærvetransporterne, de ligger flere steder i store bunker, og bringes nok ud med dumpers. Også mellem **Tø** og **Pe** (Vipperød) er man stedvist nået langt, lidt uden for **Pe** ligger en lille lade stadig i vejen for dobbeltsporsanlægget, der stopper på begge sider af laden.

Mellem **Ro** og **Htå** mødte jeg en EG med et godstog med en af de nye ÖBB Habbii(II)ns, som Tatra Vagonka leverer 900 af.

(JSL via BL)

Lø 20/10 2012

Næ-ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Jeg kørte først **Næ-Kh**, derefter **Kh-Nf** og **Nf-Næ**, inden jeg skulle en tur på **Lille Syd** (RØ 2450 og 2443) På grund af sanering af overkørsel 94 skulle jeg dog vende i **Lw** (mens en anden MR pendlede mellem **Ro** og **Hd**).

Overkørsel 94, der har været noget ustabil den seneste tid, er nu ombygget så sporet ligger i beton, og samtidig er sporet justeret, så det nu ikke længere giver et ryk i toget når vi passerer.

Torsdag den 25. oktober 2012 havde jeg "københavnernatten". Jeg kørte ind med RØ 4274, der bestod af **MF sæt 63**. Mellem **Lu** og **Næ** var toget sendt ad venstre spor, og da der er to VM-signaler ved **My** (Myrup) (der er uden linjeledere), måtte toget ned i fart, og på grund af de glatte skinner havde min kollega problemer med at få toget op i fart igen. Der er jo ikke sand på en IC3 ...

Toget var ti minutter forsinket, da jeg overtog det, og der gik meget lang tid, før jeg fik toget op over 40 km/t., 60 km/t. var en høj hastighed, og først lige før **Gz** på et åbent stykke fik jeg toget op på 90 km/t.! I **Gz** kun indkørsel, og jeg var lidt spændt på, hvordan toget var at bremse. ABS'en arbejdede meget, og i korte perioder var begge bremsecylindermanometre på 0 bar! Men heldigvis er der jo magneter på et IC3-tog.

I spor 1 stod spuletroljen SR 502.

Der var kun fast grønt lys ● i PU'en så, jeg ringede til FC Nf. Det kunne han ikke forstå og ville nødopløse. Det tager 90 sekunder, men hjalp ikke, så på en grøn måtte jeg køre ud til U-signalet – nu 19 minutter forsinket, hvor der så kom "Stop og ryk frem". Så bedst som jeg havde fået hastigheden op mellem 30 og 40 km/t., skulle jeg til at bremse igen. Ved I-signalet stod en ME + DD med et tog mod **Nf**. Igen var det meget svært at få toget op i fart, "kogepladen" (der lyser ved hjulslip) lyste stort set konstant, selv med kørekontrolleren i trin 3. Først ved Englerup var hastigheden nået over 90 km/t., men så var jeg jo næsten i **Rg** og skulle stoppe igen. Efter **Rg** – afgang 27 minutter forsinket – var skinnerne dejligt tørre, men her kører også flere tog. I Borup måtte jeg gennem spor 2 på grund af et mindre sporarbejde i spor 1, afgang fra Borup kun minus 17:40, men så var der stop uden for Viby Sjælland, mens et Hector godstog, der var kommet ad venstre spor Ro-Vy passerede, inde på Viby station måtte jeg så vente små ti minutter mens RØ 4277 kom ad venstre spor Ro-Vy. Bag mig kunne jeg se endnu et MF/ER-tog, der holdt og ventede ved I-signalet.

I **Ro** stop og ryk frem på SI-signalet og igen på PU-signalet. I spor 7 stod en blå/gul EG med et vestgående SFL-tog. Jeg havde kigget lidt efter sporskifterne idet et dværtsignal jeg passerede havde vist forsigtig forbikørsel, da jeg pludselig i mørket fik øje på hjørnet af en godsvogn! Jeg fik et mindre chok, men der var dog plads nok. Det var den bagerste vogn i EG'ens tog. Jeg nåede ikke at se frispormærkerne inden jeg var passeret, men det må have været tæt på.

I **Gl** stod tre tomme DB Sns 727. Hjem med RØ 2201 (MF sæt 65) og uden noget at bemærke – og glat af betydning var det ikke engang.

(JSL via BL)

Lø 27/10 2012

Hjemtur fra Skåne

(fortsat fra **UDLAND**)

Hjemturen fra **Kh** til **Næ** skete med RØ 3061 bestående af 605 sæt 04. Afgang **Kh** 19:44 og ankomst **Næ** 21:14. Toget stoppede ved alle stationer på **Lille Syd**, så det er ikke hver dag en BR 605 kører – nærmest – som lokaltog på **Lille Syd**. Der stod ikke noget i den køreplan jeg kiggede i om at toget ikke medførte cykler, men jeg så nu heller ingen cykler, men der var en del barnevogne med.

(JSL via BL)

Ti 30/10 2012

Næ-ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Denne dag lagde jeg ud med at køre RØ 2201 (Næ-Nf) med DSB ME 1504 + 4 DD. Toget var godt 20 minutter forsinket, idet der havde været tilkaldt politi i **Ro**. I **Vo** skulle jeg holde i ca. 15 minutter, mens to nordgående tog passerede. FC Nf ville ellers have mig haft hurtigt til Orehoved, men der kom kontraordre fra **Kh** ... Der kom en sms om, at jeg skulle "falde ind" i RØ 2205's plan fra **Vo**, men da RØ 2205 allerede holdt og ventede ved **Vos** I-signal, fik jeg lov at køre, så snart der var fri bane.

Derfor havde jeg cirka ti minutter i **Nf** til at komme i den anden ende og rigge op til RØ 1214, som jeg skulle køre til **Kh**.

I **Htå** stod Hector Rail 241.001 med et kombitog mod øst, i toget var der mindst en GC Sdgmrs 081, dem har jeg ikke set i Danmark siden Green Cargo indstillede deres to kombitog.

I **Gl** var der mindst 10-12 CFL-Cargo vogne med spunsjern samt mindst to DB Rilns.

Hjemturen skete med RØ 2221 (DSB ME 1536 og 4 DD), jeg kørte på en grøn det meste af vejen mellem **Kh** og **Htå**. Jeg mødte SA sæt 34 og 36, der begge har fået beklædt de to midterste (cykel)vogne med mørkeblå folie og cykelpiktogrammer.

I **Htå** stod EG 3112 (stadig blå/gul og uden røde lygterande) med fem godsvogne. Måske har toget sat bilvogne i **Rg**, for der var kommet en række mere.

Lige uden for **Htå** mødte jeg Hector Rail 241.010 med et østgående kombitog. I dette tog var der 10-15 svenske Sdgmns, men i farten kunne jeg ikke se om det var CN Sdgmns⁸³² eller GC Sdgmns⁸³³. Det mest sandsynlige er nok CN Sdgmns⁸³², idet en del af dem tilsyneladende kører for TX Logistik.

I **Ro** kom to røde EG'er med et SFL-tog, og lige før **Vy** mødte jeg DSB EA 3020 med nattoget (cirka en time forsinket). Mit tog var nu cirka 4 minutter forsinket, men i **Bo** skulle jeg gennem spor 2. Jeg var allerede begyndt at overveje, hvem jeg skulle klage til, men det viste sig, 185 326-3 stod i spor 3 med "Ewals-toget" mod V. Jeg havde mødt dette tog ved **Hif** (Hvidovre Fjern), da jeg kørte til **Kh**, så toget var ikke nået langt. Forsinkelsen steg til 7:30, fordi jeg skulle ind gennem spor 2.

Perronkanten i spor 3 er stadig ikke lavet.

I **Ky** (Kværkeby) kom endnu et Hector-tog.

I **Rg** var der godt fyldt op med bilvogne, men også 3 (tror jeg) tomme DB Sns⁷²⁷ og en tom DB Hbbi(II)ns.

Ankom til **Næ** 3 minutter forsinket, og kunne lige nå på depotet for bl.a. og hente min madpakke, inden arbejdsdagen fortsatte med RØ 3434 og 2431 på **Lille Syd**.

Ved **Gødstrup** er arbejdet med at sætte halvbomme op ved overkørsel 173 (der hvor **Gis** (Gisselfeld S) lå) tilsyneladende gået i gang. Samtidig skal overkørsel 174 nedlægges. Også ved overkørsel 156 (i skoven lige uden for **Hz**) skal der opsættes bomme, men det er nok lidt mere kompliceret, for der er jo ingen tændsteder.

I **Kj** kom jeg i spor 3, mens toget mod **Næ** kom i spor 2 og Østbanen i spor 5. Tilsyneladende har weekendens intensive toggang været for meget for sporskifte 08 i **Kj** (i nordenden, hvor spor 3 løber ind i spor 4). Mandag måtte vi kun køre 80 km/t., og i dag var det aflåst i afvigende gren.

På vej tilbage med RØ 2431 havde AG-driften været "pillet af" i **Gt**, og tilsyneladende først sat til, da jeg havde passeret sporisolationen. Så jeg måtte vente lidt inden, der først kom udkørsel, dernæst et par minutter senere gennemkørsel, og efter endnu cirka et minut kom overkørslen også med ... Det kostede cirka 5 minutter. I **Kj** skulle jeg så i spor 2, men her er heldigvis lidt længere ophold, så hvis ellers ikke det havde taget så lang tid at få overkørslen ned (der var mange biler der skulle væk først), havde jeg kunnet køre til tiden.

Problemer i OI

Efter **Hz** fik jeg oplyst, at der var problemer i **OI**, så jeg skulle nok regne med at skulle indrangeres og eventuelt også udrangeres ... Det var skiftet i syden, der ikke var kontrol med. Jeg blev indrangeret i spor 2 og fik oplyst, der ikke kom noget tog at krydse med. Samtidig fik jeg sms om, at mit tog var aflyst det sidste stykke til **Næ**, og at MR-toget (sæt 89) skulle vende til 2444. Der var en ny lkf og tgf på vej med taxi fra **Næ**, og jeg skulle så køre med denne taxi tilbage. FC **Ro** mente ellers, det kunne betale sig at få mig til at se, om jeg kunne stedbetjene skiftet, men nu var toget jo allerede aflyst og taxi på vej. Der var vel 10-15 passagerer i toget, men desværre kunne togføreren ikke rigtig få besked om, hvad der skulle ske. Muligvis ville der komme et tog en halv time senere. Heldigvis var der en kvik ung mand med, der på rejseplanen kunne se, bussen fra **Faxe Ladeplads** ville komme en halv times tid senere. Jeg riggede MR-toget op i den anden ende, tog ATC-plomben, da der ikke er Y-baliser i **OI**, og underrettede LKI-vagten om dette. Efter ret lang tid kom taxi'en endelig, og med 35 minutters forsinkelse kunne det blive fyraften.

Gp (Gødstrup)

Gp eksisterede i km 35,2 fra **Ho** i årene **1917-1969**. Det genåbner som trinbræt, når Det Nye Hospital i Vest – DNV **Gødstrup** åbner. Trinbrættet kommer til at ligge ved ovk 84 i km 35,1.

Der er *ikke* andre togekspeditionssteder, der har heddet eller hedder "**Gødstrup**" end det beskrevne **Gødstrup**.

Slås der op Topografisk Atlas Danmark 1:100.000 kan der i navnefortegnelsen findes ét **Gødstrup** mere, og det er en landsby > 0,3 km fra jernbanen mellem **Gi** (<1917)/**Gis** (1917-1969) Gisselfeld S i km 81,1 og **OI** i km 85,3.

Misforståelser ved navnesammenfald

Det kan give misforståelser ved at anvende et stednavn, hvor der *aldrig* har eksisteret et togekspeditionssted.

Fra offentligt hold blev det ikke tilladt. Eksempelvis måtte ved anlæggelsen af VGJ gennem **Skovlund** stationen ikke få dette navn, idet et andet togekspeditionssted havde dette. I stedet kom stationen til at hedde **Mølby**.

Hvis der skal en anden lokalitet til på **Gødstrup**, der ikke har haft eller har et togekspeditionssted, går det ikke at vælge lokaliteten **Ravnstrup**, der ligger på begge sider af banen 1½ km V for **Gødstrup**, for det nuværende **Ra** (Ravnstrup) ligger i km 47,6 km fra **Lg**. Skriv *mellem* hvilke (nuværende) togekspeditionssteder, det beskrevne sted langs jernbanen stedet findes.

Navnetilføjelser for at undgå navnesammenfald

Tre byer – hver med sit togekspeditionssted – hedder **Nykøbing**. Derfor blev der ved navngivelsen valgt tre "efternavne" i form af den pågældende øs navn:

- Ny** (Nykøbing Mors)
- Nks** (Nykøbing Sjælland)
- Nf** (Nykøbing Falster).

Brug venligt togekspeditionssteders navne, så misforståelser undgås.

(BL)

Trafikken mellem **Næ** og **OI** blev ifølge www.dsb.dk først genoptaget 16:26 med et tog fra **OI** mod **Næ**. Der blev indsat busser med start fra **Næ** 15:10 (en god time efter jeg kom til **OI**).

Kj

I **Kj** står den enlige InfraNord Qbx stadig på pladsen.

Det forlyder, **Kj** kommune har opsagt ØSJK's lejemål, og at det skal være grunden til, at arbejdet med vognhallen har ligget stille de seneste måneder. ØSJK leder nu med lys og lygte efter et nyt sted at placere deres materiel, men **Kj** Kommune lader ikke til at være specielt samarbejdsvillige.

Muligvis skal sidesporet ved **Lw** nu tages i brug, *måske er det Lidl, der vil modtage gods?* Ifølge <http://www.bane.dk/hentmedie.asp?fillID=13506> skal der ultimo 2012 lukkes 478 meter sidespor i **Lw**, og det kan vel ikke være andet end det "nye" sidespor til transportcenteret?

Ligeledes forlyder det **MX 1006** muligvis skal til **Nässjö** for at blive sat i stand hos TÅGKRAFT. Arbejdet med **MX 1019** skrider fortsat fremad.

De to gule Lint'er hos Østbanen har snart kørt 750.000 km og skal til stort eftersyn. I den forbindelse skal togene muligvis folieres i samme farver som de øvrige tog.

Muligvis kommer der møllevinger på **lørdag 3. november 2012** på grund af problemer med et sporskifte i **Ruhland**, og der kommer et tog til **Hmb fredag 2. november 2012** aften/nat.

(JSL via BL)

Sø 4/11 2012

Næ-Ikf skriver om observationer i løbet af en arbejdsdag

Søndag aften og nat kørte jeg RØ 2466/2463 og 2480/2479 på **Lille Syd**. I **Kj** stod InfraNords måletrolje på pladsen, og jeg kunne nogle røde ramper foran den. Det har nok været til den blokvogn, der transporterer den rundt. Formoder den har været på **Østbanen**.

(JSL via BL)

Ma 5/11 2012

Næ-Ikf skriver om observationer i løbet af en arbejdsdag

Mandag aften kørte jeg RØ 2452/3449 og 2467/2467. Lige inden jeg kørte fra **Ro** med 2467 klokken 21:59, kom en MZ^{IV} med det vestgående øltog gennem stationen. Da jeg kom til **Kj**, stod en MY klar til afgang mod **Ro** med de to Facns, der normalt holder til i **Kj**.

(JSL via BL)

Ti 6/11 2012

Næ-Ikf skriver om fritidsoplevelser

Tirsdag havde jeg fri, og blev lokket til **Brt** (Bringstrup)¹⁾ af et godstog med to blå EG'er. Her så jeg bl.a.: Lige da jeg kom, passerede et kort Hector-tog mod Vest; det har nok været toget til **Kd**.

Klokken 10:32 **185 335-4** med et østgående kombitog.

– *Nogen, der kan hjælpe med tognummer?*

Klokken 10:35 kom DSB **MG sæt 56** som M 8109 (Cph-Ar).

Klokken 10:49 kom så **EG 3104** (blå/gul med røde lygterande) + **EG 3106** (blå/gul) med tog 44712.

Mens jeg var inde og kigge i **Rg**, passerede nattoget desværre – over en time forsinket. Det så ikke ud til det nye spor ved P.P. Jensen er taget i brug.

Takket være et tip fra ASN så jeg **MP sæt 03** ved **Gz** på vej mod **Cph** fra **Vo**. Desværre kan "vistog" ikke finde noget tognummer, *så hvis andre kan hjælpe ...*

Det må vel være premiere for IC2 på Sydbanen?

(JSL via BL)

To 8/11 2012

Dagens Køge-godstog m.m.

Turen i dag var (igen igen) to omgange på **Lille Syd**, først RØ 3426/2423 (Næ-Ro-Næ) med **MR sæt 53**. Da jeg kom til **Kj** med RØ 3426 stod en række tomme vogne oprangeret til tog G 9452 (Kj-Htå): VTG Zans 37 80 VTGD 7836 008-8 + GATX Zans 33 80 D-GATXD 7837 703-7 + 3 DB Snps⁷¹⁹ + 2 DB Roos(-t) + 2 DB Snps⁷¹⁹.

I **Lw** kom jeg i spor 1 og krydsede dermed med **MZ 1457** solo i tog G 9455 (Htå-Kj) på vej mod **Kj**.

1) **Brt** var et togekspeditionssted, et trinbræt, i årene 1930-1955 og lå i km 67,6. **Rg** ligger i km 63,8. Kilde: Morten Flindt Pedersen.

Brt M 1914, T & M 1931, M fra 1955, nedlagt 1964. Kilde: Frank Nielsen, DSB Stednavnefortegnelse, 5. reviderede udgave, april 1994, upubliceret.

På vej tilbage med RØ 2423 var der signaluorden mellem **Gt** og **Hd**, så både PU- og U-signal i **Gt** viste stop. Så jeg måtte udrangeres. I **Lw** stod MZ 1457 med det før nævnte godstog 9452.

I **Kj** stod Köf 275 og MX 1008 foran værkstedet, mens M 51 og MX 1018+1017+1006 stod ved siden af. Lige længere ude på pladsen stod MY 1153, og som sædvanligt stod også MK 624 på pladsen.

Anden omgang skete med MR sæt 38 + 48 ...

I nat aflyses de to sidste tog mellem **Hz** og **Næ** (de sendes tomme hjem via **Ro**) i forbindelse med arbejdet med at sætte halvbomme op ved overkørsel 173. Der er lagt nye tændsteder ind, hvilket nok hænger sammen med, at der i dag stilles større krav til overkørsler, så bommene nu skal være helt nede, får overkørselssignalet kan vise overkørslen sikret.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 6/8 2012

Stort MY-svelletog Hjø-Søk Sa

Det er planen, at sporombygningstoget skal arbejde fra kl. 7 til kl. 17, hvorefter svelletoget kører fra arbejdsstedet til **Sa** (Sindal). Der tømmes det for alle de optagne og aflagte træsveller af en kran med et løftegreb og nye betonsveller læsses på.

Km	Forkortelse	Togekspeditionssted	
296,6	Hj	Hjørring	HLA 1913-1963, HH 1913-1953, NJ 1925-
299,3	Hjø	Hjørring Øst S	Benyttes ikke mere
305,3	Søk	Sønderskov	1918-1971
310,2	Sa	Sindal	1871-
317,4	To	Tolne	1873-
323,8	Kv	Kvissel	1871-
327,4	Elt	Elling TL	1929-1955
323,3	Fh	Frederikshavn	1979-

Hjø-Søk-Sa

Vibholmvej er ført over en vejbro fra 1917 over jernbanen i km 301,6. Kl. 19.00-05 kommer de orangeklædte mænd fra svelletoget gående hen til vejbroen og holder fyraften. Kort efter kører svelletoget til **Sa**.

Sa (Sindal, km 310,2)

I **Sa** spor 1 V for perronovergang – belagt med 1 meter grus – holdt i flere dage Köf 152 + Fccs 78 + NJ 79 + DSB 946 0 872-5.

Svelletoget ankommer kl. 20.14 i spor 2. Grundet sporet er under ombygning må der kun køres med en hastighed på maksimum 15 km/t.

Ovk 138 i km 310,2 km er det offentligt vil være spærret fra kl. 19 og mange andre aftner.

I kranen hænger et løftegreb, der sænket ned over et bundt gamle træsveller, og når der trækkes i krogen, følger der et bundt sveller med mellemlagstræstykker imellem hvert lag. De placeres på læssevejen, og svelletoget trækker lidt, så kranen ikke behøver at flytte sig ret meget for løfte den næste portion sveller ned.

Når toget er tømt for sveller, rangerer det den modsatte vej i mange tempi, og kranen læsser nye betonsveller op **gule** Sgs 466-vognene. Det tager fem-seks timer at tømme og laste måske 23 **gule** Sgs 466-vogne. Derefter læsses nye bundter af betonsveller op på de tomme vogne.

(BL)

Ti 7/8 2012

Færgerangering i Fh

Fra **Göteborg** skal der i eftermiddag med jernbanefærgen ankomme 6 åbne godsvogne med skinner.

CONTC MY 1154 ankommer til færgeløjet kl. 15.20. M/F Stena Scanrail, **Göteborg**, har normal ankomsttid kl. 14.45, men den lægger først til kl. 17.00. To rykker af lastbiler kører ud, 6 Rs læssede med skinner trækkes forsigtigt i land, sættes i spor 75 og motor på MY 1154 stoppes kl. 17.40.

Oplysninger om færgen kan findes på

<http://www.stenalinefreight.com/ferry/our-ships/shipgallery/Stena-Scanrail>

Hj-Sa

Ved ovk 122 i km 303,1 ses bagtoget af svelletoget holde. **Søk** (Sønderskov) i km 305,3 passeres kl. 20.04 af CONTC MY 1158 + 1153 med læssede Sps 466-vogne med optagne sveller.

Sa (km 310,2)

Svelletoget ankommer til **Sa** (Sindal) i spor 2 kl. 20.28 – 14 minutter senere end **mandag 6. august 2012**. De nye betonsveller står på spor 3. To kranfolk arbejder derefter i mange timer med at losse de mange træsveller og læsse nye betonsveller på vognene. Ovk 138 i km, 310,2 må spærres fra kl. 19.

Overnatning sker på Danhostel **Hjørring** Vandrerhjem.
(BL)

On 8/8 2012

Stort MY-svelletoget Søk-Sa

Søk (Sønderskov, km 305,3, 1918-1971)

Mange af de lokale fra **Søk** står på vejbro med **Sønderskovvej** og ser ned på det susende og bumpende monster, der suser frem og tilbage med gamle træsveller og nye betonsveller.

Oprangeringen er:

CONTC **MY 1158** + CONTC **MY 1153**

- | | |
|---|---|
| + gul 37 84 471 7 008-5 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 011-9 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 020-0 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 013-5 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 030-9 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 006-9 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 029-1 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 015-0 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 001-0 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 021-0 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 026-7 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 025-9 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 012-7 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 014-3 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 023-4 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 007-7 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 019-2 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 471 7 005-1 RIV NL-VSRT Sps 466 |
| + gul 37 84 471 7 022-6 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 99 80 9310 003-5 D-ERD |
| + gul 37 84 471 7 027-5 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul Matisa 99 80 9211 002-7 |
| + gul 37 84 471 7 009-3 RIV NL-VSRT Sps 466 | + gul 37 84 D-ERD 64 37 475-0 Fccpps |
| + gul 37 84 471 7 004-4 RIV NL-VSRT Sps 466 | + 33 53 RQ-WM 3923044-3 (s). |
| + gul 37 84 471 7 016-8 RIV NL-VSRT Sps 466 | |
| + gul 37 84 471 7 024-2 RIV NL-VSRT Sps 466 | |

I forhold til oprangering, noteret **mandag 16. juli 2012** i **BI**, er der sket nogle ændringer. Der er nu "kun" 24 **gule** Sps-svellevogne, hvor der dengang var 25 (fejlagtigt skrevet 26). Der var også en fejl i oversigten fra **BI**, idet **gul** 37 84 471 7 021-8 RIV NL-VSRT Sps 466 er noteret to gange i stammen.

– Toglængde?

Hver Sps har angivet (– 19,90 m –). Gange 24 Sps = 477,6 m + 2 MY a 18,9 meter = 515,4 meter. En toglængde forhøjes til nærmeste, højere hele tal = 516 meter.

Sa (Sindal, km 310,2)

I **Sa** spor 1 V for perronovergang – belagt med 1 meter grus – har der holdt i flere dage **Köf 152** + Fccs 78 + NJ 79 + DSB 946 0 872-5.

Svelletoget ankommer kl. 19.54½ i spor 2, og aftenens og nattens tømme- og læssee arbejde kan begynde.

(BL)

To 9/8 2012

Stort MY-svelletoget afsporet

Hver dag i tidsrummet 7-17 arbejder svelletoget sig 2 km i retning fra **Hj** mod **Sa**, og ved 18-tiden trækker CONTC **MY 1158** + **MY 1153** m.u. de fyldte svellevogne på **gule** Sgs 466-vogne.

Ved 15-tiden er en lokal indbygger ude at gå på **Dalgårdsvej** imellem **Søk** (Sønderskov) og **Sa**, da han ser skærvestøv komme fra CONTC **MY 1158**, der befinder sig i km 307,3. Det er støv fra ballasten, idet maskinen kører nede i svellerne. Han vinker til en mand stående på en af de **gule** Sgs, så foretager et opkald til chefen på Matisaen om at stoppe.

Det viser sig, at **MY 1158** er afsporet til højre for skinnerne med alle seks aksler og **MY 1153** med højre forhjul! Dernæst går arbejdet i stå, og en hjælpevogn i form af en lastbil bestilles i **Fa**. Den vil nå frem mellem kl. 21 og 22. Et billede af de to afsporede MY'er kan ses i **Jernbanen** nr. 4, **august 2012**, side 18.

Kaffeepause

8⁰⁰-12⁰⁰

Middagspause

12⁰⁰-17⁰⁰

Zwischen den Pausen bitte nicht
stören!

Meget vigtigt skilt hængt op i MATISA.

Kl. 21.29 er den kommet. Afsporingen er sket et meget heldigt sted, for grusvejen, der er anlagt i stedet for at kunne nedlægge en usikret ovk, ligger lige ved siden af, og banens dæmning mod Ø kun lige er begyndt. Der lægges blå luftpuder under, hvorved MY 1158 langsom har løftes op på skinnerne.

(fortsætter i næste dag)

(BL)

Fr 10/8 2012

På sporet igen

Kl. 0.30 begynder de små timer, og det er godt at komme i seng på Danhostel Hjørring Vandrerhjem.

Det blå himmel er skøn, så allerede kl. 7.30 triller cyklen fra vandrerhjemmet med kurs mod km 307,3.

Kl. 8.00 passerer den orange hjælpelastbil med anhænger hen over vejbroen over banen. Kort efter ses CONTC MY 1158 holde på sporet uden på dæmningen.

Nu gælder det om at få CONTC MY 1153 over det kritiske steder med bredspor mellem de to bogier. En art skydelære kan måle sporvidden på op til 1475 mm; 40 mm over normalen. Den er ikke stor nok, for her er sporvidden 1485 mm; altså 50 mm over normalen. 2 cm ad gangen flyttes MY 1153 for egen kraft, men tre mænd kigger på hjulene.

Kl. 12.10 kører CONTC MY 1158 + 1153 uden vogne ind til spor 2 i Sa. MY 1158 lister selv via det østlige indgangssporskifte ind i spor 1 og rigges ned i spor 1 Ø for ovk 138. MY 1153 lister tilbage til km 307,3 og kobles til de gule Sgs 466-vogne. Her har banefolkene godkendt sporet til kørsel.

Kortere MY-svette tog kører til Sa

Der afventes personale til at rg med toget samt to kranførere, før det kan betale sig for det $\frac{2}{3}$ fyldte svette tog at køre til Sa. Opr.: MY 1153 + 15 gule Sgs 466-vogne.

Anden ankomst til Sa før kl. 16. Ovk 138 i km, 310,2 må ikke spærres før kl. 19, så de første fem gule Sgs 466-vogne trækkes med over ovk 138. Senere skal de fem midterste kobles på og til sidst de fem sidste. Herved bliver ovk 138 kun spærret under rg. Når arbejder er færdigt, trykkes de 15 gule Sgs 466-vogne ud til de andre.

Grundet disse to afspærringer blev sporombygningen et døgn forsinket.

(BL)

Ti 14/8 2012

Ved Myg

Et par eftermiddagstimer blev tilbragt ved Myg (Myrup Grusgrav) i det flotte høstlandskab.

Om aftenen klokken 20:00 så jeg CFL Cargo MX 1029 med 6 Samms + Uaais 823 35 D-NCS 80 995 7 000-6 + 6 Samms som CG 6610 (Rg-Sq) afgå fra Bo efter overhaling af et par tog.

– Var det virkelig nødvendigt at lade denne transport køre som UT?

Valsen vejede 130 t, og da vognen selv vejer 102 t, er det 232 tons fordelt på 37,080 m = en meterlast på 6,26 t; en Samms kan læsset have en meterlast på op lige under 8 t! Men måske har man bare brugt samme UT som tidligere, og den ene valse vejede vist op mod 250 t, og så har det sikkert været nødvendigt med UT og reduceret hastighed.

(JSL via BL)

On 15/8 2012

BLDX MX 1018 forlægger residens fra Lih til BI

Motoren på BLDX MX 1018 startes, bremseprøve afholdes, og allerede 7.36 forlader skærvetoget pålæsningsstedet Voerbjergvej 36.

Det ankommer kl. 8.22 til Su (Sulsted), hvorfra formiddagens skærve aflæsning skal foregå med en aflæsnings fart på 4 km/t.

Det kører også gennem Ty (Tylstrup 1871-1972), og N for Ty krydses motorvej E 45 i km 270,0. Oppe på jernbanebroen standser arbejdstoget, for $\frac{3}{4}$ km længere fremme arbejder en gul maskine – antagelig en sporstopper.

Over middag ankommer skærvetoget til BI (Brønderslev). Ved 13-tiden kan der ikke læsses flere skærver af. Et par andre banefolk kommer og ser på de to første Fccs, der er defekte. Den tidligere afsporede Fccs – stående ovre på læssevejen – skal ind i arbejdstoget i stedet for de defekte Fccs (bristet fjederblad og fejlslidt bremseklods), men det vil de andre først gøre i morgen.

Da der ikke sker mere resten af dagen, er det oplagt at foretage en besigtigelse af det kommunale sidespor i BI Kommune og de tre nedlagte trinbrætter mellem BI og Hj. Læs herom under **FASTE ANLÆG**.

(BL)

Ma 20/8 2012

Lemvigbanens godstog

Jeg var her til aften ude i det fine vejr for at se Lemvigbanens godstog. Det kom rullende gennem **Vem** cirka til tiden kl. 18.10 og bestod af MjbaD **MY 28** + sølle 2 vogne/8 aksler – en bogietankvogn og en tom containerbærevogn.

(LuJ via BL)

To 23/8 2012

Vestbanens Y-tog solgt til Peru

Vestbanens Y-tog er åbenbart solgt til Peru og har i går indledt deres rejse til Peru med udskibning fra Hamburg. Rejsen til Hamburg foregår – naturligvis – på gummihjul. Se mere på www.jernbanen.dk/forum samt på TV Syd.

(LuJ via BL)

Sø 26/8 2012

Færgerangering i Fh

Her i eftermiddag skal jernbanefærgen Stena Scanrail, **Göteborg**, transportere 10 åbne godsvogne fra **Fh** til **Göteborg**.

CONTC **MY 1154** skal holde klar ved færgelejet kl. 15.00 med 10 gule Sps-vogne, der skal sejles ud af landet. Oprangeringen er:

CONTC **MY 1154**

+ gul 37 84 471 7 0234-2 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 025-9 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 021-8 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 030-9 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 005-1 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 020-0 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 007-7 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 012-3 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 014-3 RIV NL-VSRT Sps 466	
+ gul 37 84 471 7 003-6 RIV NL-VSRT Sps 466	

(BL)

Først sættes der nogle vogne i færgens ene spor, derefter sættes de resterende i det andet spor. Efterfølgende rg der over de tre sikrede ovk tilbage på pladsen, hvor **MY 1154** tilkobles en stamme mere med Sps 466. Når næste færgetransport skal finde sted, vil rangeringen kunne gøres på mindre tid.

Kl. 18.05 er operationen slut, mens aftensolen belaver sig på at synke ned fra en skyfri himmel.

(JG TJ BL)

On 29/8 2012

CONTC MX 1008 i Vj

Kl. 10 ses blå **MX 1008** med 4 Fccs ovre på Gammel Plads. Det stiger fra Gammel Plads op mod rangerhovedet. "Ovenpå" betyder, at de 4 Fccs holder ØSØ i forhold til maskinen.

(BL)

Lø 8/9 2012

Bagharptoget mellem Sa og To

Kl. 7 kommer der lyd fra den forrest maskine i bagharptoget, der holder i km 311,9 Der ved første afstandsmærke til det østlige indkørselssignal i **Sa** (Sindal). Der er 5,5 km til **To** (Tolne).

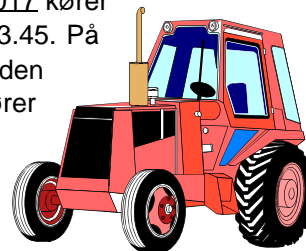
Oprangering forfra, fra Ø:

RCDK **MY 1122** rød-hvid-rød (ex. TDL ses stadig malet på lokomotivsiden)

+ BLDX MX 1017 rødvinsfarvet og plaget af graffiti	
+ blå 37 RIV 80 D-PRESS 3947 013-3 Res	
+ gul JumboTec 23 86 9445 000-4 med gul mandskabscontainer	
+ gul JumboTec MFS-100 3205 97 19 29 519 57-9	EBA 99D19A 007
+ gul JumboTec MFS-100 2904 97 19 29 515 57-7	EBA 99D19A 003
+ gul JumboTec MFS-100 3203 97 19 29 517 57-3	EBA 99D19A 005
+ gul JumboTec MFS-100 3208 97 19 29 522 57-3	EBA 99D19A 010
+ gul JumboTec MFS-100 2902 97 19 29 513 57-2	EBA 99D19A 001
+ gul JumboTec MFS-100 3209 97 19 29 523 57-1	EBA 99D19A 011
+ gul Eiffage Rail MFS-100 5392 99 80 9552 010-7 H-RAIL	
+ gul Eiffage Rail MFS-100-S 5397 99 80 9552 003-2 H-RAIL	
+ gul Eiffage Rail MFS-100 5390 99 80 9552 005-7 H-RAIL	
+ gul Eiffage Rail MFS-100-S 5395 99 80 9552 008-1 H-RAIL	

- + gul **JumboTec** RM 95-700, 97 11 41 502 17-1 4464 GEISELTAL
- + gul **JumboTec** 37 80 3923 010-7 Regs (ex.33 53 3923 077-3 står på enden af vogn, gl. nr.?)
- + 23 RIV 80 D-EPOOL 330 0127-8 Ks (b), EUROPOOL Hochleistungstechnik im Bahnbau.

Aflæssestedet til bagharp befinder sig i km 312,7, hvortil **MY 1122 + MX 1017** kører med de fire forreste bagharpvogne to gange i dagens løb: kl. 10.00 og 13.45. På jorden S for er landmanden i gang med at pløje jorden. Kl. 13.52-54 passerer den gamle jernbanebro fra 1918, mens en traktor med to store, cirkulære baller kører under. Klik!



Tredje gang aflæsningsstedet nås, sker det også i slowmotion med cirka 1/8 km/t. Denne tredje gang standes der ikke, idet MFS-100-vognene tømmer under forbikørslen ...

Næste aflæsningssted antages at være **To** i km 317,4. Ved 16-tiden holder de tyske banearbejdere fyraften.

CONTC MY 1154 + 17 Fccs-vogne flyttes fra Hjø til Hj

+ 40 86 946 0 679-4 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 654-7 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 632-3 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 656-2 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 682-8 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 719-8 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 688-5 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 696-8 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 689-3 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 711-5 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 639-8 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 672-9 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 651-3 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 676-0 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 612-5 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 597-8 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 726-3 Fccs	Contex Rail		

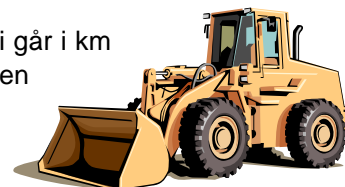
Kl. 17.12 trykker MY'en de 17 Fccs de 2,7 km ind til **Hj**. Skærvetoget parkeres fri af det sydlige indgangssporskifte, så baneafdelingen køre med et par maskiner ud mod **Sa**. Det er antagelig **JumboTec STOPFEXPRESS 09-3X Plasser & Theurer** med nr. 97 40 71 502 17-9, 100 km/h og **JumboTec UPS 20 00 SWS**, der holdes foran NJ's remiser.

(BL)

On 12/9 2012

CONTC MY 1154 + 16 Fccs-vogne overnatter i Sa

Efter kl. 7 fortsætter tilsyneladende det arbejde, der endte ved fyraften i går i km 304,5 mellem **Hjø** og **Søk**. De første 8 Fccs var fyldte, så gummigeden begynder dagens dont med at fyldte den niende Fccs.



Der trykkes knap 7 km tilbage til lige før stationsgrænsen til **Hj**, hvor der læsse mange skærver af.

Brækket bladfjeder

Over middags opdager rangisten, at den fjerdesidste Fccs har en defekt bladfjeder over den bagerste aksel. De to □□, der holder fast i den øverste bladfjeder, hænger lodret ned, og bladfjederen rager op mod rammen på 40 86 946 0 711-5 Fccs **Contex Rail**. Efter råd fra højere sted kan godsvognt sættes ud i **Sa**, når de 4 km trafikeres med højst 5 km/t. Akslen kan rykkes sig. Derfor bør bremsning med den indirekte bremse undgås.

Ankomst til **Sa** sker kl. 13.32. Fccs 711-5 skal sættes ud i spor 1. De tre bagerste Fccs "tabes" (det er terminologien) før ovk 138, og de 14 forreste 14 Fccs trækkes over på østsiden af ovk 138. I spor 1 – lige Ø for ovk 138 – holder gul Arkil Xtg 1 266-4 og nogle meter derfra gul 1 282-8. Heldigvis er det muligt at få det østre indgangssporskifte 101 lagt om, så der kan rangeres tilbage i spor.

I aften skal en Køf køre fra **Fh** til **Hj**.

I juli 2012 bestod skærvetoget af 20 Fccs. Tre Fccs er blevet sat i ud **BI**, og nu sker det med en Fccs i **Sa**.

Fremtidig oprangering efter MY 1154

+ 40 86 946 0 679-4 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 689-3 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 632-3 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 639-8 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 682-8 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 651-3 Fccs	Contex Rail
+ 40 86 946 0 688-5 Fccs	Contex Rail	+ 40 86 946 0 612-5 Fccs	Contex Rail

+ 40 86 946 0 726-3 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 654-7 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 656-2 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 719-8 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 696-8 Fccs **Contex Rail**

+ 40 86 946 0 672-9 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 676-0 Fccs **Contex Rail**
+ 40 86 946 0 597-8 Fccs **Contex Rail**

MY1154 får motoren stoppet i **Sa** kl. 18 i spor 1.

(BL)

To 13/9 2012

CONTC MY 1154 + 16 Fccs-vogne udgår fra Sa

Denne morgen er der en skyfri himmel (indtil videre). Kl. 7.00 anes det øverste af solskiven over træerne i østenden af stationen. Tolv minutter senere er CONTC MY 1154 lige så **gul** som solen. Al det graffiti på maskinen er optisk kvalt af det **gule** morgensolskin, så det ikke kan ses. Det har maleriserne/vandaliserne godt af. MY 1154 er efterhånden så farvet med penselstrøg, at den ikke er værd at fotografere. Den reklame skal dé IKKE have.

Det tomme skærvetog "forsvinder" kl. 7.34 i retning **Søk**, km 305,3, badet i morgensolskin. Hele dagen frekventeres pålæsningsstedet i km 304,5 mellem **Hjø** og **Sa**, og der læsses skærver at lige Ø for stationsgrænsen i **Hj**.

Dagens kørsel med skærvetoget slutter med ankomst kl. 17.38 i **Sa** i spor 2.

(BL)

Fr 14/9 2012

LOCON-arbejdstog i Str

I blindspor 8 på rangerpladsen holder fra Ø:

LOCON 218 (sort)

+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 185-6 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 249-0 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 240-9 Fcs.
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 201-1 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 541-0 Fcs.

(BL)

Sø 23/9 2012

Befordring af skinnevogne Fa-Te

I spor 403 i **Fa** lyser op i mørket RCDK MY 1134 tilkoblet mørke

+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 437-3 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 461-3 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 463-9 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 459-7 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 491-0 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 434-0 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 451-4 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 421-7 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 449-8 Rns-z^{GBX1}
+ **gul** TRA 425.

Der ligger ikke mange skinner på Rns-z-vognene: kun 8.

I spor lige ved siden af holder **gul** RSC MK 615 + 31 80 3913 353-9 + 390 5 913-0 Rs. Den sidste vogn var kørt af i afløb 240a for enden af spor 404.

Der er afgang kl. 23.30 for tog RG 6181 (Fa-Te) med kun 70 km/t. af hensyn til den **gule** trolje. Toget venter i spor 9 i omkring 20 minutter, før skinnetoget afgår kl. 23.28½ (+1½).

Der skal lægges skinner ud mellem **Te** og **Vk** (Vejbæk).

(BL)

To 27/9 2012

Befordring af skinnevogne

I spor 403 i **Fa** lyser op i mørket CONTC MX 1008 tilkoblet

+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 479-5 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 400-1 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 409-2 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 466-2 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 464-7 Rns-z^{GBX1}

+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 460-5 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 469-6 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 473-8 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 448-0 Rns-z^{GBX1}

Der er tog RB 8098 (Fa-Kd), der skal afgå 23.10. Det bliver allerede kl. 23.06½ (+3½).
(BL)

To 4/10 2012

Væddeløbskørsel ud fra Str

Kl. 8 holder der i spor 1 mange Rlps-vogne hver med tre **gule** tippelad + 88509 + 88511. Sporarbejdet burde mellem **Str** og **Sk** burde også være blevet færdigt afvigte **søndag 30. september 2012**.

Da der atter kigges på den **gule** stamme, opdages en **gul** MY. Ja, en våd stamme og en MY ud i stærkt formiddagssolskin. Så bliver fotomaskinen hastigt fisket frem, *for hvornår kan den ubestemte MY stikke af med dette tog til det sydlige udland?*

Aha, RCDK **MY 1134**, der i lørdags rg i **Pa**, klarer lige en afstikkertur på 530,2 km, inden det næste **Verona**-tog skal flyttes.

Tog 8226 (Str-Vg)

Det bagerste togsæt af tog RA 5411 (Ar-Str) med planmæssig ankomst til **Str** kl. 8.27 skal returnere som et særtog til **Vg** og fortsætte som tog RA 5436 (Vg-Ar).

I dag er der AR **AR 1005**, og næsten samtidig kl. 8.39½ "letter" tog 8226 (21½) og MY-særtoget (senere opklaret: tog 6610 (26½)) fra spor 5 hhv. spor 1. Morgensolen (et ellers ukendt fænomen dette år) lyser på begge tog, der næsten følges ud fra **Str** side om side.

Fra **Str** kl. 8.39½ (26½) afgik RCDK **MY 1134** + 5 Rlps læssede med 15 **gule** tippelad + **Plasser & Theurer SSP 110 SW** **FILSTALEXPRESS LEONHARD WIESS 88511** + **LEONHARD WIESS 88509** **FILSTALEXPRESS 09-16/4SY**.

Tog RB 6610 (Str-Pa)

Senere på dagen trylles TA for MY-særtoget op. Tog RB 6610 (Str-Pa), MY 400, 100 km/t. med afgang fra **Str** 8.33 og fem timers køretid om de 265,1 km til **Pa**. Det giver en gennemsnit for det 210 m lange tog på 53 km/t.

(BL)

Lø 20/10 2012

RCDK MY 1134 henter sporombygningsmateriel i Vem

RCDK **MY 1134** befandt sig i **Fa** spor 15 i aftes kl. 22.45, og som gættet er det dét lok, der sætter i gang fra spor 5 i **Hr** kl. 6.59½ (+2½) som tog RM 8613 (Fa-Vem) mod **Sj**. Den skal ankomme til **Vem** 8.18 og at hente sporombygningsmateriel fra VLTJ.

Returkørsel som tog RM 8615 (Vem-Pa), MY 150, fra **Vem** kl. 9.02 med ankomst til **Pa** kl. 13.39.

(BL)

Fr 26/10 2012

MjbaD MX 26 med skærvetog i Hr

Efter en standsning i **Hr** spor 3 kl. 13.04-07½ kigges fra det afgående tog over mod pladsen. Det kunne jo være ... Ja, i spor 5 eller spor 6 **MjbaD MX 26** + 5-6 **Mjba Fccs** + **Mjba KS 1**.

24 timer senere, **lørdag 27. oktober 2012**, var det pågældende spor tomt.

(BL)

To 31/10 2012

To tomme tog krydser på totalt tomt togekspeditionssted

Det først ankomne tog ankommer kl. 23.16.

Det andet ankomne tog ankommer kl. 23.19.

Det først ankomne tog ankommer rettidigt (±0).

Det andet ankomne tog ankommer rettidigt (±0).

Det først ankomne tog ankommer i spor 2.

Det andet ankomne tog ankommer i spor 1.

Der stiger ingen passagerer ud af det først ankomne tog.

Der stiger ingen passagerer ud af det andet ankomne tog.

Der sidder ingen passagerer ind i det først ankomne tog.

Der sidder ingen passagerer ind i det andet ankomne tog.

Det først ankomne tog ankommer som tog RA 5573 (Str-Ti).

Det andet ankomne tog ankommer som tog RA 5568 (Ti-Str).

Det først ankomne tog køres af AR AR 1003.
Det andet ankomne tog køres af AR AR 2053.
Der stiger ingen passagerer på det først ankomne tog.
Der stiger ingen passagerer på det andet ankomne tog.
Der er ingen mennesker på perron 1
Der er ingen mennesker på perron 2
Det andet ankommende tog afgår først kl. 23.19½
Det først ankommende tog afgår sidst kl. 23.20½
Det andet ankomne tog afgår rettidigt (±0).
Det først ankomne tog afgår rettidigt (±0).
Der er ingen mennesker på stationen.
De eneste mennesker, der er til stede, er ikke på stationen.
De eneste mennesker, der er til stede, befinder sig i togene.
De eneste mennesker, der er til stede, kunne ikke ses af eventuelle passagerer.
De eneste mennesker, der er til stede, er ikke skjulte i togene.
De eneste mennesker, der er til stede, har stillingsbetegnelsen lkf.
– *Motivation til at gå på arbejde?*
En tom fornemmelse for dem.
Det var ingen grund til at krydse; kun enkeltsporet.
Helt tom er byen **Ur** (Hurup Thy) nok ikke.
(BL)

Fr 2/11 2012

Parkering i Vg spor 3

I dagene **torsdag 1. november 2012 – onsdag 7. november 2012** har der været en aftensporspærring på **Langåbanen**, og derfor har de to sidste tog fra **Ar** til **Vg** kun kørt til **Vg**. Det er tog RA 5489 (Ar-Str) og tog RA 5491 (Ar-Sk). Togsættet fra tog 5489 antagelig returneret til Ar som materielsærtog. Tog 5491 parkeres i spor 3 V, og tog RA 5493 (Ar-Vg), der har ankomsttid kl. 0.11½ til **Vg**, kan parkeres i spor 3 Ø og sættes til fremmednet. Begge AST-ure skal sættet til **04:33**; det tidspunkt, hvor klargøringen skal begynde.

Næste morgen (**mandag-fredag**) – fire timer senere – kører der normalt et forspand i tog AM 7300 (Str-Vg), hvor det deles, hvor bagerste togsæt bliver til tog RA 5401 (Vg-Str) og det forreste til tog RA 5402 (Vg-Ar). De to lkf fra **Str** må således under sporspærringen køre i en tjenestebil **Str-Vg** og dér klargøre hvert togsæt.

Ulovlig parkering i Vg spor 3?

Torsdag 1. november 2012 er AR AR 1001 kommet i tog 5491 og parkeret i spor 3 V.

Langs sydsiden af spor 3 er arbejdet ved anlæggelsen ikke afsluttet endnu. Der ligger en del kabler, og **røde** rør til at trække ledninger i rager op af jorden forskellige steder. Det regner.

Næste dag et kvarter over midnat, det vil sige **fredag 2. november 2012**, skal AR 2044 parkeres i spor 3 Ø. Der er intet fremmednet at se lige Ø for AR 1001, men det holder jo også i spor 3 V, som det skal. AR 2044 rg forbi DV 32 (DV er forkortelse for dværg) og hen til den østlige sporstopper. Heller ingen fremmednethunстик. Så må AR 2044 rg tilbage forbi DV 31, og foran AR 1001 ligger der en for kort sort gummiledning med et fremmednethunстик.

Heldigvis er AR 1001 parkeret omkring 2½ meter fra den vestlige sporstopper i spor 3, så togsættet må "fyres op", af med fremmednet, rg hen til en halv meter fra sporstopperen, fremmednethunстик sættes i, AST-uret stillet igen på **04:33**, og togsættet lukkes ned.

AR 2044 rg hen til en meter fra AR 1001, og nu kan den sorte gummiledning med fremmednethunстик lige nå til A-enden af AR 2044. AST-uret sættes til **04:33**, og dét togsæt lukkes ned.

Havde nu AR 2044 vendt omvendt, altså med B-enden mod V, kunne det ikke være kommet til fremmednet denne nat, og de tre hovedknive ved batterierne måtte udtages. Fire timer senere måtte der så skulle foretages en koldstart af de to motorer, der normalt med varme fra oliefyret skal være > 40 VC ved opstart. Så havde det været et koldt togsæt for de morgenfriske passagerer at komme ind tørvejr i. En 50 meter lang forlængerledning ville kunne afhjælpe dét problem.

Der er en rampe med skrå stigning og rækværk ved spor 3 V, men rampen ender med et lodret fald på en halv meter. Pladsbelysningens lygte står på den anden side af det nye hegn langs det gamle rangerterræn, men lampen tænder og slukker, som vinden blæser. Der er således af og til temmelig mørkt.

Mandag 5. november 2012 meddeler Driftscentret, at der ikke må parkeres i spor 3 i **Vg**, da sporet ikke er godkendt af Arrivas sikkerhedsorganisation. Det betyder, at de to overnattende togsæt må holde i det ene (nok ikke begge) togvejsspor med batteriknivene udtagne.

(BL)

Ma 5/11 2012

To snepløve kommer til Str

Rejseplan

En MX fra CFL skal køre de snepløve, der har været til eftersyn i **Fa**, til **Str**. Derfor er der i dag tillyst særtog CG 6121 (Fa-Str), MX 150, 100 km/t. med afgang fra **Fa** 8.50, **Id** 10.37, **Uu** (43)-46, **Ho** 11.02, **Hm** (09)-27, **Str** 11.34.

Det kunne være, at der ville komme en pause i den evige (næsten) regn, og så ville det være bedre at rejse til **Id** (Vildbjerg) frem for **Uu** (Aulum), hvor det i givet fald ville forekomme (måske) modlys. Tilrejse med tog RV 3726 (Str-Fa) med den evige MR (DSB **MRD 4213+13**).

Derefter kan der med held ses MjbaD MX 26, der skulle være kørt fra **Odd** til 7.38 med kurs mod **Lmv**.

Id

Ankomst 9.55½ (24), og vejret er som sædvanligt gråt med finregn. Et påtænkt fotosted kunne blive i nordenden af **Id** ved Vestjyllands Andel eller på det åbne stykke ved I-signalet. Vestjyllands Andel blive baggrund set fra ovk 54a. For 30 år siden (1981) fik **dlg** godsvogne til eget sidespor (spor 3's forlængelse).

Tiden går, men der er kuk i toggangen, for tog 3726 krydser normalt tog L 719 (Vj-Str) i **Hr**, men det er ikke dukket op. *Hvad kan der være sket en sådan formiddag?*

Endelig sikres ovk 54a, og kl. 10.43 (26) passerer CFL MX 1023 (b) + snepløv BDK 980 3 130-5 + 129-7 + to grå CFL cargo gsv.

Når **Str** er nået, skal der køres et snepløvtoget **Str-Vp-Str**, hvilket plejer at finde sted **primo november**. Få gange har der været kørt **Str-Hm-Str**.



Tog 719 x 726 i Id i stedet for i Ho

Videre skal rejsen foregå fra **Id** mod **Hr** med tog L 726 (Str-Fa), men først må tog 719 ankomme kl. 10.53 (240) i spor 1 med DSB MFA 5065+65. Dernæst standser tog 726 10.57-57½ (25½/25½), hvor tog 719 afgår samtidigt (244). Det regner stadigt ...

Tgf på 726 fortæller: – *Sporskifteproblemer i Sno*. (Snoghøj).

Kulørt MX ankommer til Hr

Her kl. 11.20 er MjbaD MX 26 ikke at se. (Det regner stadigt ...). *Den kan vel være kørt over Sj?*

Kl. 11.37 høres en karakteristiske lyd af klodsbremser og en efterfølgende tavshed, når et lokomotiv eller et tog bremser. Der kigges op. Nå, de dominerende farver  og  fortæller, at det forsvundne lokomotiv MjbaD MX 26 på turen fra HHJ, **Odd** afgang 7.38, har brugt fire timer om turen til **Hr** – ikke så lidt.

11.37½ sætter MX 26 i gang fra spor 5, men om det nu kører over **Sj** eller over **Ho** til **Vem-Lmv**, kan ikke ses. Hvis det lykkes at se en TA, vil dette spørgsmål blive opklaret.

Møde og overhale MX 26

Lidt efter fortæller en Arriva-lkf, at han med tog RA 5320 (Sj-Ar) mødte MX 26 mellem **Sd** og **Ar**. Det vil sige efter kl. 9.04 På tilbageturen til **Hr** med tog RX 5331 (Ar-Hr) overhalede han MX 26 i **Fu** (Funder). Ifølge TKV er det sket kl. 10.43. Tænk, så tæt toggang på **Silkeborgbanen** en **mandag-fredag**, at det er muligt for en lkf at møde/krydse og overhale en MX. Der er ingen ATC **Sd-Sj-Vem**, så der må køres med mere end 70 km/t.

11.42 høres atter bremseklodsstøj, og øjeblik efter standses den 12-cylindrede motor på MX 26 i spor 6. Aha, så kan der skrives (Ar-Hr) efter det indtil videre ukendte tognummer.

TA for materieltoget

Tog VM 226300 (Ar-Hr), MX 0, Ar-Sd 70 km/t., Sd-Hr 110 km/t.

Ar 9.15, Sd (36)-42, Ry (50)-53, Sv 10.(02)-16, Sl 21, Fu (27)-57, Ik 11.(13)-18, Hu (23)-28, Hr 11.37.

(Komplet under **KØREPLANER**)

Placering af snepløve i Str

Ad venstre gren bag sporskifte 22 i pakhussporet står 980 3 130-5 med sneploven hen mod hjælpevogn 11.

V for sporskifte 107 lige mod V på højbanen står snepløve 980 3 129-7 med ploven mod sporstopperen.

Snepløve 980 3 130-5 og 980 3 129-7 blev set forvist i **Ho torsdag 6. september 2012**, hvor snepløve 130-5 stod nordligst.

(BL)

To 8/11 2012

Tog 5460 strander i Lg

Tog 5460 (Vg-Ar) ankommer rettidigt til **Up** (Ulstrup) med AR AR 1015, men der kommer ingen udkørsel, så tog 5460 må køre på sigt til **Lg**. Minus 4 i afgang. Det er med maks. 40 km/t.

Indkørselssignalet til **Lg** er slukket. Helt underligt at se et sort indkørselssignal. På den anden side af **Gudenå** kan ses lyntoget fra **Ar**, der også holder for stop ● ved I-signalet.

Lg

Indrangering i spor 1 med ankomst 211½. I spor 3 holder det krydsende tog 5471 (Ar-Str). Hele sikringsanlægget er faldet ud; dog lys i PU'erne. Ingen kontrol på sporskifter. Togene kan kun holde stille. Motorerne stoppes, for det kan vare længe, får noget tog kan komme til at køre.

I spor 4 kører lyntoget langsomt igennem. Ude ved den nordlige indkørselssignal holder lyntoget fra **Ab**.

Vi får at vide, at passagerne i det to Linttog skal bytte tog, idet fra spor 1 kan der kun køres mod **Up**. *Måske kan de komme med lyntoget fra spor 2?* I hvert fald til **Ar**, så alle venter ved spor 2. Nej, det nye togsæt med tognummer 5460 bliver det første tog ad venstre spor mod **Ha** (Hadsten). Alle passagererne, der er mange, går over til perron 2 og stiger inde i AR AR 1016 + 1020 i spor 3. Lidt efter kommer lyntoget ind i spor 2 og får en udrangering. Fra spor 1 afgår tog 5471 mod **Up**, som det "overflyttede" tognummer er.

Der går yderlige 5-10 minutter, før tog 5460 får en udrangering fra spor 3 og får lov til at køre ad højre hovedspor, hvor to grønne lys fra udkørselssignalet. **Lg** afgang kl. 17.17½ (242½).

Ar

Der vindes 4½ minut til **Ar**, hvor ankomst bliver kl. 17.52. Flere passagerer med pladsbilletter kan derfor nå at skifte til tog IC 158 (Ar-Kh) med afgang kl. 18.01.

Tog 5371 (Ar-Sj)

Videre går turen sker med tog RA 5371 (Ar-Sj) med afgang kl. 18.09, og i de 17 minutter købes en calzone for 32 kroner. Tog 5371 afgår rettidigt 18.09.

Sd

I **Sd** spor 3 er der ankomst kl. 18.28½ (±0). Passagerer venter ved spor 2. *Hvorfor det?* Ud at kigge. I monitoren står **Intercity 18.15**. Aha, det er tog 158, som tog 5371 er kørt foran, der ankommer.

– *Kan nogle af de passagerer, der var nervøse for ikke at kunne tog 158, ses i MF-toget?*

Det havde været hurtigere at komme til **Sd** ved at køre med Arriva Tog A/S. Desværre afgår tog 5371 først 18.34 (23), for tog RA 5368 (Sj-Ar) havde holdt for stop ved I-signalet, idet tog 158 skulle ekspederes i spor 2.

(BL)

KØREPLANER

Ma 21/11 2011

DSB & Privatbaner: tjenesteplaner – update 120520

– *Interesse i at kigge i gamle tjenestekøreplaner, togplaner (Tpl), kørselsfordeling/maskinløb og Skematiske fortegnelse og opgørelse over trækraft/togsæt og vogne ved DSB, TIB? Da prøv disse to links:*

Tkpl fra 1894 frem til 1970

Kilde: <http://kmk-ho87.dk/forum/showthread.php?tid=172>

1.1. TIB (Ø/V) nyudgaver

(BL)

Ma 2/1 2012

Køreplan Timetable
Øresund
Gyldig fra **02. 01. 2012**



(BL)

2012

Indlæg til køreplanen 2012

Da man ikke kører IC4 tog foreløbigt, er der følgende ændringer:

- K12 køreplanen er annonceret et nyt lyntogssystem (i tognummerrækken 2xx) mellem Kastруп og Aarhus, med standsninger København H, Nyborg, Odense og Vejle. Disse nye lyntog kører ikke indtil videre, da de er tilrettelagt tit at køre med IC4. Vi arbejder på at få dem ud at køre så snart som muligt.
- Fire lyntog køres indtil videre med dobbeltdækkertog mellem København H og Aarhus H.

Det er ma-fr lyntog 2 og lyntog 29, og, dagligt lyntogene 44 og 69. Disse lyntog får en anden køreplan med ændrede tider og færre standsninger. De ændrede køreplaner kan findes på www.dsb.dk.

- Mellem Aarhus H og Aalborg indsættes i weekender lidt flere MR i InterCity tog i stedet for IC3 materiel. Det drejer sig om på fredage InterCity togene 129, 147, 150 og 168, og på søndage InterCity togene 125, 142 og 146. Dette giver en længere rejsetid for kunderne som rejser gennem Aarhus.

Disse sidste øjeblikksændringer skyldes som sagt IC4 problemer og gælder derfor fra køreplanens start og indtil videre, til vi igen kan køre med IC4.

DSB beklager meget disse ændringer.

DSB

Manglende korrektur

“IC4 tog” er et sammensat ord, så en bindestreg mangler: “IC4-tog”.

Ordet »ændrede« findes ikke. Der skulle have stået »ændret«, der skrives med tre færre bogstaver.

To sådanne fejl kunne tyde på megen hast med at få publiceret disse køreplansændringer, men da al tekst står på et A5-ark med skriftstørrelse 12 pkt., burde der være tid til at lave det pågældende etb og en anden person foretage korrektur.

Et sådant svigt i en stor, statslig virksomhed fortæller om firmaet politik ved udsendte bekendtgørelser til alle rejsende.

A5-flyer fundet på hylde ved billetsalget på **Ar torsdag 4. oktober 2012**.

Ukendt er gyldig fra, fremlægningsdato og udløbsdato.

(BL)

Godstog til/fra TX Logistik Terminal Pa

Tirsdag Tog 40563 (Pa-Verona), Pa af 22.18.

Onsdag Tog 40565 (Pa-Verona), Pa af 0.54.

Torsdag Tog 40560 (Verona-Pa), Pa an 0.05.

Fredag Tog 40564 (Verona-Pa), Pa an 0.53.
Tog 40561 (Pa-Verona), Pa af 20.22.

Lørdag Tog 40568 (Verona-Pa), Pa an 18.43.
Tog 40569 (Pa-Verona), Pa af 19.48.

Søndag Tog 40562 (Verona-Pa), Pa an 16.09.

Alle godsvogne rg til/fra Padborg Kombiterminal.

Kilde: Railcare/TX Logistik, **tirsdag 17. maj 2011**

(BL)

Sø 12/6 2011 – fr 2/9 2011 & ti 1/11 2011 – lø 10/12 2011

Godstog til/fra TX Logistik Terminal Pa

Tirsdag Tog 40563 (Pa-Verona), Pa af 22.18.

Onsdag Tog 40565 (Pa-Verona), Pa af 0.54.

Torsdag Tog 40560 (Verona-Pa), Pa an 4.20.

Fredag Tog 40564 (Verona-Pa), Pa an 2.03.
Tog 40561 (Pa-Verona), Pa af 20.22.

Lørdag Tog 40568 (Verona-Pa), Pa an 18.43.
Tog 40569 (Pa-Verona), Pa af 19.48.

Søndag Tog 42704 (Verona-Pa), Pa an 16.09.

Kilde: Railcare/TX Logistik, **tirsdag 17. maj 2011**

(BL)

Sø 11/12 2011 – lø 8/12 2012

Godstog fra Pa til Kufstein

Tog TG 40563 (Pa-Verona)

Tfz 189, 1590 t GL, Mbr 77 P, 100 km/h, GeH 195, 465, 894, 896.

Pa	21.52	Ansbach	9.18-25
Bft Hmb-Eidel Ef	0.03-20	Donauwörth	10.33-46
Bft Hmb-Roth	0.45-53	Bft Augsburg Hbf	11.24-12.00
Celle Rbf	2.24-27	Mammendorf	12.26-31
Bft Göt Rbf	4.13-15	Bft München-Laim Rbf	12.59-14.58
Sontra	5.01-23	Grafring Bf	15.32-57
Bft Fulda Pbf	6.20-29	Kufstein	16.41.
Jossa	7.15-17		
Bft Würzburg Hbf	8.04-08		

Kilde: DB tjenestekøreplan

Verona an 0.10.

(BL)

Lø 2/6 2012 – sø 28/10 2012

Ændringer i trafikken

Aalborg-Frederikshavn: Busser til og med 28. oktober mens vi ombygger banen samt reparerer Limfjordsbroen

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

Hvor og hvornår er der ændringer?

Til og med den 28. oktober kører vi busser mellem Aalborg og Frederikshavn. Der kører ingen tog.

Du kan se de nye tider her på Rejseplanen.

Her kan du downloade en køreplan

Køreplan til og med 28. oktober.

...

Kilde:

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

(BL)

To 9/8 2012

Togdriften indstillet mellem Es og Tdr

Togdriften indstillet mellem **Es** og **Tdr** her til morgen pga. fjernstyringsnedbrud. Der køres erstatningsbefordring for alle tog af De Blå Busser. Vi beklager ulejligheden.

Kilde: Arriva Tog A/S, Driftscentret, **torsdag 9. august 2012** 4:53.

Togdriften genoptages mellem Es og Tdr

Togdriften på **Tønderbanen** forventes genoptaget fra klokken cirka 06:00. De aflyste tog her til morgen er: 5001, 5002, 5005, 5006 og 5016. Erstatningsbefordring køres af De Blå Busser.

Kilde: Arriva Tog A/S, Driftscentret, **torsdag 9. august 2012** 5:41

(BL)

Ma 13/8 2012

Arriva tilbage på sporet

Mandag 13. august vender hverdagen tilbage i den kollektive trafik i Midtjylland. Det store sporarbejde mellem Herning og Skanderborg når sin afslutning, togbusserne kører i garage, og togene vender tilbage på skinnerne.

»Vi glæder os rigtig meget til at komme på skinner igen og ser frem til at byde vores passagerer velkommen tilbage i vores tog. Det bliver en fornøjelse at køre på helt nyrenoverede skinner, der gør os i stand til at køre med fuld hastighed på hele strækningen. Det vil give vores passagerer endnu flere tog til tiden i mange år fremover,« siger togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva Danmark.

Banedanmark har brugt de seneste fire måneder på at renovere 22 broer, ombygge 33 overkørsler og udskifte 44 kilometer skinner på den 75 kilometer lange strækning.

Arriva fejrer åbningen af strækningen med små overraskelser til passagererne i Herning, Silkeborg og Aarhus mandag 13. august fra klokken 6.30 til 8.30.

Køreplanen er den samme som før sporarbejdet: <http://www.mitarriva.dk/rejser-indland/koreplaner>

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/158-arriva-tilbage-pa-spoeret>

(BL)

To 23/8 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:

LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194091 (Jæt-Remisen)

Jægersborg 22.28 192214

Remisen 22.20

Materiel fra BDK, 40 km/t.

Kilde: Lokalbanen, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**

(BL)

Lø 25/8 2012 & sø 2/9 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:

LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194050 (Jæt-Remisen)

Jægersborg 17.10 191654

Remisen 17.12

Materiel fra BDK, 40 km/t.

Kilde: Lokalbanen, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**

(BL)

Lø 25/8 2012 – sø 26/8 2012 & lø 1/9 2012 – sø 2/9 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:

LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194001 (Jæt-Nær)
Jægersborg 10.07 190954
Lyngby Lokal 10.09½ 10.10
Brede 10.13½ 10.14
Ørholm 10.16 10.17 191014
Nærum 10.20

Tog V 194002 (Nær-Jæt)
Nærum 10.38
Ørholm 10.42 10.46 191039
Brede 10.48 10.48½
Lyngby Lokal 10.52½ 10.53
Jægersborg 10.56 191059

Tog V 194003 (Jæt-Nær)
Jægersborg 11.07 191054
Lyngby Lokal 11.09½ 11.10
Brede 11.13½ 11.14
Ørholm 11.16 11.17 191114
Nærum 11.20

Tog V 194004 (Nær-Jæt)
Nærum 11.38
Ørholm 11.42 11.46 191139
Brede 11.48 11.48½
Lyngby Lokal 11.52½ 11.53
Jægersborg 11.56 191159

Tog V 194005 (Jæt-Nær)
Jægersborg 12.07 191154
Lyngby Lokal 12.09½ 12.10
Brede 12.13½ 12.14
Ørholm 12.16 12.17 191214
Nærum 12.20

Tog V 194006 (Nær-Jæt)
Nærum 12.38
Ørholm 12.42 12.46 191239
Brede 12.48 12.48½
Lyngby Lokal 12.52½ 12.53
Jægersborg 12.56 191259

Tog V 194007 (Jæt-Nær)
Jægersborg 13.07 191254
Lyngby Lokal 13.09½ 13.10
Brede 13.13½ 13.14
Ørholm 13.16 13.17 191314
Nærum 13.20

Tog V 194008 (Nær-Jæt)
Nærum 13.38
Ørholm 13.42 13.46 191339
Brede 13.48 13.48½
Lyngby Lokal 13.52½ 13.53
Jægersborg 13.56 191359

Tog V 194009 (Jæt-Nær)
Jægersborg 14.07 191354
Lyngby Lokal 14.09½ 14.10

Brede	14.13½	14.14	
Ørholm	14.16	14.17	191414
Nærum	14.20		

Tog V 194010 (Nær-Jæt)

Nærum	14.38		
Ørholm	14.42	14.46	191439
Brede	14.48	14.48½	
Lyngby Lokal	14.52½	14.53	
Jægersborg	14.56		191459

Tog V 194011 (Jæt-Nær)

Jægersborg	15.07		191454
Lyngby Lokal	15.09½	15.10	
Brede	15.13½	15.14	
Ørholm	15.16	15.17	191514
Nærum	15.20		

Tog V 194012 (Nær-Jæt)

Nærum	15.38		
Ørholm	15.42	15.46	191539
Brede	15.48	15.48½	
Lyngby Lokal	15.52½	15.53	
Jægersborg	15.56		191559

Tog V 194013 (Jæt-Nær)

Jægersborg	16.07		191554
Lyngby Lokal	16.09½	16.10	
Brede	16.13½	16.14	
Ørholm	16.16	16.17	191614
Nærum	16.20		

Tog V 194014 (Nær-Jæt)

Nærum	16.38		
Ørholm	16.42	16.46	191639
Brede	16.48	16.48½	
Lyngby Lokal	16.52½	16.53	
Jægersborg	16.56		191659

Tog V 194000 (Remisen-Jæt)

Remisen	9.39		
Jægersborg	9.41		

Materiel, 40 km/t.

1. Krydsning i Ørholm skal foregå uden brug af samtidig indkørsel, jvf. SIN instruks 70
2. A.h.t. plantogenes rettidige kørsel med kort overgangstid til S-tog i Jægersborg aflyses særtogskørslen af FC, hvis særtogskørslen påfører plantogene forsinkelse
3. Standsningen i Ravnholm i retning mod Ørholm skal ske af hensyn til automatisk tænding af efterfølgende overkørsel ved passage af tændsted efter perronen i Ravnholm
4. Bremseprocenten for Sm 13 skal være minimum 72 % jvf. TIB LB ved kørsel på Nærumbanen med 60 km/t.

Andet:

På CDS skal der anvendes slutsignaler jf. SR § 12. I dagslys og klart vejr kan der anvendes "slutsignal for veteranog" jf. veteranogsbestemmelserne SIN-VET pkt. 17.7.2

Længde i meter 14,4. Vognvægt tons: 14. Bremsevægt tons: 14.

Kilde: Lokalbanen, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**

(BL)

Sø 26/8 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:
LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194016 (Nær-Jæt)

Nærum	17.38		
Ørholm	17.42	17.46	191739
Brede	17.48	17.48½	
Lyngby Lokal	17.52½	17.53	
Jægersborg	17.56		191759

Lukket arrangement

Tog V 194053 (Jæt-Remisen)

Jægersborg	18.30		191814
Remisen	18.32		

Materiel, 40 km/t.

Kilde: Lokalbanen, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**
(BL)

Sø 26/8 2012 & lø 1/9 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:
LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194015 (Jæt-Nær)

Jægersborg	17.07		191654
Lyngby Lokal	17.09½	17.10	
Brede	17.13½	17.14	
Ørholm	17.16	17.17	191714
Nærum	17.20		

Lukket arrangement

Kilde: Lokalbanen, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**
(BL)

Lø 1/9 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:
LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194017 (Nær-Fgv)

Nærum	17.38		
Ørholm	17.42	17.46	191739
Brede		17.48	
Fuglevad	17.50		194018

Lukket arrangement

Tog V 194018 (Nær-Jæt)

Jægersborg	17.52		194017
Brede	17.54		
Lyngby Lokal	17.56	17.57	191754
Nærum	18.00		

Lukket arrangement

Tog V 194019 (Nær-Jæt)

Nærum	18.18		
Ørholm	18.22	18.26	191819
Brede		18.28	
Jægersborg	18.36		1941839

Lukket arrangement

Tog V 194054 (Jæt-Remisen)

Jægersborg	18.50		191834
------------	-------	--	--------

Remisen 18.52

Materiel, 40 km/t.

Kilde: Lokalbanel, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**
(BL)

Sø 2/9 2012

Lokalbanen, Nærumstrækningen

Nordsjællands Veterantog har bestilt følgende kørsler:

LNJ Sm 13, 60 km/t.

Tog V 194048 (Remisen-Jæt)

Jægersborg 18.19

Remisen 18.21

Materiel til BDK, 40 km/t.

Kilde: Lokalbanel, Nærumstrækningen, **Hi**, TA 43/2012 (LNB), **mandag 16. juli 2012**
(BL)

Ma 3/9 2012

De otte MR-tog fra Kb kører til Fa

RØ 1500 Kb 04:16 – Ro 05:32 MR 25 + 13 + 07 + 72 RØ 1500 aflyst Ro – Kk.

De fire MR fortsætter i M 6405 Ro 05:55 – Fa 08:01

M 6402 Kb 09:34 – Ro 10:40 MR 69 + 24 + 27 + 20 og videre i

M 6403 Ro 10:55 – Fa 12:51

(JSL via BL)

To 6/9 2012

Første MP ankommer til Str

Prøvekørsel af materiel

Tog M 8311 (Ar-Str) MP

Ar 8.13, Vj 9.01-11, Vjs 14-14½, Jl 27½-28, Gg (34)-42, Gw 49½-50, Ty 56-56½, Bb 10.03-04 Ft (10)-15, Hr 26-27, Id 39-39½, Uu 45½ 46, Ho 11.00-02, Hm 09½-26½, Str 11.33.

Tog M 8312 (Str-Ar), MP

Str 12.32, Hm 39-41, Ho 48-49, Uu 13.02-02½, Id 08½-13½, Hr 26-27, Bb 42-46, Ty 53-53½, Gw 59½-14.00, Jl 12½-16½, Vjs 28½-29, Vj 32-42, Ar 15.35.

Kilde: TA 15892, **tirsdag 4. september 2012**
(BL)

Ma 10/9 2012

Aflyste Arrivatog på Thybanen

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog mellem Str og Ti: 5501 og 5502. Dette skyldes et overgravet kabel på Struer Station. Papuga Bus kører bus fra Struer til Thisted.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 5:09:40

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog mellem Str og Ti: 5505, 5506 og 5509. Dette skyldes et overgravet kabel hos Banedanmark. 5506 erstattes af Papuga Bus.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 5:51

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog 5514 mellem Ti og Str, afg. Ti kl. 8:19 pga. overgravet kabel Der er indsat bus fra Arriva Bus.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 7:34

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog 5517 mellem Str og Ti, afg. Str kl. 8:48 pga. overgravet kabel Der er indsat bus af Venø-bussen.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 7:34

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog 5522 mellem Ti og Str, afg. Ti kl. 10:15 pga. overgravet kabel Der er indsat bus af Venø-bussen.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 8:14.

Togdriften på strækningen Str-Ti er nu genoptaget.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 10:21

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog 5431 mellem Vg og Sk, afg. fra Vg kl. 10:16 pga. overgravet kabel på fjernstyringen. Der er indsat taxa.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 10:35

Arriva Tog beklager, at vi er nødt til at aflyse følgende tog 5434 mellem Sk og Vg, afg. fra Sk kl. 11:08 pga. overgravet kabel på fjernstyringen. Der er indsat De blaa Busser.

Kilde: Driftscentret, **mandag 10. september 2012** kl. 10:41

Placering af materiel

Placering af lok ifm. målekampagne med UFM 120.

Tog BM 8222 (Rd-Ar), MX 0, 130 km/t.

Rd 13.50, Ar 14.26.

Kmp Rd betjent ved tog 8222.

Ar ankommer i 400-gruppen.

Kilde: Toganmeldelse nr. 15910, **fredag, 7. september 2012**

(BL)

Ti 11/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40563 (Pa-Verona)

Pa af 21.52, Kufstein, Verona **onsdag** an 23.52.

Fra Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40560 (Verona-Pa)

Verona af 21.54, Hall in Tirol **onsdag** 4.07-55, Kufstein, Pa **onsdag** an 23.36.

Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 37 2012**

(BL)

To 13/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40565 (Pa-Verona)

Pa af 0.54, Kufstein, Verona **fredag** an 2.04.

Fra Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40564 (Verona-Pa)

Verona af 1.17, Kufstein, Pa **fredag** an 1.08.

Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 37 2012**

(BL)

Fr 14/9 2012

Godstog til/fra TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40566 (Verona-Pa)

Verona af 19.59, Kufstein, Pa **lørdag** an 17.01.

Til Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40561 (Pa-Verona)

Pa af 20.22, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **søndag** an 0.14.

Fra Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 37 2012**

(BL)

Lø 15/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40569 (Pa-Verona)

Pa af 19.48, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **lørdag** an 22.30.

Fra Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40562 (Verona-Pa)

Verona af 20.06, Tarvisio Boscoverde, Kufstein, Pa **søndag** an 22.30.

Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 37 2012**

(BL)

Lø 15/9 2012 – lø 8/12 2012

Den første udgave af en køreplan fra **Es** til **Nbl** havde gyldighed fra **søndag 1. juli 2012** til **lørdag 8. december 2012**.

Det har været nødvendigt at ændre afgangstiderne, så der er trykt en 2. udgave af den nye køreplan fra **Es** til **Nbl**, der trådte i kraft **lørdag 15. september 2012**.

Indhold

Den første udgave var hæftet i ryggen og på 12 sider. Først er der en orientering om Vestbanens overlevelseskamp og dens fremtid med overskrifter som:

Velkommen i dit nye tog

Vestbanen gør det nemt

Hjælp os med at passe på dit tog de næste mange år.

Dit nye tog

Udnyt rejsetiden.

Fri internet i toget og på stationen

Sådan rejser du med toget

Køb af billet

FRITID SKAL VÆRE FRI tid.

Den 2. udgave er på 10 sider, og er sat op lige som de seks andre Arriva-publikumskøreplaner. Informationen er skåret ned til at fylde 2 sider med overskrifter efterfulgt af 1-3 linjer tekst. Bagsiden er et reklamebillede med to skoleelever.

(BL)

Sø 16/9 2012

Placering af materiel

Placering af lok ifm. målekampagne med UFM 120.

Tog BM 8429 (Ar-Pa), MX 0, 130 km/t.

Ar 15.04, Vj 52½, Fa 16.09-52, Kd 17.02½, Fz (25)-18, Pa 17.55.

Ar afgår fra 400-gruppen.

Kilde: Toganmeldelse nr. 15910, **fredag, 7. september 2012**

Det var DSBM MX 1001 + 2 Rs, der ankom til **Pa** kl. 17.55 (±0).

(BL)

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40567 (Pa-Verona)

Pa af 20.22, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **tirsdag** an 0.14.

Fra Padborg Kombiterminal.

Tog 43158 (Verona-Pa)

Verona af 23.41, Tarvisio Boscoverde, Kufstein tog 43158/SZ, Pa **tirsdag** an 7.15.

Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 37 2012**

(BL)

GYLDIG FRA 15.09.2012 TIL 08.12.2012

ESBJERG > VARDE > NR. NEBEL
VESTBANEN

BEMÆRK
2. UDGAVE

^
Esbjerg

Varde

Oksbøl

^
Nr. Nebel

SYDTRAFIK

Måletog

Operatør: Banedanmark

Tog BM 8037 (Pa-Es), MY 200, 100 km/t.

Pa 8.28, Lk 9.28-58, Bm 10.(27)-29, Tb (36)-39, Es 10.46.

Bemærkning BM 8037 medbringer UFM 120 og 2 Rs-vogne.

Tog BM 8039 (Es-Ar) MY 200, 100 km/t.

Es 11.16, Fa 12(21)-13.02, Vj 21, Hed (31)-37, Ar 14.26.

Bemærkninger Ar Skal benytte 400-gruppen

BM 8039 medbringer UFM 12A og 2 Rs-vogne.

Kilde: Toganmeldelse nr. 15408, **tirsdag 11. september 2012**

(BL)

Ma 17/9 2012 – ti 18/9 2012

Befordring af vindmøller

Tog DGS 45678 (36.5) Ruhland-Taulov (Helmstedt-Pa). Tfz: 285 SG, ab Maschen 185. 100 km/h.

Wagenzuglast: 1.000 t. Wagenzuglänge: 657 m. Gesamtzuglänge: 676 m. Mbr 60 R/P. 100 km/h

Helmsted 19.40, Abzw Weddel 20.02, Abzw Waldhausen 53, Ahlem 21.02-24, Rohrsen 22.07-1.09, Westerstalsede 1.42-2.08, Maschen Rbf Msof 3.09-5.07, Tfz Wechsel, Hmb-Harburg 5.14, Hmb-Barmbek 5.31-6.39, Wrist 7.23-37, Fw 9.26-36 lods om bord, Pa 9.47.

Befordrer 55 m lange vindmøllevinger på 9 x 2 Sffggmrrs med drejeskammel.

Kilde: DB, **torsdag 13. september 2012**

(BL)

Ti 18/9 2012

Måletog

Operatør: Banedanmark

Tog BM 8041 (Ar-Hb), MY 200, 100 km/t.

Ar 8.02, Lg (36)-9.20, Hb 9.51.

Bemærkninger Ar Skal benytte 400-gruppen

BM 8041 medbringer UFM 120 og 2 Rs-vogne.

Tog BM 8042 (Hb-Kh), MY 200, 100 km/t.

Hb 10.45, Ar 11.49-12.14, Vj 13.25, Fa 41½, Od 14.21, Htå 15.(53)-56, Kh 16.11.

Bemærkninger Omløb, skal benytte 400-gruppen

BM 8042 medbringer UFM 120 og 2 Rs-vogne.

Kilde: Toganmeldelse nr. 15408, **tirsdag 11. september 2012**

Befordring af vindmøller

Tog CG 6640 (Pa-Es), 2 MX 1200, 100 km/t.

Pa 10.45, Rq 11.(28)-37, Oj 12.(08)-52, Lk 13.30-55, Bm 14.35½½, Es 14.51.

Bemærkninger Es An spor 5.

Tog CG 6675 (Es-Pa), 2 MX 600, 100 km/t.

Es 20.30, Bm (47)-57, Lk 21.30-59, Pa 23.06

Kilde: Toganmeldelse nr. 16541, **mandag, 17. september 2012**

I tog 6640 var trækraften CFL I66 714 + CFL MY 1146, Pa af cirka 10.46 (21). Det er en UT-transport.

Godstog fra TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40563 (Pa-Verona)

Pa af 21.52, Kufstein, Hall in Tirol **onsdag** 18.07-31, Verona **torsdag** an 0.10.

Fra Padborg Kombiterminal.

Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**

(BL)

On 19/9 2012

Måletog

Operatør: Banedanmark

Tog BM 8043 (Kh-Ro), MY 200, 100 km/t.
Kh 8.03, Htå (18)-34, Ro 8.47.

Tog BM 8046 (Ro-Cph), MY 200, 100 km/t.
Ro 9.08, Ig 9.(29)-36, Cph 9.48.
Bemærkninger Ro Skal måle 1. hsp
 Cph Omløb

Tog BM 8044 (Cph-Kh), MY 200, 100 km/t.
Cph 10.18, Kh 10.31.

Tog BM 8055 (Kh-Fa), MY 200, 100 km/t.
Kh 11.03, Ro (26)-55, Rg 12.(16)-27, Mv 13.(23)-29, Od 13.36, Fa 14.16.
Kilde: Toganmeldelse nr. 15408, **tirsdag 11. september 2012**

DB-måletog

Operatør: Deutsche Bahn
Togart: Andet DB-måletog, 140 km/t.
Tog BM 92023 (Pagr-Pa),
Pagr 15.14, Pa 15.16.

Tog BM 92024 (Pa-Pagr)
Pa 15.45, Pagr 15.46½.

Tog BM 92025 (Pagr-Pa),
Pagr 16.59, Pa 17.01.

Tog BM 92024 (Pa-Pagr)
Pa 18.23 Pagr 18.24½.
Bemærkninger Flb Videre til Hamburg-Altona
Kilde: Toganmeldelse nr. 16619, **tirsdag 18. september 2012**

Placering af materiel

Placering af lok ifm. målekampagne med UFM 120.
Tog BM 8453 (Fa-Ar), MX 0, 130 km/t.
Fa 15.00, Vj 14, Ar 15.58.
Ar ankommer i 400-gruppen.
Kilde: Toganmeldelse nr. 15910, **fredag, 7. september 2012**

Godstog til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40560 (Verona-Pa)
Verona af 21.54, Kufstein, Pa **onsdag** an 23.36.
Til Padborg Kombiterminal.
Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t
Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**
(BL)

To 20/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40565 (Pa-Verona)
Pa af 0.54, Kufstein, Verona **fredag** an 1.58.
Fra Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40564 (Verona-Pa)
Verona af 1.17, Kufstein, Pa **fredag** an 1.08.
Til Padborg Kombiterminal.
Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t
Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**
(BL)

Befordring af vindmøller

Tog DGS 45678 (36.5) Ruhland-Taulov (Helmstedt-Pa). Tfz: 285 SG, ab Maschen 185. 100 km/h. Wagenzuglast: 1.000 t. Wagenzuglänge: 657 m. Gesamtzuglänge: 676 m. Mbr 60 R/P. 100 km/h Helmsted 19.46, Abzw Schmiedekp 20.11-20, Misburg 21.04-34, Ahlem 52-22.35, Linsburg 23.09-21, Rohrsen 33-49, Maschen Rbf Msof 1.11-2.10 Tfz-Wechsel, Hmb-Harburg 2.17, Fw 4.44-54, lods om bord, Pa 5.05.

Kilde: DB, **fredag 14. september 2012**
(BL)

Fr 21/9 2012

Befordring af vindmøller

Operatør: CFL Gargo Danmark
Tog CG 45678 (Pagr-Pa), BR 185 1000, 100 km/t.
Pagr 5.03, Pa 5.05

Bemærkninger Transport fra Helmstedt. Helmstedt af 19.46 den 20/9 2012.
Kilde: Toganmeldelse nr. 16615, **tirsdag 18. september 2012**

Årsag

Ændret behov
Operatør: CFL Cargo Danmark ApS

Aflyses

CG 6616 (Pa-TI) TA 16544 21.09.2012
CF 7239 (TI-Pa) TA 16544 21.09.2012

Tillyses

Tog CG 6622 (Pa-Es), 2 MX 1200, 100 kmt.
Pa 7.30, Vk (42)-44, Te (56)-8.02, Oj (44)-9.04, Lk 30-56, Bm 10.35, Es 10.51.
Bemærkninger Befordrer UT
Lk Omløb
Es Skal ank. i spor 5.

Tog CG 6675 (Es-Pa), 2 MX 600, 100 km/t.
Es 17.15, Bm 17.29, Lk 18.(00)-32, Sst (53)-55, Te 19.(30)-53, Pa 20.08.
Bemærkning Lk Omløb
Kilde: Toganmeldelse nr. 16719, **torsdag 20. september 2012**

Bemærk

Konflikt mellem parentes omkring ankomsttid i **Lk** og noten "Bemærk Lk Omløb"! (Sjællænder)

Placering af materiel

Placering af lok ifm. målekampagne med UFM 120.
Tog BM 8455 (Ar-Rd), MX 0, 130 km/t.
Ar 14.39, Rd 15.16.
Kmp Rd betjent ved tog 8222.
Ar afgår fra 400-gruppen.
Kilde: Toganmeldelse nr. 15910, **fredag, 7. september 2012**

Godstog til/fra TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40566 (Verona-Pa)
Verona af 19.59, Kufstein, Pa **lørdag** an 17.01.
Til Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40561 (Pa-Verona)
Pa af 20.22, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **søndag** an 0.14.
Fra Padborg Kombiterminal.
Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t
Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**

(BL)

Lø 22/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40569 (Pa-Verona)

Pa af 19.48, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **lørdag** an 22.30.
Fra Padborg Kombiterminal.

Tog TG 40562 (Verona-Pa)

Verona af 20.06, Tarvisio Boscoverde, Kufstein, Pa **mandag** an 2.00.
Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**

(BL)

Sø 23/9 2012

Godstog fra/til TX Logistik Terminal Pa

Tog TG 40567 (Pa-Verona)

Pa af 20.22, Kufstein, Tarvisio Boscoverde, Verona **tirsdag** an 0.14.
Fra Padborg Kombiterminal.

Tog 43158 (Verona-Pa)

Verona af 23.41, Tarvisio Boscoverde, Kufstein tog 43158/SZ, Pa **tirsdag** an 8.08.
Til Padborg Kombiterminal.

Bemærkninger 450 m = 1300 t, > 450 m = 1200 t, ex Hall 530 m/1600 t

Kilde: TX Logistik, **uge 38 2012**

(BL)

Sø 23/9 2012 – ma 24/9 2012

Befordring af godsvogne

Operatør Railcare Tåg

Tog RG 6181 (Fa-Te), Fa-Vm 23.09.2012, Vm-Te 24.09-2012, MY 500, 70 km/t.

Fa 23.30, Kd 48, Te 0.53.

Bemærkninger Te Skinner til spærring Rq-Te

Kilde: Toganmeldelse nr. 16824, **fredag 21. september 2012**

Sporspærring Te-Vk

Der blev i stedet udlagt 4 60 kg/m-skinner a 180 m lige S det sydlige indkørselssignal til **Te** mellem ovk 201 i km 96,4 og SR-signal 11.5 $\frac{1}{2}$ til ovk 203 i km 97,7 på stykke mod **Vk** (Vejbæk).

(BL)

Ma 24/9 2012

Befordring af godsvogne

Tog RG 6182 (Te-Fa), MY 500, 100 km/t.

Te 3.52, Fa 5.02.

Tog RG 6184 (Kd-Fa), MY 400, 100 km/t.

Kd 4.00, Fa 4.20.

Tog RG 6183 (Fa-Lk), MY 500, 100 km/t.

Fa 22.35, Kd 54, Lk 23.04.

Bemærkninger Lk Skinner til spærring Lk-Kd

Kilde: Toganmeldelse nr. 16824, **fredag 21. september 2012**

Arriva Tog beklager, at vi bliver ca. 5 minutter forsinket på afgang fra Thisted mod Struer kl. 22.44 pga. forsinket DSB-tog.

Kilde: 70Arriva, **mandag 24. september 2012** 22:39:46

(BL)

On 26/9 2012

Befordring af godsvogne

Tog RG 6185 (Fa-Pa), MX 350, 100 km/t.

Fa 5.20, Kd 36½, Vm (50)-6.07, Fz (12)-22, Sst (28)-32, Vk 7.(11)-29, Pa 7.38.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16824, **fredag 21. september 2012**

(BL)

To 27/9 2012

Skinneudlægning

Befordring af materiel

Operatør Railcare Tåg

Tog RB 8098 (Fa-Kd), MX 100, 100 km/t.

Fa 23.10, Kd 23.24.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16999, **tirsdag 25. september 2012**

Blå CONTC MX 1008 klarede opgaven.

(BL)

Fr 28/9 2012

Skinneudlægning

Befordring af materiel

Operatør Railcare Tåg

Tog RB 8100 (Lk-Vn), MX 200, 100 km/t.

Lk 2.10, Vm 2.20.

Tog RB 8105 (Hq-Fa), MX 180, 100 km/t.

Hq 4.30, Kd 4.57, Fa 5.13.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16999, **tirsdag 25. september 2012**

Vindmøllesærtog

Tog CG 6622 (Pa-Es), 2 MX 1200, 100 kmt.

Pa 7.30, Vk (42)-44, Te (56)-8.02, Oj (44)-9.04, Lk 30-56, Bm 10.35, Es 10.51.

Bemærkninger Befordre UT

Lk Omløb

Es Skal ank. i spor 5.

Tog CG 6675 (Es-Pa), 2 MX 600, 100 km/t.

Es 17.15, Bm 17.29, Lk 18.(00)-32, Sst (53)-55, Te 19.(30)-53, Pa 20.08.

Bemærkning Lk Omløb

Bagharpkørsel

RCDK MY 1122 + MX 101Z skal i tidsrummet 8.00-18.00 kørsel fra **Fh** og vestud med MFS-vogne fra ballastrenser til aflæsningsplads. (p).

Det kan godt være, at denne kørsel bliver den sidste bagharpkørsel mellem **Lih** og **Fh**.

(BL)

Sø 30/9 2012

Befordring af materiel

Operatør Railcare Tåg

Tog RB 8196 (Fa-Mv), MX 200, 100 km/t.

Fa 21.25, Od 22.17, Mv 22.23.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16999, **tirsdag 25. september 2012**

(BL)

Ma 1/10 2012

Befordring af materiel

Operatør Railcare Tåg

Tog RB 8205 (Ng-Fa), MX 200, 100 km/t.

Ng 5.00, Od 19, Fa 5.58.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16999, **tirsdag 25. september 2012**

Færgerangering i Fh

RCDK MY 1122 skal rg i **Fh** kl. 16.00 – 17.30. Det er RM95 + 2 MFS + fladvogn og 2 MFS + fladvogn, der skal skubbes om bord på.

MY 1122 i **Fh** skal antagelig i tidsrummet 18.00-22.00 afhente CONTC MY1158 (vand i cylindre) ved **mdt Hj** og slæbe/køre den i m.u./forspand til **Fh**. (p)

(BL)

Ma 1/10 2012 – fr 7/12 2012

Befordring af materiel

Tog AM 8226 (Str-Vg), AR, 120 km/t.
Str 8.38, Ra 9.(15)-22, Vg 9.28.

Tog AM 8465 (Va-Sj), AR, 120 km/t.
Va 17.16, Sj 17.46.

Tog RA 85514 (Ti-Str), AR, 120 km/t.
Ti 8.20, Hw 9.13½-14½ x 5517, Str 9.38. Standsning ved alle togekspeditionssteder.
Kilde: Toganmeldelse nr. 16682, **fredag 21. september 2012**

(BL)

Ti 2/10 2012

Færgerangering i Fh

RCDK MY 1122 kl. 1.00-3.30. Færgeafgang 3.00 med 4 MFS + fladvogn. Sidespor: 2 MFS + fladvogn
CONTC MY 1154 skal køre kl. 7.00-18.00 med skærver fra læsseplads Kvissel til strækning.

Færgerangering kl. 16.00-18.00 med MY 1122 – MY 1158 – MX 1017.

– *Måske skal de sidste maskiner med færgen?* (p)

(BL)

On 3/10 2012

Skærvekørsel

CONTC MY 1154 kl. 7.00-18.00: Kørsel med skærver fra læsseplads i **Kv** (Kvissel) til strækning. (p)

Vindmøllesærtog

Tog CG 6622 (Pa-Es), 2 MX 1200, 100 kmt.
Pa 7.30, Vk (42)-44, Te (56)-8.02, Oj (44)-9.04, Lk 30-56, Bm 10.35, Es 10.51.

Bemærkninger Befordre UT

Lk Omløb

Es Skal ank. i spor 5.

Tog CG 6675 (Es-Pa), 2 MX 600, 100 km/t.
Es 17.15, Lk 18.47-19.07, Pa 20.21.

Bemærkning Lk Omløb

(BL)

Mitarriva følger ikke med i den daglige drift. Prøv at klikke på den angivne link og se, om følgende stadig vises:

Sporarbejde 2012

Planlagte sporarbejder i 2012

Banedanmark har planlagt følgende sporarbejder på Arrivas strækninger i 2012.

...

Struer-Skive

13.08.2012 – 30.09.2012 (begge dage inkl.) – Ingen togdrift – der indsættes busser og rejsetiden vil være forlænget. Detaljeret information og køreplaner!

Sporarbejde Struer-Skive 13. aug. – 30. sep. 2012

Arriva hjemmeside er ikke blevet opdateret i flere dage, for i dag, **onsdag 3. oktober 2012**, står det foran angivne på

<http://www.mitarriva.dk/sporarbejde/12-trafikinformation/34-sporarbejde-struer-skive-13-aug-30-sep-2012>

Kilde: **onsdag 3. oktober 2012**

(BL)

To 4/10 2012

Kørsel for Banedanmark

Tog RB 6306 (Pa-Str), MY 0, 120 km/t.

Pa 3.40, Kd 4.30½, Fa 42, Vj 57, Hr 5.(44)-45, Ib (52)-54, Id (59)-6.01, Uu (07)-11, Ts (16)-18, Ho (26)-30, Hm (36)-46, Str 6.52.

Bemærkninger Struer Lok til RB 6610

Tog RB 6610 (Str-Pa), MY 400, 100 km/t.

Str 8.33, Hm (40)-42, Ho 51-52, Ts 9.(01)-05, Uu (12)-20, Id 26½, Ib (31½)-33½, Hr 42½-43½, Ke (52½)-55½, Ft 10.00½, Bb (05½)-07½, Ty (19)-39, Ges 11.(05)-10, Vj 16, Fa 36, Kd 52½, Te 12(53)-13.23, Pa 13.36.

Bemærkninger Togstørrelse. 210 m

Kilde: Toganmeldelse nr. 17405, **tirsdag 2. oktober 2012**

Bemærk, hvor mange stationer i rækkefølge, hvor der krydses: 7. Det var ~~tæt~~ på 9! Selv ét lokomotiv kan have svært at komme frem i tæt toggang med trængsel på skinnerne.

Fra Str kl. 8.39 (26) afgik RCDK MY 1134 + 5 Rlps + **Plasser & Theurer SSP 110 SW FILSTALEXPRESS LEONHARD WIESS 88511** + **LEONHARD WIESS 88509 FILSTALEXPRESS 09-16/4SY**.

(BL)

Specialarrangement

Operatør: DSB-speciel

Tog EP 8391 (Kh-Ho), ME 165, 140 km/t.

Kh 6.13, Od 7.52, Fa 8.(33)-43, Vj 9.08, Hr 10.27, Uu (45)-46, Ho 11.00.

Bemærkninger Kh Spor 1

Tog M 8492 (Ho-Fa), ME 165, 140 km/t.

Ho 11.41, Hr 12.09½, Ty 12.(38).-39, Ges 13.(03½)-07½, Vj 18, Fa 13.33.

Bemærkninger Ho Materiel fra EP 8391

Tog M 8493 (Fa-Ho), ME 165, 140 km/t.

Fa 20.03, Vj 19½, Ges (25)-26, Ty (55)-56, Hr 21.28, Ho 21.56.

Bemærkninger Ho Materiel til EP 8392

Kilde: Toganmeldelse nr. 15903, **mandag 24. september 2012**

(BL)

Skærvekørsel

CONTC MY 1154 kl. 7.00-18.00: Kørsel med skærver fra læsseplads i **Kv** (Kvissel) til strækning. (p)

(BL)

Afprøvning af snepløve fra Ar

Tog BM 308243 (Ar-Br), MX 100

Ar 11.17, Br 11.24.

Tog BM 308244 (Br-Ar), MX 100

Br 11.45, Ar 11.53.

Kl. 10.42 rg tog 308243 (Ar-Br) i spor 500 i **Ar** og bestod af snepløv BDK 980 3 137-0 + DSBM MX 1001 + BDK 980 3 145-3.

(BL)

To 4/10 2012 – fr 5/10 2012

Specialarrangement

Operatør: DSB-speciel

Tog EP 8392 (Ho-Bet) 4/10 2012, (Bet-Fa) 5/10 2012, ME 165, 140 km/t.

Ho 22.34, Hr 23.(02)-03, Vj 56½, Fa 0.13.

Bemærkninger Fa Spor 16

Kilde: Toganmeldelse nr. 15903, **mandag 24. september 2012**

(BL)

To 4/10 2012 – lø 20/10 2012

Sporspærring Sd-SI-Hr

Banedanmark foretager reparationsarbejde mellem Skanderborg og Herning i dagene torsdag 4. oktober 2012 – lørdag 20. oktober 2012. Arrivas sene aftentog og tidlige morgentog er derfor erstattet af bus. Togbusserne køres af Papuga Bus.

Kilde: Arriva Tog A/S, **onsdag 19. september 2012**
(BL)

Fr 5/10 2012

Specialarrangement

Operatør: DSB-speciel

Tog EP 8394 (Fa-Kh), ME 165, 140 km/t.

Fa 5.29, Od 6.04½, Kh 7.56.

Bemærkninger Kh Spor 1

Kilde: Toganmeldelse nr. 15903, **mandag 24. september 2012**
(BL)

Lø 6/10 2012

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > Togbus erstatter alle tog mellem Holstebro og Struer i skolernes efterårsferie

Togbus erstatter alle tog mellem Holstebro og Struer i skolernes efterårsferie

Fra mandag den 15. til fredag den 19. oktober erstatter togbusser alle tog mellem Holstebro og Struer. Det skyldes, at vi lægger nye skinner på strækningen.

Mere information på www.dsb.dk eller www.mitarriva.dk

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17208>

Sen offentliggørelse på internet

For over en uge siden fortalte en beboer på den tidligere **Hm** Kro – lige på modsatte side af glasventeskuret, at beboerne langs banen skriftligt var orienteret om det kommende sporarbejde i uge 42.

Et A3-opslag var opsat i opslagstavle i **Ho** allerede **onsdag 4. oktober 2012**, og på dets beskaffenhed kunne det ses, at det ikke var anbragt samme dag.

Det er en sen melding, Banedanmark, DSB og Arriva kommer med på deres respektive hjemmesider.

Ingen bekendtgørelse på Arriva hjemmeside!

I skrivende stund, **lørdag 6. oktober 2012**, står der til tilhørende link på banedanmarks henvisning <http://www.mitarriva.dk/> kun følgende om sporarbejdet:

04.10.2012 Sporarbejde Skanderborg-Herning 4. til 20. oktober 2012

På <http://www.mitarriva.dk/sporarbejde> om sporarbejde:

Struer-Skive

13.08.2012-30.09.2012 (begge dage inkl.) – Ingen togdrift – der indsættes busser og rejsetiden vil være forlænget.

mitArriva holder åbent allerede weekend. Ugedagen **lørdag** er **IKKE** en helligdag.

Ændringer i trafikken

Holstebro-Struer: Fem dage med busser i stedet for tog

15. oktober – 19. oktober 2012

I efterårsferien – fra mandag den 15. til fredag den 19. oktober – kører vi busser i stedet for tog mellem Holstebro og Struer. Vi kan ikke som normalt mens vi lægger nye skinner.

Du kan se bustiderne her på Rejseplanen. Her kan du downloade en køreplan:

København-Fredericia-Holstebro-Struer.

Struer-Holstebro-Fredericia-København.

Hvad betyder ændringerne for dig, der rejser i efterårsferien?

- Vi kører kun tog mellem København/Fredericia og Holstebro.
- Mellem Holstebro og Struer kører vi busser. Fra Struer mod Holstebro skal du tidligere af sted end normalt. I retning mod Struer ankommer du senere end normalt.
- Vi kører som normalt mellem Struer og Thisted.

Kilde:

(BL)

Fr 12/10 2012

Skinnetog

Årsag: Kørsel for Banedanmark

Tog BM 6300 (Hm-Ho), MY 800, 100 km/t.

Hm 3.55, Ho 4.06.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18041, **torsdag 11. oktober 2012**

(BL)

Fr 12/10 2012 – Sø 14/10 2012

Skinnetog

Årsag: Kørsel for Banedanmark

Tog BM 6399 (Ho-Hm), MY 800, 100 km/t.

Ho 23.59, Hm 0:10.

Tog: BM 6400 (Hm-Ho), MY 800, 100 km/t.

Hm 6:10, Ho 6.21.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18041, **torsdag 11. oktober 2012**

To nætter køres der skinnedtog.

(BL)

Sø 14/10 2012

Skinnetog

Årsag: Kørsel for Banedanmark

Tog: BM 8002 (Ho-Hr), MY 800, 100 km/t.

Ho 7.15, Hr 7.52.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18041, **torsdag 11. oktober 2012**

(BL)

Sø 14/10 2012 – fr 19/10 2012

Årsag: På grund af La træffes følgende foranstaltninger

Operatør: Arriva

Bemærkning: Totalspærring Ho-Str

Tillyses:

Tog AM 6410 (Ho-Va), Lint, 120 km/t.

Ho 9.05, Uf (23)-29, Lm (53½)-56½, Øg 10.(17)-20½, Va 10.38.

Bemærkninger Erstatte 5200

(BL)

Sø 14/10 2012 – lø 20/10 2012

Årsag: På grund af La træffes følgende foranstaltninger

Operatør: Arriva

Bemærkning: Totalspærring Ho-Str

Aflyses:

Tog RA 5200 (Str-Sj) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5201 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5202 (Str-Ho) Lø 20/10 2012

Tog RA 5204 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5208 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5209 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5212 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5213 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5215 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5218 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5219 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5224 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5225 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5230 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Tog RA 5231 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5236 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5237 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5242 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5243 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5248 Str-Sj Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5249 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5254 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5255 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5260 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5261 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5266 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5267(Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5276 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5277 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5283 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5286 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5291 (Ho-Str) Sø 14/10 2012
Tog RA 5293 (Ho-Str) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012
Tog RA 5296 (Str-Ho) Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Kilde: Toganmeldelse nr. 17757, **tirsdag 9. oktober 2012**
(BL)

Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Årsag: På grund af La træffes følgende foranstaltninger

Operatør: Arriva

Bemærkning: Totalspærring Ho-Str

Tillyses:

Tog RA 85200 (Ho-Sj), Lint, 120 km/t.

Ho 5.16, Bu 5.25½-26, Vem 5.31-31½, Uf 38-38½, Tm 45-45½, He 50-50½, Rj 56-57, Lm 6.07½-08, Sj 6.17.

Tog RA 85248 (Ho-Sj), Lint, 120 km/t.

Ho 14.24, Bu 33½-34, Vem 38½-40, Uf 46½-47, Tm 53½-54, He 58½-59, Rj 15.04-11, Lm 21½-22, Sj 15.31.

Bemærkninger Erstatte 5248

Kilde: Toganmeldelse nr. 17757, **tirsdag 9. oktober 2012**

(BL)

Lø 20/10 2012

Afhentning af sporombygningsmateriel i Vem

Operatør: Railcare Danmark A/S

Tog RM 8613 (Fa-Vem), MY 0, 120 km/t.

Fa 5.58, Hr 7.02, Sj 7.32, Rj 7.50-58, Vem 8.18.

Tog RM 8615 (Vem-Pa), MY 150, 90 km/t.

Vem 9.02, Sj (42)-54, Hr 10.27, Ft (40)-53, Gg 11.20-22, Vj (42)-53, Sst 12.(49½)-55½, Pa 13.39.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18552, **torsdag 18. oktober 2012**

(BL)

Ti 23/10 2012

Transport af sporstopper

Operatør: Railcare Danmark A/S

Tog RB 6618 (Str-Pa), MY 550, 90 km/t.

Str 8.47, Hm 55, Ho 9.(02)-12, Ts 9.(23)-53, Id 10.(10)-13, Hr 28-29, Ft (45)-52, Gg 11.(20)-22, Vj 11.42, Fa 12.(01)-06, Kd 24, Pa 13.40.

Bemærkninger Togstørrelse maks. 275 m.

Tog RB 8066 (Pa-Str), MY 0, 120 km/t.

Pa 14.40, Oj 15.(11)-19, Kd 47, Fa 16.02, Vj 16.18, Gg (35)-41, Ke 17.(06)-11, Hr 17.(18)-19, Ts (39)-41, Ho 48½-49½, Str 18.00.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18750, **mandag 22. oktober 2012** 10.54

(BL)

On 24/10 2012

Befordring af godsvogne

Operatør: CFL Cargo Danmark ApS

Tog CM 6115 (Fa-Str), MX 0, 120 km/t.

Fa 11.55, Vj 12.20, Hr 13.25, Ho 14.02, Hm (09)-25, Str 14.30.

Tog CG 6116 (Str-Pa), MX 600, 100 km/t.

Str 16.25, Hm (31)-41, Ho (48)-59, Uu 17.(12)-21, Id (27)-37, Hr 48, Ke (53½)-57, Ft 18.(01)-29, Bb (34)-47, Jl 19.10-18, Vj 31, Fa (55)-20.06, Kd 30, Pa 21.21.

Tog CM 6117 (Pa-Fa), MX 0, 120 km/t.

Pa 22.50, Kd 23.46, Fa 0.03.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18930, **onsdag 24. oktober 2012** 11.41

Fungerende i kmp Str:

Trækraft var CFL MX 1029 (b). Der var blandt andet **LOCON** 218 + de resterende D-EVULW Rlps hver med to **gule** tippelad. **Bemærk** antallet af minutter TA er tillyst før afgang!

(BL)

To 25/10 2012

Befordring af materiel

Operatør: Railcare Tåg

Tog RB 6120 (Str-Sk), MY 0, 100 km/t.

Str 20.40, Vp 50-55 x 755, Sk 21.16½.

Bemærkninger Vinderup Maskinen skal senere videre mod RA, ta følger

Kilde: Toganmeldelse nr. 19037, **torsdag 25. oktober 2012**

Befordring af materiel

Operatør: Railcare Tåg

Tog RB 6122 (Sk-Ra), MY 200, 100 km/t.

Sk 22.00, Sm 22.21-25 x 5489, Ra 22.35.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19043, **torsdag 25. oktober 2012**

(BL)

Fr 26/10 2012

Befordring af materiel

Operatør: Railcare Tåg

Tog RB 6123 (Hø-Str), MY 200, 100 km/t.

Hø 5.00, Sk 10-40 x 5404,7304, Røb 50-52 x 5408, Str 6.14.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19043, **torsdag 25. oktober 2012**

(BL)

Fr 26/10 2012 – sø 18/11 2012

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > Aalborg-Frederikshavn: Busser til og med 18. november mens vi reparerer Limfjordsbroen

Aalborg-Frederikshavn: Busser til og med 18. november mens vi reparerer Limfjordsbroen

Til og med den 18. november (bemærk ny slutdato) kører vi efter en ny køreplan mellem Aalborg og Frederikshavn, mens vi reparerer vi broen over Limfjorden, der blev påsejlet af et skib i marts måned.

Hvor og hvornår er der ændringer?

Til og med den 18. november kører vi busser mellem Aalborg og Frederikshavn. Der kører ingen tog.

Du kan se de nye tider her på Rejseplanen.

Fra den 20. til 28. oktober kører en del busser videre til og fra Hobro. Vi ikke kører med InterCity-Lyn/InterCity nord for Hobro, mens vi laver bro- og sporarbejde på strækningen. Læs mere om dette arbejde her.

Her kan du downloade en køreplan:

Køreplan Aalborg-Frederikshavn til og med 18. november.

Skal du til eller fra Frederikshavn, kan du også køre direkte fra og til Aalborg med Nordjyllands Trafikselskabs linje 973X (linje 980 på nogle afgangene). Togbilletten gælder i bussen. Du kan dog ikke bruge Rejsekort på ruten.

Køreplan for linje 973X til og med 18. november.

Hvor holder togbusserne ?

- Aalborg – Busterminalen ved busperron 1 (følg de røde ledelinjer i asfalten fra perronen).
- Aalborg Vestby – Vesterbro ved Tyren.
- Lindholm – Busserne holder ved Forpladsen på Lindholm Nærbanevej lige over for Netto.
- Hjørring – på parkeringspladsen ved den østlige ende af stationen.
- Frederikshavn – Busterminalen ved busperron 0.
- Ved de øvrige stationer holder vi ud for stationen.

Kan jeg have min cykel med i togbussen?

- Ja! Der er plads til cykler i togbussen – men i meget begrænset omfang. Du har ikke mulighed for at reservere plads til din cykel, så det er først-til-mølle-princippet som gælder, hvis du vil have din cykel med.

Hvordan kører DSB's Børnegade fredag og søndag?

Børnegade i oktober:

Her kan downloade en oversigt, hvor du ser, hvordan Børnegade kører resten af i oktober.

Børnegade i november til og med søndag den 18. november:

Mod Frederikshavn

- Børnegade kører som normalt fra København H kl. 14.50 til Aalborg. Her skifter børnene til deres egen bus mod Frederikshavn. Undervejs sætter den børn af i Brønderslev kl. 19.49 og i Hjørring kl. 20.19. Den ankommer til Frederikshavn kl. 21.06.

Mod København

- Fra Frederikshavn kører børnene med deres egen bus kl. 11.50 til Aalborg. Den kører fra Hjørring kl. 12.35 og fra Brønderslev kl. 13.07. I Aalborg skifter børnene til InterCityLyn der ankommer til København H kl. 18.22.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17320>, fredag 26. oktober 2012

(BL)

Lø 27/10 2012

GSM-R test

Tog M 6373 (Ar-Str), MY 0, 130 km/t.

Ar 8.35, Lg 9.06-11, Bj (23)-25, Vg 41, Ra (48)-53, Sk 10.08, Vp 10.(22)-25, Str 10.37.

Bemærkninger Aarhus H Spor 400-gruppen

Tog M 6374 (Str-Es), MY 0, 130 km/t.

Str 11.00, Hm (06)-10, Ho (17)-18, Lm 12.(06)-11, Sj 19, Gu 13.(00)-13, Es 13.21.

Tog M 6375 (Es-Str), MY 0, 130 km/t.

Es 14.13, Va (29)-42, Sj 15.13, Rj (32)-42, Ho 16.(15)-16, Hm (21)-25, Str 16.31.

Tog M 6376 (Str-Ar), MY 0, 130 km/t.

Str 16.38, Vp (49)-51, Sk 17.04, Sm (14)-19, Vg 17.30, Bj (48)-53, Lg 18.05-10, Ar 18.38.

Bemærkninger Aarhus H Spor 400-gruppen

Kilde: toganmeldelse nr. 17382, torsdag 18. oktober 2012 8.54

Kørsel med veterantog Bm-Øn

Operatør: DJK Veterantog Vest

Tog VM 228300 (Bm-Sg), MT 0, 70 km/t.

Bm 10.22, Kd 11.12, Ka (39)-51, Tp 12.(18)-23, Od 37, Mv 46-52, Ng 13.(12)-31, Sg 14.09.

Bemærkninger Sg Ank. i spor 4 og videre mod Øn

Opgrangering MT 152

Kørsel med Y-tog Øn-Vem

Tog VM 228351 (Sg-Vem), MT 80, 70 km/t.

Sg 17.58, Ng 18.(34)-39, Uv (49)-59, Od 19.16, Eb (46)-56, Fa 20.20-21, Vj 20.46, Gs (52)-55, Gg 21.(14)-29, Gw (40)-44, Hr 22.(24)-39, Ho 23.18-38, Vem 23.55.

Bemærkninger Fa Lkf-skitte Ho Omløbe

Til Lemvigbanen for afkobling af vogne.

Kilde: Toganmeldelse nr. 18244, **torsdag 25. oktober 2012**

Det er et Y-tog ejet af DJK.

(BL)

Sø 28/10 2012

Kørsel med veterantog Vem-Bm

Operatør: DJK Veterantog Vest

Tog VM 228560 (Vem-Bm), MT 0, 70 km/t.

Vem 0.35, Rj 1.00½, Sj 22½, Øg 37½-38, Va 2.01, Es 18-23, Bm 2.39.

Bemærkninger Øg Afsætte personale

Oprangering MT 152

Kilde: Toganmeldelse nr. 18244, **torsdag 25. oktober 2012**

(BL)

On 31/10 2012

Befordring af godsvogne

Operatør: Railcare Tåg

Årsag: Befordring af godsvogne

Tog RG 6180 (Ar-Sd), MY 200

Ar 23.20, Sd 23.40.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19493, **onsdag 31. oktober 2012**

(BL)

To 1/11 2012

Befordring af godsvogne

Tog RG 6200 (Hå-Fa), MY 200, 100 km/t.

Hå 4.41, Fa 5.31.

Bemærkninger Hå Kommer fra spærringen

Kilde: Toganmeldelse nr. 19493, **onsdag 31. oktober 2012**

(BL)

To 1/11 2012 – fr 3/11 2012

Ændret behov

Årsag: Ændret behov

Aflyses

BM 8299 (Vg-Lg)

BM 8300 (Lg-Vj)

Tillyses

Tog BG 8785 (Vj-Eh 1.11.2012, Eh-Ab 2.11.2012), MX 200, 100 km/t.

Vj 20.30, Ar 21.27-22.02, Ab 0.11.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19472, **onsdag 31. oktober 2012**

(BL)

On 1/11 2012 – to 7/11 2012

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > Holstebro-Struer fra onsdag d.1. nov. til og med torsdag d. 7. nov. erstattes fire tog i aften- og nattetimerne af bus

Holstebro-Struer fra onsdag d. 1. nov. til og med torsdag d. 7. nov. erstattes fire tog i aften- og nattetimerne af bus

Fra onsdag den 1. november til og med torsdag den 7. november er der sporarbejde i aften- og nattetimerne mellem Holstebro og Struer. I mens arbejdet står på, kan vi ikke køre med tog.

Tre tog bliver derfor erstattet af bus fra Holstebro til Struer og et enkelt mellem Struer og Holstebro. Rejseplanen er opdateret med bustiderne.

Her kan du downloade en køreplan, og se hvor bussen holder ved stationen.

Hvad betyder ændringerne for dig, der rejser i aften- og nattetimerne?

- Vi kører kun tog mellem København/Fredericia og Holstebro.
 - Mellem Holstebro og Struer kører vi busser.
 - I retning mod Struer ankommer du senere end normalt.
 - Fra Struer mod Holstebro skal du tidligere af sted end normalt
- Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17324>, **søndag 28. oktober 2012**

(BL)

Lø 3/11 2012 – sø 4/11/11 2012

Sporarbejde 2012

Planlagte sporarbejder i 2012 Struer-Skjern

03.11.2012-04.11.2012 (begge dage inkl.) – alle tog er erstattet af busser mellem Struer og Vemb. Se særkøreplanen for hele strækningen mellem Struer og Skjern her neden for.

På Banedanmarks hjemmeside under "Banearbejde" kan du få flere informationer om de enkelte sporarbejdsprojekter, som bliver gennemført på Arrivas strækninger. Du kan besøge Banedanmarks hjemmeside på www.bane.dk

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/sporarbejde>

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > Holstebro-Struer: I weekenden fra lørdag d. 3. til søndag d. 4. november er der ændret kørsel og busser i aftenimerne

Holstebro-Struer: I weekenden fra lørdag d. 3. til søndag d. 4. november er der ændret kørsel og busser i aftenimerne

I weekenden fra lørdag morgen den 3. november til og med natten efter søndag den 4. november kører vi efter en ændret køreplan mellem Holstebro og Struer. Det skyldes sporarbejde mellem Struer-Holstebro-Bur. Alle tog vil endvidere standse ved Hjerm Station, der ligger mellem Holstebro og Struer.

I de sene aftenimer efter kl. 22 er togene erstattet af busser mellem Holstebro og Struer.

Rejseplanen er opdateret med den ændret kørsel samt bustiderne.

Her kan du downloade en køreplan:

Køreplan mellem Fredericia-Holstebro-Struer.

Køreplan mellem Struer-Holstebro-Fredericia.

Hvad betyder ændringerne for dig, der rejser mellem Holstebro og Struer?

- Togene vil ankomme lidt senere til Struer end normalt. Hvis du rejser efter kl. 22 skal du skifte til bus i Holstebro.
- Hvis du skal til Hjerm kan du blive siddende i toget, da alle tog standser i Hjerm i denne weekend.
- Rejser du fra Struer mod Holstebro/Fredericia skal du **tidligere af sted**, da togene kører ca. 6 minutter tidligere fra Struer end normalt.

Arriva kører ikke med tog mellem Vemb og Struer, men har indsat busser i stedet.

Du kan læse mere om dette og se deres køreplan her.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17325>, **søndag 28. oktober 2012**

(BL)

Fr 2/11 2012

Ændret behov

Årsag: Ændret behov

Tog BG 8786 (Ab-Vj)

Ab 1.10, Rd 2.35-3.05, Lg 16-46, Hn 4.02-32, Ar 4.49-6.53, Sd 7.(10-½)-19½, Vj 8.02.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19472, **onsdag 31. oktober 2012**

(BL)

Ma 5/11 2012

Kørsel med Veterantog

Operatør: DJK MHVJ

Oprangering: MX 26

VM226401 (Odd-Ar), MX 0, 75 km/t.

Odd 7.38, Ass (44)-46, Mst 8.(01)-05, Trg (10½)-12, Vij (18)-20, Ar 8.26.

Bemærkninger

Ar Via spor 1 til 500 og videre til Herning som 226300

VM 226300 (Ar-Hr), MX 0, Ar-Sd 70 km/t., Sd-Hr 110 km/t.

Ar 9.15, Sd (36)-42, Ry (50)-53, Sv 10.(02)-16, Sl 21, Fu (27)-57, Ik 11.(13)-18, Hu (23)-28, Hr 11.37.

Bemærkning:

Ar Spor 400-gruppen

Hr Til Lemvig med godstoget.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19300, **fredag 2. november 2012**

Sneplovtog Fa-Str & Str-Vp-Str

Placeringskørsel mht. afprøvning af snerydningsmateriel Str-Vp-Str.

Operatør CFL Cargo Danmark

Tog CG 6121 (Fa-Str), MX 150, 100 km/t.

Fa 8.50, Vj 9.07-08, Gg (29)-42, Ft 10.(07)-20, Hr 27, Uu (43)-46, Ho 11.02, Hm (09)-27, Str 11.34.

Befordring af materiel

Tog M 6150 (Str-Fa), MX 50, 120 km/t.

Str 14.48, Hm (55)-15.02, Ho 11, Ts (19)-51, Ib 16.(07)-10, Hr 18, Bb (34)-46, Jl 17.(10)-31, Vj (45)-51, Fa 18.08.

Kilde: Toganmeldelse nr. 19613, **fredag 2. november 2012**

Bemærk, sneplove er bemalet til at måtte køre med maksimum 70 km/t.

Befordring af materiel

Tog BM 306100 (Str-Vp), MX 200, 70 km/t.

Str 13.06, Vp 13.18.

Bemærkninger BM 306100 fremføres som snerydningstog jf. bestemmelserne i SR § 55 stk. 2.2.

Oprangering Sneplov + MX + sneplov

Tog BM 306101 (Str-Vp), MX 200, 70 km/t.

Vp 13.26, Str 13.37.

Bemærkninger

BM 306101 fremføres som snerydningstog jf. bestemmelserne i SR § 55 stk. 2.2

Oprangering. Sneplov + MY + sneplov

Kilde: Toganmeldelse nr. 19618, **fredag 2. november 2012**

(BL)

To 8/11 2012

Kreaturer spærrer Langåbanen

Et sted mellem **UI** (Ulstrup) og **Rk** (Rødkærsbro) står nogle kreaturer i sporet og vil ikke flytte sig. Landmanden kan ingen få fat på, og Banedanmark kan ikke få kreaturerne til at flytte sig fra sporet. De afstedkommer en del aflysninger og omslag i maskinløbene. Meddelelserne:

Kl. 14:30:55

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket kører uregelmæssigt på strækningen Ar-Str pga. kreaturer på skinnerne.

Kl. 14:59:53

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Lg-Ar, afg. Lg kl. 14:12 pga. kreaturer på skinnerne. Der henvises til næste afgang.

Kl. 15:20:38

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Vg-Ar, afg. fra Vg kl. 14:58 og toget mellem Ar-Vg, afg. fra Ar kl. 16.31 pga. kreaturer på skinnerne. Der henvises til næste afgang.

Kl. 16:01:51

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Vg-Ar, afg. fra Vg kl. 16:58 pga. kreaturer på skinnerne. Der henvises til næste afgang.

Kilde: Driftscentret, **Sl, torsdag 8. november 2012**

Den lkf, der standsede sit tog foran kreaturerne, kun kunne køre med en hastighed på 3,7 km/t. efter kreaturerne. Ved usikret ovk 33 stak den sorte lederko op ad den nye vej, men vendte tilbage til sporet, iden toget nåede at sætte i gang. Kreaturerne fortsatte et stykke hen mod **Tan** (Tange), for lkf fik listet sig for dyrene stående på hver side af toget. Derfor tog det tre kvarter at komme til næste station.

De mange aflysninger gjorde, at der måtte laves om på maskinløbene.
(BL)

TRÆKKRAFT

Sø 12/8 2012

Så ruller DSB ME 1506 igen ...

I nat så *JSAjr* DSB ME 1506, og et hurtigt kig i "vistog" viser den i dag kører:

M 9827	Kh 13:29	Kk 13:36	RØ 2953	Kk 17:53	Lj 18:43
RØ 2939	Kk 13:53	Lj 14:43	RØ 2952	Lj 18:53	Kk 19:42
RØ 2938	Lj 14:53	Kk 15:42		
RØ 2945	Kk 15:53	Lj 16:43			
RØ 2946	Lj 16:53	Kk 17:42			

Det må være premiere for ME 1506 efter et meget langt værkstedsophold, der også inkluderer nylakering. (Møder nok RØ 2952, når jeg er på vej ud af **Ro**).

(JSL via BL)

Lø 18/8 2012

Ny "rangermaskine" i Hr

Orange Im^{III} 9515 ses holde alene i spor 6. Den befinder sig samme sted **søndag 19. august 2012**.

Den faste rangermaskine i Vj

Orange RSC MK 612 holder weekend, hvor den plejer ved træerne i spor 2.

Ved postperronen i Fa

Det er nordenden af perron 3, der før i tiden havde halvtag til at beskytte for regn på det mange forsendelser, der lå i de **gule** perronkærrer. Nu om stunder (i dag) kan ses:

RSC MZ 1452, RSC MZ 1456, RSC MZ 1449 og RSC MZ 1453.

Mærkeligt nok er der ingen af de strømlinede at se; de kører i hvert fald på strøm!

4 af de **orange** RSC MK holder weekend i spor 31 sammen med snart museumsvognen 42 86 237 8 800-0 Hbikks op mod sporstopperen.

I spor 1 ses **orange** RSC MK 611 + 618 uden vogne; formiddagspause.

Mere "spændende" er det mørkerøde lok med de to **gule** ender i spor 16: T66 714.

(BL)

On 29/8 2012

Overførsel af to GM-lok Fh-Göteborg

Der er bestil kørsel om bord på færgen Stena Scanrail, **Göteborg**, af tre lokomotiver kl. 17.30 fra **Fh**. Det må være CONTC MY 1153 og BLDX MX 1018, der alle var i **Fh søndag 26. august 2012**. MY 1154 skubbete tomme 10 Sps⁴⁶⁶ om bord på færgen denne **søndag**.

(BL)

Fr 7/9 2012

DSBM MZ 1401 på mdt Ab

Kl. 20.02 passerer **mdt Ab**, og minsandten om DSBM MZ 1401 (r/s) holder ved siden af remisen.

– Hvorfor mon den gør det?

– Svaret følger andetsteds.

(BL)

Ma 10/9 2012

Materiel ved mdt Kj og i Ro

To ture på Lille Syd

I **Kj** stod Contec Rail MX 1008 på pladsen og BLDX MX 1018 foran remisen. MX 1006 og de to **gule** Köf'er 51 og 275 stod, hvor de havde stået den sidste uges tid. Den enlige svenske Qbx står også stadig i **Kj**.

I **Ro** arbejdes der nu på spor 5 over viadukten for **Køgevej**. Contec Rail Köf 275 (den flotte **blå**) stod i **Ro**. Aarsleff Köf 267 stod med en stribe Fccs'er.

On 12/9 2012

CONTC MY 1158 ude af drift

N for NJ-remisen findes der to indhegnede spor. I det nordre spor holder MY 1158 med utætte cylindre, og derfor kører maskinen ikke for tiden.

(BL)

Lø 15/9 2012



CFL cargo 1810 i Pa

I spor 26 holder CFLCA 92 82 000 1810-1 L-CFLCA + 21 82 3 300 104-7 L-CFLCA Ks læsset med en ubeskyttet reservemotor til dette litra.

(BL)

Ti 18/9 2012

CFL cargo 1802 i Pa

I spor 39 N for CFL cargos remise holder CFLCA 1802.

(BL)

On 19/9 2012

CFL cargo 1805 i Pa

I remisens spor 40 – det vestre spor – holder CFLCA 1805. Den er endnu ikke køreklar. Alle tre CFLCA-lok mangler at få installeret ATC, men anskaffelsessummens størrelse ...

Sammenkoblet med CFL MY 1146 + CFLCA 1802 holder 31 RIV 82 L-CFLCA 3547 004-0 Rilnss i spor 39. Der er et forspandskabel mellem de to lokomotiver, for de skal prøves af med hensyn til at kunne køre i forspand. Den er flyttet fra nordsiden til sydsiden af remisen.

MX 1030 (b) og MT 167 (r/s) forfalder mere og mere i spor 44 oven for og V for CFL Cargo-remisen.

(BL)

Sø 23/9 2012

Eftersyn af MQ og MZ på mdt Fa

Denne aften kan der ses tre DSB MR-togsæt, DSB MQ 4116+16 og RSC MZ 1456 inde på værkstedet. MQ'ens motorer startes, men der er noget, der driller. MZ'en skal have et almindeligt eftersyn. Det digitale ur viste efterfølgende 22:26.–

(BL)

To 27/9 2012

Eftersyn af fem MR på mdt Fa

Fem DSB MR-togsæt, kun med lidt graffiti på, ses i eftersynshallen. Det var:

Spor 2	DSB <u>MR 4050+50</u>
Spor	DSB <u>MR 4093+93</u>
Spor 4	Eksisterer ikke mere
Spor 5	DSB <u>MR 4266+66</u>
Spor 6	DSB <u>MR 4054+54</u>

Det digitale ur viste efterfølgende 22:37:47.

(BL)

Fr 19/10 2012

Fa postperron og spor 15

Ved den tidligere postperronen, perron 4's forlængelse mod N mellem spor 32 og 33, holder tre RSC MZ: MZ 1457, MZ 1459 og MZ 1449. På østsiden læses 338, altså RSC 185.338-0. Denne observation er gjort kl. 16.22.

Kl. 22.47 er 185.338-0 forsvundet. *Måske det den, der et par minutter før raslede gennem spor 7 med et tømt Vamdrupslæbertog, altså tomme bilvogne?*

RCDK MY 1134 befinder sig i spor 15. Den skal antagelig i morgen, **lørdag 20. oktober 2012**, køre tog RM 8613 (Fa-Vem), MY 0 med afgang fra **Fa** 5.58 og ankomst **Vem** 8.18 for at hente sporombygningsmateriel fra VLTJ.

(BL)

GODSVOGNE

Ti 26/6 2012

Godsvogn ankommet til pakhuset i Rj

Under et kortere stationsophold **fredag 12. oktober 2012** opdages en brun, nymalet Gs-vogn ved pakhusrampen. Da sporforbindelsen i sydenden af sporet er fjernet og forsynet med en **gul** sporstopper,

og det nordlige sporskifte, som Ardelt-traktoren mest brugte, ligeledes er fjernet grundet ombygning og udvidelse af busterminalen, må Gs'en være hejst til pakhussporet. Rart at se, at de lokale vil modtage gods med jernbanen.

DSB

Hen og kig! Intet vognummer, men stelnummer 40652 findes. Indholdet er stole og borde, og det kan være, at de ikke var med i godsvognen ved ankomsten. De er beregnet til, at rygere ikke behøver at stå op for at indtage nikotin. For at der ikke skal være for mørkt til at tænde brænderen, er der monteret glasdøre i de åbne, traditionelle skydedøre. Om vognen er isoleret af hensyn til de mange minutter ophold derinde, vides ikke. Der er ingen udluftningsventiler; det har litra Gs ikke.

Der er skrevet en artikel i [Jernbane Tidende](#), nr. 2/April 2012, side 36, om [Fra godsekspe-dition til festlokale](#). **Det gamle DSB-pakhus i Ringkøbing har gennemgået en omfattende renovering.**

Læs beretning om sidesporet, der mistede forbindelse med det øvrige sporet, observeret **fredag 13. april 2012** og skrevet under [FASTE ANLÆG](#).

Data for Gs-vognen

DSB litra Gs. Lukket godsvogn med skydedør. Trykluftbremse ... Oml. **1966** til Gs 120 1 651.

Gs 40652: Scandia: 1957: Oml. 1962 fra G 40652. Oml. 1966 til Gs 120 1 652.

Kilde: www.jernbanen.dk/dsb_gvogn.php?Aar=1941&litra=GS&typenr=1

– *Hvornår er denne Gs 120 1 651 ankommet?*

Der søges på internettet, og trylles frem kan en ankomstbillede af Gs-vognen. Kig på <http://dinby.dk/ugeavisen-ringkoebing/saa-kom-per-greens-godsvogn-paa-sporet> og læs

Så kom Per Greens godsvogn på sporet!

Banebrydende. Gammel godsvogn får nyt liv ved Pakhuset i Ringkøbing.

Det gik tjept, da Per Greens gamle godsvogn i går kom tilbage på sporet.

Som tidligere omtalt i Dagbladet købte den bane-begejstrede ringkøbingenser sidste år en gammel godsvogn, som skulle være prikken over i'et over det flotte restaurationsarbejde på Pakhuset ud til banegårdspladsen. (fortsættes i artiklen)

(BL)

Ma 6/8 2012

Udenlandske godsvogne i Rg

DB Habbi..^{345/346} i **GI**, så der kommer fortsat skydevægsvogne til **GI**, selv om det er lang tid siden, jeg sidst så en.

Der stod også TRANSWAGGON Hirrs 41 43 GYSEV 2922 374-0 i **Rg**. Jeg har aldrig før set en sådan vogn indregistreret ved GYSEV, men ret mange – specielt lidt ældre TWA-vogne – udlejes tilsyneladende til GYSEV. Mere om vogntypen på **Datablad for TWA Hirrs HRP**

http://www.transwaggon.com/fileadmin/user_upload/Typenblaetter/Gedeckt/HRP.pdf

I **Rg** står også de to STRABAG-maskiner 99 80 9425-2 D-STRA og 99 80 9124 003-1 D-STRA, begge mærket med **OLSEN BANDEN** med store blå bogstaver. Maskinerne har holdt til i **Rg** en god uges tid.

(JSL via BL)

Ti 7/8 2012

Valse til Frederiksværk m.m. i Rg

Sidst på eftermiddagen/først på aftenen stod NCS Uaais 823 35 80 995 7 000-6 i **Rg** læsset med en 130 t tung valse til Dansteel i **Frederiksværk**. På den ene side af vognen var en DB Rmms⁶⁶²; på den anden siden en DB Kbs. Vognen er set i spor 5 i **Fa** klokken 8:36.

I **Rg** stod også DB Samms 489 31 80 4852 695-4, der nok var det jeg troede var en Rns 674, da den stod i **GI** bag nogle andre vogne ... Vognen er leveret 30-04-2012 fra Tatravagonka med byggenummer 696.

Også CFL Cargo **T66K 714** stod i **Rg**.

Klar til afsendelse stod en tom kalkvogn, og ved sporet, hvor kalkvognene losses, stod fire kalkvogne.

I samme række stod DB Habbiins 352 31 80 2740 529-5, der kom til **Rg** op til weekenden med 61,514 t papirruller til Egmont Magasiner i **Skø** (Skovlunde). Selv om der stod via **GI** på vognsedlen, blev den losset i **Rg**. DB har bestilt 521 vogne af denne type fra IRS/**Arad** i **Rumænien**. De første cirka 35 vogne blev leveret i **2010**, men siden er det gået meget langsomt med leverancerne – hvis de ikke helt er stoppet, idet IRS/**Arad** har store økonomiske problemer. Inden den økonomiske kollaps var IRS i nogle år den største godsvognsproducent i **Europa**.

En Habbiins³⁵² koster godt 800.000 DKK, hvis nogen skulle blive fristet til at stille en sådan skønhed i indkørslen.

(JSL via BL)

Lø 11/8 2012

Stadig liv i pensionist-Gs i Kv

I **Kv** (Kvissel) står 120 3 946-3 Gs ved læssespolets stopper op mod stationsbygningen. Første observation på vognen i **Kv** skete **fredag 15. september 2000**. De store graffitibogstaver er næsten forsvundet af sig selv på vognsiden ud mod de andre spor. Den lokale modelbaneklub har deres skilt siddende uden på vognsiden ud mod læssevejen.

(BL)

Sø 19/8 2012

I **Rg** stod Uaais 823 35 D-NCS 80 995 7 000-6 stadig på samme sted, som den gjorde, da jeg kom forbi **fredag 17. august 2012** formiddag, så nu kunne jeg få fotos fra perronen, hvor den holdt fint uden vognen i den ene ende. Og heldigvis kom der som bestilt en "fotosky", så der var skygge og ikke delvist modlys.

I **Rg** stod også to tankvogne – VTG Zacs 33 80 786 5 898-0 og 37 80 7868 197-0 – begge læssede med sprit og vel dermed på vej til Kemityl i **Kj** i morgen **tirsdag 21. august 2012**.

(JSL via BL)

On 22/8 2012

Godsvogne i Vp

Fra V kan numrene på 5 Fcs i spor 2 læses:

- 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 249-0 Fcs
- + 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 185-6 Fcs
- + 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 541-0 Fcs
- + 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 201-1 Fcs
- + 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 240-9 Fcs.

De 5 Fcs står alene og "efterladte" kl. 18.45.

(BL)

To 13/9 2012

Nye skinner ankommet til Str

I spor 97 på **mdt Str** holder der lige før midnat flere godsvogne med nye skinner. Da gadebelysningen langs **Remisevej** ikke fungerer, noteres næste dag i regnvej fra S:

33 RIV 80 D-SRAIL 3991 453-0 Rns-z^{GBX1}
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 402-7 Rns-z^{GBX1} 12
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 411-8 Rns-z^{GBX1} De tre vogne er læssede med 12 over 15 skinner. 15
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 3991 487-8 Rns-z^{GBX1} tom
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 023-9 Rs
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 009-8 Rs
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 013-0 Rs
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 019-7 Rs
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 001-5 Rs 12
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 008-0 Rs 16
+ 33 RIV 80 D-SRAIL 399 3 014-8 Rs. 7 godsvogne er læssede med 12, 16 og 16. 16

Skinneerne er forsynet med stregkoder, aldrig set før.

– Hvor mange jernhandler føres en skinne med stregkoder?

(BL)

On 19/9 2012

CFL cargo CFLCA Rilnss i Pa

Sammenkoblet med CFL MY 1146 + CFLCA 1802 holder 31 RIV 82 L-CFLCA 3547 004-0 Rilnss i spor 26. Vognen er dette af en flot, grå presenning.

(BL)

Sø 23/9 2012

Afsporet Rs i Fa spor 404

Gul RSC MK 615 henter inden kl. 22.08 tom 31 80 3913 353–9, der kobles fra afsporet tom 390 5 913-0 Rs. Den vogn var kørt af i afløb 240a for enden af spor 404. Det menes, at vognene har stået længere oppe og er selv begyndt at trille ned ad faldet.

(BL)

Lø 29/9 2012

Hiirrs på Kd Havn

Det næsten evige togskifte ved kørsel mellem **Str** og **Pa** i **Kd** kan heldigvis benyttes til at fotografere skibe. Hvis det ikke skal være en overraskelse, hvad der kan ses, kan der for forhånd smugligges på <http://www.koldinghavn.dk/00002/00159/>

Ø for den gamle murstensvejerbod med bindingsværk bliver der lavet et stemningsbillede med dobbeltvognen 23 RIV 80 D-TWA 2941 553-2 Hiirrs⁶ kl. 12.37. Osa, **Sczczecin** har et par master til at rage op bag pakhuset. Det fører korrekt i styrbords side af formasten et gæsteflag.



(BL)

PERSONVOGNE

On 5/8 2012

SBB-vogn i nattoget

I formiddags, da jeg stod i **Rg** og ventede på IC-toget mod **Od**, kom DSB **EA 3022** kørende gennem stationen med nattoget. Et stykke nede i toget var der en SBB 2. kl. personvogn, men jeg kunne desværre ikke nå at se hvilken type.

(JSL via BL)

Godsvogne til Nf?

Der har angiveligt været/er planer om at køre kalk til **Nf**, hvor det skal bruges til at stabilisere jordbunden i forbindelse med anlægget af en omfartsvej øst og nord om byen.

Desværre er der jo ikke rigtigt egnede spor i **Nf** til losning af godsvogne; DSB har jo risteperroner ved alle deres spor – og de sidste læssespor er fjernede.

(JSL via BL)

On 15/8 2012

SBB-siddevognspassage i Rg

I dag var jeg til møde i Odense. Om morgenen da jeg ventede på IC-toget i **Rg** kom DSB **EA 3022** gennem stationen med nattoget indeholdende bl.a. en SBB siddevogn. Desværre havde jeg ikke kameraet klart.

(JSL via BL)

Fr 17/8 2012

SBB-vognen i nattoget

DB AutoZug har fortsat lejet SBB Bpm'en og forventer at levere den tilbage til SBB på **mandag 20. august 2012**, så der skulle fortsat være en chance for den dukker op på **Kh** i weekenden.

I dag, **fredag 17. august 2012**, var den ikke med.

(JSL via BL)

Lø 18/8 2012

Ingen SBB-vogn i nattoget

John Christensen har set nattoget i dag – uden SBB-vogn. Hvis den skal komme til **Kh** én gang mere, må det blive i morgen, **søndag 19. august 2012**.

(JSL via BL)

Sø 19/8 2012

SBB-vognen i nattoget

Denne **søndag** kørte jeg sammen med **KP** til **Fj** (Fjenneslev) for at se EN 473 med SBB-vognen. Klokket 18:52 fik vi øje på DSB **EA 3004** med EN 473. Toget bremsede helt op nogle hundrede meter før broen, vi stod på, så hastigheden var heldigvis moderat, da vi fotograferede toget. Den "berømte" SBB Bpm 61 85 20-90 240-3 gik som femte vogn i toget og var således på vej til SBB, hvor den så som planlagt kan leveres tilbage til SBB **mandag 20. august 2012**.

(JSL via BL)

Ma 20/8 2012

Efterlyst sovevognsnummer læst

På DJK-udflugten **søndag 15. januar 2011** med DSB **K 564** til **Kb** blev mdt Kb besøgt, og en sovevogn kunne anes inde i en af remiserne. Vognnummeret blev efterlyst, men ingen bragte et svar.

I dag er det lidt mere lys, og på nordsiden af sovevogne står nummeret. Med en 720 mm tele lykkedes det at få et billede gennem plasten i remisedøren, og numrene kunne læses:

DSB 61 84 **71-30 819-6**

SIEMENS-vogne i Ab

IC 153 (Cph-Ab) ankom traditionen tro en **fredag** aften forsinket til **Ab**. Denne **fredag** aften var ankomsten 20.02½, og derfor var togbus 7121 (Ab-Hj) afgang kl. 20.00 med kørt. Heldigvis kører togbus 7120 (Ab-Fh) kl. 20.20.

Da spor 0 passerer kl. 20.11, opdages SIEMENS-toget i spor 0. Nå, der var derfor, DSBM MZ 1401 holdt på **mdt Ab** ved siden af remisen.

Oprangering noteret fra sporstopperen:

RIV-EUROP 123 0 011-3 • Gs

+ 84 86 935 0003-7

+ 84 86 935 0002-9

+ 84 86 935 0004-5.

ExpoTrain-vognene er observeret i **GI torsdag 23. august 2012** af *JSL*. **Tirsdag 11. september 2012** befandt de sig stadig i spor 0 i **Ab**.

(BL)

TOGSÆT

Sø 19/8 2012

BR 605

Det forlyder DB har et underskud på et større syvcifret kronebeløb på lejeaftalen med DSB om BR 605-togene. Derfor udfolder DB ikke unødige anstrengelser for at holde togene i drift, og pt. kan kun 9 af 13 mulige togsæt køre.

Det er også meget muligt antallet af togpar med BR 605 mellem **Kh** og Hamburg reduceres fra fire til tre allerede fra **2013** (ved så ikke om det er K13 eller K14, der jo træder i kraft i **december 2013**). Dette togpar skal så køres med IC3, men dem har DSB jo også nok af. I **Jylland** begrænser BR 605-kørslen sig til forbindelsen til og fra **Berlin**.

Der er ikke planer om at montere Green Speed i BR 605, og de får heller ikke ERTMS, som det ser ud i øjeblikket.

Ligesom MF kan samkøres med ER, kan BR 605 faktisk samkøres med de tilsvarende elektriske ICE-tog BR 411 og 415. Dog skal BR 605 køre bagest af hensyn til friskluftindtagene på de elektriske togsæt. 605 vil også begrænse hastigheden på det sammenkoblede tog til max 200 km/t.!

(JSL via BL)

On 12/9 2012

Nyt om IC4-uheldet på Kac

Læs <http://ing.dk/artikel/132146-efterforskere-afslorer-ny-haendelse-med-bremsesvigt-paa-ic4-tog> (med link til Havarikommissionens rapport)

(JSL via BL)

Efterforskere afslører ny hændelse med bremsesvigt på IC4-tog

Et sammenstød mellem to IC4-tog for fem uger siden er et nyt eksempel på, at IC4 bremses langt svagere, end lokoføreren forventer, når skinnerne er glatte. Det viser en netop offentliggjort rapport fra Havarikommissionen.

Overskrift i foranstående link. Læs redegørelsen. Det er krads læsning og må give gys ned ad ryggen på mange lkf.

(BL)

FÆRGER

To 9/8 2012

M/F Spektrum ligger i Fhh

Ved den vestlige kaj i **Færgenhavn** ligger M/F Spektrum, der indtil **1995** hed M/F Broen. Sidst, den blev set, var i **Ti fredag 29. oktober 2010**. Mens den var diskoteksbåd, lå den i **Ahv** (Århus Havn).

Dens sejlruiter kan læses på <http://www.faergelejet.dk/faerge.php?id=31&n=4>. Et opslag, dateret **mandag 20. september 2010**, om den tidligere færges formål kan læses på <http://gaffa.dk/nyhed/43125> og på <http://www.faergejournalen.dk/Korsoer-Nyborg/Broen.htm>
(BL)

Ma 20/8 2012

M/F Kyholm ligger i Kb

Kl. 19 ses ikke langt fra station en ikke før set færge.

Se billeder og data om Kyholm på http://www.faergejournalen.dk/Samsoe_Linien/Kyholm.htm
(BL)

On 22/8 2012

Lidt nyt på færgefronten

Der er bestilt en ny færge til **Feggesund**-overfarten. Den er p.t. under udrustning i **Hvide Sande** og sættes i drift i **oktober 2012**. Den gamle træfærge m/f "Sallingsund" er udbudt til salg for mindstepris DKK 400.000,-. Du kan selv Google dig til yderligere oplysninger.

Inden længe forsvinder der altså endnu en træfærge. Desuden blev **Fur**-overfartens reservefærge m/f "Stenøre" jo overtallig, da overfarten fik (endnu) en ny stålfærge i foråret **2012**.

Jeg hørte i weekenden **lørdag 18. august – 19. august 2012** om planer om at sænke m/f "Stenøre" samt en Leopardkampvogn som dykkerobjekter i farvandet ud for **Gy** (Glyngøre). Noget må der være om snakken, for Leopard-kampvognen står allerede på havnen i **Gy**. Der har dog også været initiativer for bevaring af færgen, så man må håbe, at sidstnævnte initiativ vinder.

Når disse to nævnte færges er ude af drift, og når **Hundested-Rørvig** får sin nye færge i løbet af efteråret **2012**, når de juridiske forviklinger om **Egholm**-overfartens beskadigede færgeleje er løst, og den "nye" stålfærge atter kommer i drift, ja, så vil m/f "Næssund" være eneste tilbageværende træfærge i daglig drift. Dertil kommer så m/f "Ida" på **Bogø-Stubbekøbing** i sommerperioden samt afløserfærgerne m/f "Venøsund" og m/f "Egholm".

(LuJ via BL)

Sø 26/8 2012

Egholm II ligger i Fhh

Under den dejlige sensommerdag, efter at **CONTC MY 1154** har sat 10 tomme Sps 466-vogne om bord på M/F Stena Scanrail, **Göteborg**, kigges der også efter spændende skibe. I det blå havnebassen i **Nordhavn** ligger ved **Nordre Kaj** en s/h-færge.

Det er M/F Egholm II.
(JG TJ BL)

Ma 1/10 2012

Nedlæggelse af færgeruten Marstal-Rudkøbing

Der skulle spares 15 millioner kroner, så foruden at nedlægge to skoler på **Ærø**, nedlægges færgeruten fra **Marstal** til **Rudkøbing**. Det blev vedtaget i aftes under et budgetforlig.

Kilde: DR 1 Radioavisen, **tirsdag 2. oktober 2012**, – kl. 10.04

Se færgernes hjemmeside på <http://www.aeroe-ferry.dk/>. Der ledes af skriftligt materiale om den tragiske nedlæggelse.

(BL)

I forbindelse med det nye budgetforlig skulle politikerne på **Ærø** spare 15 millioner kroner. Konsekvensen blev derfor, at det er slut med færge fra Marstal til Rudkøbing

Marstalfærgen lukker

Beboerne i Marstal må i fremtiden undvære en færge i byen.

Politikerne på øen besluttede i aftes at nedlægge færgeruten mellem Marstal og Rudkøbing. Det sker fra nytår.

Til gengæld vil den nuværende Marstal-færge i stedet blive indsat på ruten mellem Svendborg og **Ærøskøbing**, der således får langt flere afgangene end i dag.

Beslutningen er en del af det budgetforlig, som politikerne på øen indgik i aftes. Med i forliget er også lukning af to skoler på **Ærø**. Det er skolerne i Rise og Søby, som fra næste skoleår må lade livet.

Medarbejderne i kommunen blev her til morgen orienteret om forliget af borgmester Karsten Landro.

Det har ikke været muligt at få kommentarer til sagen endnu.

Kilde: <http://www.dr.dk/P4/Fyn/Nyheder/Aeroe/2012/10/02/082856.htm>

PS. Det fortælles **onsdag 10. oktober 2012** af et af søfolkene på færgeren liggende i **Ti Havn**, at sejladsen **Hvide Sande – Feggesund** fandt sted **fredag 5. oktober 2012**.

(BL)

On 10/10 2012

Ny og gammel færge på Feggesundoverfarten

Rejseplan

Rejse fra **Str** kl. 12.11 med tog RA 5531 (Str-Ti) til **Ti** med ankomst 13.29. I et foreløbigt program for den nye **M/F Feggesund** skal den ankomme til **Ti Havn**. Kl. 15.00-18.00 er der "Åben færge", adgang for alle interesserede.

Derefter cykles 17,5 km mod Ø til **Feggesund Nord** for at fotografere og prøve en dobbelttur med den gamle sallingsundfærge **M/F Sallingsund** til **Mors**. En omgang "siddes der over" i **Feggesund Syd** for at få anduvningsscener. Hjemrejse med tog RA 5552 (Ti-Str) fra **Ti** kl. 18.52, Str an 20.10 – en otte timers udflugt. Vejrudsigten er unormal: solskin i dag.

Ti Havn

Kl. 14 ses **M/F Feggesund** med hjemhavn **Ny** (Nykøbing Mors) ligge ved **Sydkaaj** i **Trafikhavn**. Den er ankommet i god tid. Badet i solskin, interiørfotos af kommandobro, der er bygget op på samme måde som på **M/F Venø Færgeren, Venø**, men med andre instrumenter og måleudstyr. Maskinrummet er ganske stort, hvidt, har ståhøjde og med masser af lysstofrør. En rød 400 hk's motor i hver ende. Drejbare blade på skruer. En rød motor til spændingsforsyning findes også i hver ende, så der altid er en reservemotor i tilfælde af brand.

Personalet fortæller, at de vil afsejle lige efter kl. 18.

På indvielsesdagen, **fredag 12. oktober 2012**, vil den højst sandsynligt sejle en ordinær afgang efter den specielt annoncerede afgang fra 13.45 **Feggesund Nord**, så jeg har chancen for med taxi fra **Ti** og færge at nå frem til indvielsen kl. 14.00 af den nye færge i **Feggesund Syd**.

Feggesund Nord

Det tager over tre kvarter at cykle i medvind de 17,5 km til det nordlige færgeleje, bl.a. på grund af en rystetur over 2,2 km på **Dæmningen** over **Østerild Fjord**. **M/F Sallingsund** kan fotografere kl. 16.21 anduve **Feggesund Nord** oppe fra en mark NV for **Tofthuse**. Se data om og et billede af færgeren på <http://www.fjordfaehren.de/dk/foto/plagen1958.htm>

Et nyt færgeleje er anlagt N for det gamle og en vej hertil. Kl. 16.25 bliver der lavet flere telebilleder af udsejlingen og undervejs ude på **Feggesund**.

Der er færgeafgang hvert 20. minut. Derfor sejles der med den næste sejlads kl. 16.35.

Feggesund Syd

Det nye færgeleje ligger Ø for det gamle. Lige V for bruges en gul gravemaskine til at flytte sand fra nogle store dynger.

Et skilt forkynder:

I/S Mors-Thy Færgesart.

Ny færge og færgelejer til Feggesundoverfarten. Byggeperiode: juni 2011 til oktober 2012. Anlægsbudget: 59 millioner kr.

Desværre (normalt i september-oktober) kommer der masser af kumulusskyer, så udsejlingen bliver "skygget". Til gengæld bliver anduvningen på tilbaketuren kl. 17.02 begunstiget af den gule eftermiddagssol. Efter fem minutters pause bliver bommen, der spærrer for at komme om bord, åbnet.

Feggesund Nord igen

Ankomst 17.16, hvor tre biler fotografere køre i land. (Cyklisten kommer først i land). 17.17 kører tre-fire biler om bord, og udsejling foreviges 17.19.

Nu haster det med i modvind at cykle de 17,5 km tilbage til **Ti Havn** og forhåbentlig nå at fotografere udsejling af **M/F Sallingsund, Ny**.

Feggesundoverfarten

Hverdage	Fra Mors	Fra Thy
Første afgang	06.10	06.15
Sidste afgang	18.10	18.15

Lør-, søn- og helligdage

Første afgang	08.10	08.15
Sidste afgang	18.10	18.15

Juni, juli og august

er sidste afgang	22.10	22.15
------------------	-------	-------

Hvert 20. min	Der sejles Jedes 20. min	Every 20. min
Tlf. 5120 7441		

Skilt ved det gamle færgeleje i Thy.

Ti Havn og almanak flyttet

58 minutter, kl. 18.18, ses fra **Østhavn M/F Sallingsund** lige at være passeret de ydre moler. Tre-fire minutter for sent.

Nakskov Gymnasium har nedlagt den gamle server, så den gode, gamle almanak er gået bort. I stedet er der kommen en midlertidig ikke så god på

<http://www.torbenhermansen.dk/almanak/almanak.php>

Solen skulle gå ned kl. 18.35, og havnen lå naturligvis i skyggen nu. Til gengæld kan telebilleder fange den flotte stemning ude i lyset, og pludselige svajer færgen, og solen spejler sig i hele skibet med et **brandgult** glimt. Desværre blev det ikke forudset og ej heller trykket på knappen. Med klinerne på **Mors** i baggrunden og drivende, stålblå skyer mod den orange-lilla himmel sluttede denne solskinsdag ganske flot. At der blev brugt et par minutter ved **Sennels** Kirke på tilbageturen for at få en ½ liter vand i tenderen skulle ikke være gjort, for så havde færgens udsejling tættere på været nået. Tid til at købe en stor kebab til 35 kroner.

Hjemrejse i varmen på AR **AR 1009** fra **Ti** kl. 18.52 i tog RA 5552 med ankomst **Str** 20.09 (+1) er dejlig og meget søvndyssende. 20.13 fortsætter toget mod **Ar**, så det gælder om at komme af i tide. En otte times god efterårsudflugt til en snart ændret færgeoverfart er slut.

(BL)

Fr 12/10 2012

Færgeindvielsesfest ved Feggesund fredag den 12. oktober kl. 13.30-16
Nu bliver Thy og Mors så godt som landfast. Kom og fejre indvielsen af den nye færge med taler, musik og navngivning ved Feggesund.

Program:

- 13.30** Beboerforeningerne serverer gratis pølser og vand (indtil kl. 16.00)
- 13.45** Afgang gl. færge fra Thy, transport for alle, som ønsker at overvære den officielle indvielse. Snedsted Garden spiller på Thy-siden.
- 14.00** Officiel indvielsesceremoni starter i Feggesund/Mors. Besøg af Marinefartøjet Manø. Morsø Garden spiller på Mors siden.
- 14.10** Ankomst af den nye færge til Feggesund/Mors.
- 14.15** Taler og navngivning ved borgmester Lauge Larsen, borgmester Lene Kjelgaard Jensen og bestyrelsesformand Viggo Vangsgaard m.fl.
- 14.50** Første afgang tur/retur for den nye færge mod Thy for inviterede gæster.
- 15.15** Færgen indgår i rute. Åbent for offentligheden. Derefter løbende afgang. Nordmors Byorkester underholder om bord.
- 16.30** Feggesund Færgetro afholder arrangement med spisning (bordbestilling nødvendigt)

Gratis overfart for alle ved Feggesund og Næssund i hele efterårsferien til og med den 21. oktober 2012. Morslands Historiske Museum har tilbud på entré til alle færgегæster ved Feggesund i efterårsferien.

Kan du ikke vente?

Kom til "Åben færge" onsdag den 10. oktober i Thisted Havn og torsdag den 11. oktober i Nykøbing Havn. Begge dage kl. 15.00-18.00.

Arrangør: Mors-Thy Færgefart

Kilde: [Thisted Posten](#), onsdag 10. oktober 2012, side 78

(BL)

Den nye Feggesundfærge bliver indviet

Den nye færge M/F Feggesund fejres med musik og taler fra både Morsø og Thisted kommuners borgmestre den 12. oktober. Derudover vil der være gratis færgefart i hele uge 42 både ved Feggesund og Næssund.

Større og mere driftsikker

Den nye færges driftsikkerhed øges, da den både håndterer høj- og lavvande. Derudover vil den kunne medtage 98 passagerer og 19 personbiler eller to lastvognstog og syv personbiler. Dette er en klar

forøgelse i forhold til den pensionerede færge fra 1958, hvis kapacitet lød på 97 personer, og 12 personbiler eller et lastvognstog.

– Det er et projekt, som har stået højt på ønskesedlen i lang tid, og vi stolte over, at det endelig er lykkedes at realisere. Jeg ser især frem til at imødekomme vognmændenes behov, da det nu er muligt at have to lastvognstog med om bord samtidig med vi også rummer syv personbiler, fortæller Viggo Vangsgaard, der er Morsø Kommunes formand i Udvalget for Teknik og Miljø.

Optakt til indvielse

Indvielsen starter fra kl. 12.00 d. 12. oktober fra Nykøbing med jomfrusejlads for inviterede gæster og pressetilmeldte. For offentligheden er det mulig at få transport med den gamle færge fra Thy kl. 13.45 til den officielle indvielse. Under festlighederne fra kl. 13.30 – 16.00 vil folk blive mødt med musik, pølser og vand ved begge færgelejer på Mors og i Thy.

Officiel indvielsesceremoni Den officielle indvielsesceremoni starter kl. 14.00 ved Feggesund/Mors færgeleje. Herefter vil henholdsvis Borgmester Lauge Larsen fra Morsø Kommune og Borgmester Lene Kjeldgaard Jensen fra Thisted Kommune holde taler med efterfølgende klipning af snor og navngivning. Det hele vil blive akkompagneret af Morsø Garden og om bord vil være live Jazzband.

Gratis for offentligheden i uge 42

Første afgang mod Thy er kl. 14:50 for inviterede gæster og pressetilmeldte, hvorefter der vil blive åbnet for offentligheden kl. 15.15 med løbende afgang og i hele uge 42 er der gratis overfart. Færgens overfartstid er på 5 minutter og sejler normalt hvert 20 minut fra kl. 6.10 til 18.10 og i sommerperiode til kl. 22.00.

Oplev færgen inden indvielse

I dagene op til indvielsen vil færgen ankomme først til Thisted Havn d. 10/10 og derefter til Nykøbing Havn d. 11/10. Her vil det i tidsrummet 15:00-18:00 være adgang for alle interesserede hvor man blandt andet kan møde bestyrelsesmedlemmer fra I/S Mors-Thy.

[Læs det officielle program for indvielsen](#)

Kilde: <http://www.thisted.dk/Nyheder/September/03092012%20Feggesund%20indvies.aspx>
mandag 3.september 2012

(BL)

M/F Feggesund, Ny, døbes

Programforslag til færgeindvielsen d. 12.10.2012

- 12.00 Afgang fra Nykøbing, jomfrusejlads til Feggesund for inviterede gæster.
Om bord serveres frokost, jazzband underholder.
- 13.45 Afgang med den gl. færge for alle interesserede direkte til den officielle indvielse.
Servering af pølser og vand til offentligheden under festlighederne (kl. 13.30-16.00).
Amtoft Beboerforening er involveret. Snedsted Garden spiller fra ca. 13.30 på Thy-siden.
- 13.50 Ankomst gl. færge til Mors.
Morsø Garden spiller under færgeankomsten og bliver i området.
- 14.00 Officiel indvielsesceremoni starter i Feggesund/Mors.
Besøg af Marinefartøjet Manø med vandkanon som velkomst til den nye færge.
- 14.10 Ankomst ny færge fra Nykøbing til Feggesund/Mors
Morsø Garden spiller under ankomsten.
Servering af pølser og vand til offentligheden under festlighederne (kl. 13.30-16.00).
Nordmors Beboerforening er involveret. Kroen sælger øl på stedet.
- 14.15 Tale ved borgmester ...
- 14.50 Første afgang for den nye færge mod Thy. Inviterede gæster deltager. Mulighed for at sejle direkte med tilbage igen. Jazzband underholder om bord.
Snedsted Garden spiller på Thy siden.
- 15.15 Færgen indgår i rute. Åbent for offentligheden. Derefter løbende afgang.
- 15.30 Busafgang fra Feggesund/Mors til Nykøbing for inviterede gæster.

Gratis overfart ved Feggesund og Næssund i hele efterårsferien til og med d.21.10.2012. Specialtilbud fra Morslands Historiske Museum til alle færgegæster ved Feggesund i uge 42: 1 gratis voksenbillet pr. bil, ½ pris på entré til busgæster, 1 gratisbillet pr. par for cyklister og gående. Børn under 18 år er gratis.

Program for nå til indvielsen i Feggesund Syd

Det vigtige tidspunkt at være på **Feggesund Syd** er kl. 14.10, hvor den gamle og nye færge muligvis vil ankomme eller i hvert fald ligge side om side. Ved ankomst af M/F Venø Færge til **Venø Odde lørdag 7. august 2010** var der tre Venø-færger til stede på én gang. *Måske vil der også være "skibsoptræden", som da M/F Venø Færge svajede rundt om sig selv flere gange?*

Desværre er der ikke andre muligheder for tilrejse end med tog RA 5531 (Str-Ti) med ankomst til **Ti** kl. 13.29. En taxi til at køre med til **Feggesund Nord** var derfor bestilt dagen før til at holde klar kl. 13.28, for tog 5531 kan ankomme +1. www.krak.dk angiver en køretid i bil på 23 minutter om de 17,5 km; kun 47 km/t. i gennemsnit. Det er med den i forgårs oplevede rystetur på 2,2 km over **Dæmningen** over **Østerild Fjord**.

Tilrejse Str-Feggesund Nord

Efter at have fremsat ønsket til lkf om at ankomme et minut før tid til **Ti** med tog 5531, gør han det. Den bestilte taxi holder klar, af sted, en del trafik på hovedvej **11 Aalborgvej**, og på den stenede vej over **Dæmningen** vil taxichaufføren kun køre 25 km/t. Det tager den tid, Krak havde angivet.

Feggesund Nord – Feggesund Syd

Den ekstra færgeafgang kl. 13.45 har fundet sted, men heldigvis sejler den gamle sallingsundfærge M/E Sallingsund ordinært kl. 13.55 til **Mors**. Den anduver **Feggesund Nord** kl. 13.55, og der er så mange biler, der ventes op en overførsel, at de ikke alle kan være på færgen. Det er skyet vejr.

I sundet **Feggesund** ligger MHV 902 og sprøjter med en vandkanon. Flere sejlbåde passerer, hvilket flot i modlyset. Den nye M/E Feggesund, **Ny**, afventer anduvningen af gamle sallingsundfærge M/E Sallingsund til **Feggesund Syd**, og kl. 14.06 lægger hver færge til i sit eget færgeleje.

Det lykkedes altså ikke at nå fra **Str** via **Ti** til **Feggesund**, stå på **Mors** og se den gamle og nye færge ankomme samtidig. Det gjorde *LuJ*.

Indvielse M/F Feggesund

Kl. 14.10 er der halvt solskin, og begge færger poserer ved siden af hinanden. Der er mange tilskuere. Kl. 14.12 (2) sejler M/E Sallingsund efter den ordinære sejlplan. Der kan med kameraet liggende lige ved strandbredden laves billeder med grønt græs i forgrunden, strandbredden, fire Drage-sejlbåde, DEN 6, DEN 366, DEN 395 og DEN ??? krænger 30 grader i vinden, og M/E Sallingsund sejler imellem (på billedet). Flot, halvvejs solskin og masser af hurtigt drivende kumulusskyer, sorte på undersiderne.

Kl. 14.25 anduver M/E Sallingsund igen **Feggesund Syd** i solskin.

Nu er det tid til taler. Navne på talere står i det foranstående program. En afdød borgmester omtales, for det var ham, der var drivkraften til, at den nye færge blev bygget.

Kl. 14.31½ klippes den røde snor ===== spændt ud mellem de to rælinger. Ved indvielsen af M/E Venø Færge på **Venø Odde lørdag 7. august 2010** valgte sakseholder og klipper at stå på dækket, så tilskuerne kunne se det afgørende klip. I dag står den klippende dame og sakseholderen på færgeklappen med solskinet i ryggen og en fotograf på hver af de fire sider, så alle tilskuerne ser "kun" ===== falde.

Kl. 14.32½ kaster en hvidhåret dame stående på bildækket en champagneflaske mod indersiden rælingen, og skummet springer skummende bort. M/E Feggesund er døbt.

Der er nu tid til at gå op til kommandobroens dæk og skyde løs på den gamle sallingsundfærge M/E Sallingsund. Det er luksus at stå oppe og fotografere færgen pendle mellem de to færgelejer. Solskinnet kvikker op på de tre dominerende farver: sort, hvid og blå. Der er så kort over til **Feggesund Nord**, 640 meter, at færgen med en kraftig tele kan fylde et helt billede. Mange andre står også og "skyder" på den gamle færge, der snart vil forsvinde fra denne overfart.

Kl. 15.04 sejler der en vist uofficiel tur fra **Feggesund Syd** med M/E Feggesund til **Feggesund Nord**, mens M/E Sallingsund ligger i det gamle færgeleje.

Det har været en intensiv time med det store leben ved de to færger, og *LuJ* og Deres udsendte kører bil fra **Feggesund** med mange gode billeder af denne store begivenhed. Der er 80 vejkilometer til **Str**.

Se billeder fra Feggesund

På Google Earth er der i skrivende stund, **torsdag 8. november 2012**, mulighed for at se anlæggelsen af det nye færgeleje ved **Feggesund Nord**. Billedet er dateret til **6/1 2011**. Klik på de mange – og se historiske billeder af den gamle sallingsundfærge M/E Sallingsund, for den sejler ikke mere på overfarten. Når det næste billede ønskes at ses, så flyt musen til det og klik.

Danske ø-færger kan ses på http://www.fjordfaehren.de/dk/ofaer_kt.htm og på

<http://www.smaa-faergerne.dk/>. Her kan der klikkes på • ved Feggesundoverfarten.

Den aktuelle position af den nye M/F Feggesund kan ses på

<http://www.marinetraffic.com/ais/dk/default.aspx>

Hav ø i •, så der står • = M/Passagerfartøjer. Zoom ind på verdenskortet og find **Feggesund**. Med musen på den blå færge vil dens navn **FEGGESUND**, kurs og hastighed kunne ses i det **lysegule** felt.

Læseren ønskes en god sejlads!

(BL)

On 17/10 2012

Gammel færge solgt for 251.000 kroner

En køber fra Aalborg har købt færgen M/F Sallingsund. Skødet mangler at blive skrevet under

...

Kilde:

<http://www.nordjyske.dk/nyheder/thisted/gammel-faerge-solgt-for-251-000-kroner/48a04b21-32da-423f-bb05-99bddeb092cb/3/1541>

Gammel færge bliver husbåd

Feggesund-færge solgt for 251.000 kroner.

...

Kilde: <http://www.tvmidtvest.dk/indhold/gammel-faerge-bliver-husbaad?forside>

(LuJ via BL)

Lø 27/10 2012

Ny Feggesund-færge i drift fra på lørdag

To uges ventetid slut, når færgen sættes i drift lørdag klokken 8.10

På lørdag klokken 8.10 sættes den nye Feggesund-færge i drift.

Kilde:

<http://www.nordjyske.dk/nyheder/ny-feggesund-faerge-i-drift-fra-paa-loerdag/4581a98a-57d0-4439-a069-0be3c0cd8a9e/4/1513>

(LuJ via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Ti 24/7 2012

K-maskine ved Rd Regnskov

var jeg med min familie en tur til **Rd**, hvor vi skulle ind og se **Randers Regnskov**. Jeg havde passet det ind, så det passede med, at jeg kunne se DSB **K 563**, som kørte veterantog mellem **Randers Regnskov** og **Lg**, så da de kørte fra stationen mod **Randers Regnskov** trinbræt (som ligger lidt ude af **Randers** havnebane), stod jeg klar med kameraet og fik nogle billeder, mens de kørte hen til trinbrættet. Da de holdt og ventede på, at folkene skulle dukke op, var der god tid til at tage lidt billeder af den, inden at de satte overkørslerne igen og rykkede tilbage til stationen, hvor jeg stod klar på en bro lidt ude for stationen, filmede og tog billeder af den. Da den var kørt til perron i **Rd**, gik der kun et øjeblik inden, de kørte af sted mod **Lg** for fuld damp fra **Rd**.

Jeg blev så stående på broen og fik nogle MR'er og et par MF'er til **Ab**, inden at **K 563** kom tilbage fra **Lg**, kørte til perron og rykkede ud til **Randers Regnskov** trinbræt, hvor de holdt et øjeblik, inden de kørte tilbage til **Rd** og videre ud til remisen. Også var der tid til at tage ind og få set **Randers Regnskov**, som er en oplevelse værd.

Da vi skulle hjemad, kørte vi lige forbi **Bombardier**, hvor der stod 3 IC4 udenfor, hvor den ene havde fået fjernet sin snude.

På vej tilbage til **Sjælland** mødte vi DSB **EA 300Z** med nattoget på lavbroen **Spr-Ng**.

(KP via BL)

Lø 11/8 2012

Tur i det jyske

Haderslevbanen

Sammen med **ASN** kørte vi en tur over til det jyske og se på DSB **S 736** på **Haderslevbanen** og **V200** mellem **Anb** og **Dagebüll Mole** og på Autozug på **Syltbanen**. Turen startede allerede kl. halv 5 om morgenen med, at jeg kørte til **Rg**, hvor jeg mødes med **ASN** kl. 5, hvor vi så fortsatte i hans bil til **Jylland**.

Første stop var **Haderslevbanen**, hvor vi skulle se **S 736** med materieltoget fra **Lk** med **S 736** forrest og Marcipanbrødet **HHJ DL 11** bagerst på vej til **Had**, hvor toget skulle udgå fra. Vi kørte først lidt ud

af banen for at finde det sted, vi ville stå og tage den. Mens vi kørte langs sporet, så vi, at **Haderslevbanens** egen trolje kørte på banen og satte nogle bomme op på markoverskørslerne. Da vi havde fundet vort sted, hvor vi ville tage **S 736**, blev vi enige om at se, om vi kunne nå at tage troljen. Vi kørte lidt ud af sporet og fik fanget den, da den kørte forbi en sø lidt inden **Had**.

Derefter kørte vi tilbage til stedet, hvor vi ville stå, som var lidt ude for **Oj** og ventede på materieltoget. Da vi kunne se, at overkørslen længere mod **Oj** var aktiveret, viste vi, at den var på vej, og var helt klar, da den kørte forbi med **S 736 + 7 vogne + HHJ DL 11**. Lige så snart de var kørt forbi, var det hurtigt over i bilen og af sted for at kunne overhale den. Det nåde vi inden **Hmm** (Hammelev), hvor vi fik den igen, Derefter kunne vi nå den en gang til – nemlig ved søen nær **Had**, og så kunne vi lige nå til **Had** og få, når de kom ind på stationen

Her foretog de så omløb, så de var klar til at rykke ned til **Hab** (Haderslev By) senere, når det første skulle afgå mod **Oj**.

Derefter gik turen til **Rq**, hvor DJK's 2 generations S-tog og OHJ Bns 270 holder indhegnet. Vi tog nogle billeder af dem, inden vi kørte videre mod **Tdr**, hvor vi lige kørte forbi remise på **mdt Tdr**.

(fortsættes under **UDLAND**)

(KP via BL)

Lø 25/8 2012

60-års-jubilæum på Nærumbanen

Den 1. september 2012 er det 60 år siden, Nærumbanen tog sine Scandia-skinnebusser i drift. De sølvfarvede motorvogne med rødt mavebånd muliggjorde indførelsen af 20-minutters drift på banen, og vognene holdt, trods den intensive brug, frem til leveringen af Y-togsmateriellet i 1968. Nordsjællands Veterantog har som bekendt bevaret LNJ Sm 13, som dog ikke har været driftsklar igennem flere år.

I forbindelse med 60-års-jubilæet er skinnebussen ved en kæmpe arbejdsindsats igen blevet gjort driftsklar og har bl.a. fået ny motor. Nordsjællands Veterantog præsenterer i samarbejde med Lokalbanen i de to weekender den 25.-26. august og 1.-2. september skinnebussen på sin gamle hjemmebane, og for første gang i Danmark er der arrangeret "plandiesel" idet der alle 4 dage er arrangeret timedrift på LNJ med Scandia-skinnebussen mellem klokken 10 og 16. Der kører 7 togpar pr. dag, med afgang fra Jægersborg i minuttal 07 og fra Nærum i minuttal 38.

Disse tog er offentligt tilgængelige, og der standses undervejs kun på Lyngby Lokal, i Brede og Ørholm. Billetter til togene koster kr. 50,- hver vej. Køreplan og yderligere oplysninger kan ses her (www.nsjv.dk)

...

Klub 40

Vi har desværre lidt problemer med at opdatere Klub 40s hjemmeside; derfor i stedet en direct mail-kampagne. Arrangementet er også omtalt på Klub 40s side på Facebook.

(JS SCN via BL)

ØSJK kører flere tog på Østbanen

ØSJK kører flere tog på **Østbanen** i forbindelse med personalejubilæum eller afskedsreception. Jeg har desværre ingen tider.

(JSL via BL)

Sø 2/9 2012

Skinnebustur **LNJ Sm 13** på Nærumbanen

Søndag 1. september 1952 blev der indsat Scandia-skinnebusser på banen, og her 60 år efter er der lykkedes at få gjort den sølvfarvede LNJ Sm 13 køreklar igen. To weekender skulle den køre, og det kunne den komme til, idet lørdag-søndag er der kun to togsæt i drift på den 7,8 km korte strækning.

Deres udsendte stig på tog V 194007 (Jæt-Nær) med afgang kl. 13.08 (21). Skinnebussen er pænt fyldt op, og for det meste "ordinære" passagerer. Almindelige billetter er ikke gyldige, til gengæld kan der købes en edmonsonsk billet; noget, det kan gå år imellem lykkes (nu om studer). Det er rart at høre en gammel kending af motor, selv om nogen af de andre siger, den ikke er ægte. Der standses ikke alle steder.

I **Nær** er der standsning hver time fra minuttal 20 til 38. Personalet optræder i uniformer en gang i 1970- og 1980'erne. Så kørers der tilbage til **Jæt**.

Nærumbanen er en og svær bane at lave strækningfotos på. Over det meste af strækningen vokser der træer i skel. Kun det nordre stykke er der ses en åben mark. At fotografere eftermiddagens må derfor ske på standsningsstederne. Broen over **Klampenborgvej** mellem **Nørgårdsvej** og **Lyl** fra **1950** er så

lang, at det ville passe med Sm'en derpå, men uheldigvis har en graffitihærværksperson sat sine sorte maleraftryk. En primitiv måde at vise de mange tusinde bilister sine kragetæer. Fravalg.

Togekspeditionssteder på LNJ

Jægersborg (Jæt)	km 0,0
Remisen (Rm)	km 0,5
Lyngby L.T. (Lyl)	km 1,9
Fuglevad (Fgv)	km 3,3
Brede T. (Br)	km 4,5
Ørholm T.S.	km 5,5
Ravnholm T. (Rvh)	km 6,1
Nærum (Nær)	km 7,8

Bemærk, **Rm** eksisterer stadig. Tog 191359 (Jæt-Nær) standse- de kl. 13.59 ved **Rm** for at sætte en lkf af. "Perronen" er en trærampe til af komme fra et lok og ned til en signaltelefon.

Bemærk også, Nørgaardsvej er et nyt togekspeditionssted, og hvor mange kilometertal, der er ændrede. *Gælder km-angivelse perronen før eller efter den pågældende ovk?*

Jægersborg Station	km 0,0
Nørgaardsvej Station	km 1,2
Lyngby Lokal Station	km 1,8
Fuglevad Station	km 3,2
Brede Station	km 4,3
Ørholm Station	km 5,3
Ravnholm Station	km 6,1
Nærum Station	km 7,8

LNJ Tjenestekøreplan
søndag 1. februar 1970

<http://da.wikipedia.org/wiki/N%C3%A6rumbanen>,
søndag 2. september 2012

Efter en god dag er det ved 16-tiden tid til at vende skuden med en kurs til det jyske; en tur på knap 40 svenske mil, 216 sømil og 389,9 km med tog.
(BL)

150 år med tog fra Århus til Randers

Søndag 2. september fejrer DSB og DSB Museumstog, at det er 150 år siden, at Det danske Jernbane-Driftsselskab, senere DSB, indviede banestrækningen Aarhus-Randers.

Arbejdet med strækningen blev påbegyndt i april 1860, og den officielle indvielse fandt sted den 3. september 1862 i silende regn med deltagelse af Kong Frederik den 7. og Grevinde Danner, den daværende indenrigsminister Orla Lehmann og 250 særligt indbudte gæster.

Fartplanen fra åbningen har to daglige afgang fra Aarhus og Randers. Rejsetiden dengang var en time og 45 minutter for at køre de 58 kilometer.

Festlig dag Jubilæumsdagen bliver en festlig dag med fuld musik og gratis morgenkaffe og rundstykker på Aarhus Banegård. Randers Jernbaneorkester vil være med til at festliggøre dagen ved at sende damptoget af sted mod Randers klokken 11:22 til tonerne af H. C. Lumbyes Københavns Jernbanegalop. Toget vil bestå af tre vogne, de såkaldte stålvogne, som er bygget på Scandia i Randers.

Vognene består af et stort rum. Formålet var at kunne rumme flere passagerer end med kupévogne. På den måde kunne man køre med kortere tog og transportere flere passagerer. Vognene er tidstypiske og har kørt over hele Danmark frem til 1978.

Forlængelsen af jernbanen fra Aarhus til Randers fik i øvrigt stor betydning for erhvervslivet i Randers. Blandt andet fik Hotel Randers et vigtigt vitamintilskud med stor tilgang af gæster. Hotellet indsatte en hestetrukket omnibus fra Scandia, der kunne hente gæsterne fra banegården til hotellet i Torvegade.

Tidens billetter Billetterne på jubilæumsdagen købes i toget, og man får et rigtigt klip i sin billet af konduktøren. Det er ikke de moderne printbilletter men de gode gamle brune papbilletter fra tiden.

Der er mulighed for at købe postkort og andre togsouvenir undervejs.

I Randers vil der på dagen være åbent i det gamle remiseområde, hvor der er mulighed for at se gamle lokomotiver og vogne.

Med arrangementet er der lagt op til en spændende dag for hele familien, hvor børn og børnebørn kan opleve, hvordan det var at køre med rigtigt tog, da farfar var ung.

Kilde: Kilde: **RANDERS** amtsavis, fredag 24. august 2012, DSB Intranet
(JSL via BL)

Fr 21/9 2012

Årets gode nyhed:

TKVJ No. 12 kører igen for egen damp

Lørdag den 25. august, på 95-årsdagen for åbningen af Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane, kørte damplokomotiv TKVJ No. 12 for første gang igen for egen damp siden 1953.

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 1-2

En sommer for fuld damp i Grejsdalen

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 5

Så tæt på og så langt væk

...

Se filmklip med en selvkørende TKVJ No. 12 på

www.klk.dk

S 736 indtog Haderslevbanen

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 8

Stedalsbanen kører ikke

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 12

Østbanen opgraderer

... strækningshastigheden kan sættes op til 100 km/t. på det meste af banen.
... at det først er sket ved et ekstraordinært køreplansskifte den 12. august i år.

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 13

Lokomotivudlejningsselskabet Northrail

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 18

Uheldet i Ejstrup

Den 29. oktober 1925 sket der ved 14-tiden en større ulykke på stationen. ...

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 34

En jysk jubilar

Aarhus – Randers-banen fylder 150 år

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 40

Storstrømsbroen – en jubilar med skavanker

Kilde: **Togfløjten**, nr. 3 2012, side 53

Udtag af overskrifter. Bliv medlem af Støtteforeningen for KLK for DSB Museumstog, Koldingafdelingen, få medlemsbladet Togfløjten og læs de spændende artikler. Læs herom på [http://www.klk.dk/\(BL\)](http://www.klk.dk/(BL))

Lø 22/9 2012

ØSJK's 40-års-jubilæum

ØSJK's 40-års-jubilæum blev fejret med et åbent hus arrangement, hvor klubbens ejede materiel blev luftet, og flere andre blev vist frem på godspladsen i **Kj**, hvor nemlig også Regionstog og Contec viste nogle af deres ting frem deriblandt RT Mx 42 (tidligere Mx 1005) og Nordsjællands veterantog, som var kommet med deres HTJ S 50 som de kørte to turer mellem **Kj** og Hårlev med, men inden jeg tog til **Kj** var jeg ved morgenstunden en tur oppe i **Rg**, for at tage DSB MY 1159 med en Bc-t - B - A til Randers som personaleudflugt for DSB Museumstog. Efter den var kørt gik turen tilbage til **Næ**.

Hz

Efter et lille ophold gik turen af sted til **Hz**, hvor ØSJK's M32 skulle krydse med en MF, som kørte via **Kj**, da der var sporarbejde i **Rg**, så alle tog mellem **Kh** og **Nf** kørte via **Kj**. ØSJK M32 skulle til **Næ** for at hente passager til ØSJK's 40-års-jubilæum.

Østbanen

Efter at have set krydsningen, kørte jeg lidt ude for **Kj** på **Østbanen**, hvor jeg ventede på, at HTJ S 50 ville dukke på sin første tur til **Hrl** (Hårlev). Efter at have taget den, kørte jeg til Egøje hvor den skulle krydse med en RT-lint. Efter krydsningen kørte jeg til **Vallø**, hvor jeg fandt set fint sted at tage HTJ S 50 på sin anden tur til **Hrl**.

Da den var passeret, kørte jeg tilbage til **Kj**, hvor jeg gik ned til godspladsen og så det fine arrangement. Man kørte med triangel NPMB M7 og traktor 115 med vogne mellem pladsen og ØSJK's klubhus ved **Kj** station. På pladsen var flere ting udstillet som Contec MX 1006, BLDX MX 1019, Contec Køf T 51 og Køf 275, en lollandsbanebuss, en skinnebil, RT MX 42 og en RT-lint. Der var også åben ind til ØSJK's areal, hvor deres E 663 stod under presning, NFJ 3 og den tidligere skinnebus, som blev bygget om til et arbejdskøretøj MT 102. Ude på pladsen stod ØSJK's rulleskøjte M8 fint udsmykket med flag, som ellers skulle have været brugt til, at man selv kunne få lov til at køre et tog selv. Det fik de ikke lov til, så den måtte pænt holde stille på pladsen. Det skulle senere vise sig, at den måtte ud at køre, da M32 havde nogle problemer, så man måtte starte M8 op, og koble den på deres HTJ CI 71, trille til perron, så passagerne fra **Næ** kunne komme hjem igen.

Imens var jeg kørte lidt syd for **Kj** ad **Østbanen**, hvor jeg ville vente på RT **42**, som muligvis ville køre før tid fra **Kj** mod **Hrl**. Den var nemlig en af hovedtingene, jeg gik efter. Ellers kunne jeg have nået at se **M8** med HTJ CI 71 mod **Næ**. Jeg kunne dog tydelig høre, at den afgik fra **Kj** og se den i et kort øjeblik fra mit fotosted på **Østbanen**. Efter at et stykke tid kom så RT **MX 42** fra **Kj** planmæssigt mod **Hrl**.

Rg

Da den var kørt forbi, gik turen til **Rg** igen, hvor jeg ville se DSB **MY 1159** med B + A-vogn med DSB Museumstogs personale fra **Rd**. I **Rg** havde de lige et lille ophold, inden de kørte videre **Kh** med resten af personalet. Da den var trillet af sted fra **Rg**, gik turen hjem til **Næ** igen.

(KP via BL)

Fr 5/10 2012

Sølvpilen til Kulturnat i Næ

Der var Kulturnat i **Næ**, og i den forbindelse havde man lavet sådan, at man kunne få mulighed for at se maskindepotet og kommandoposten i **Næ**. Samtidig havde man også sat et MR-togsæt frem, så man kunne opfylde sin lille drengedrøm ved at sidde i førerstolen på et tog. Sammen med DSB Museumstog havde man lavet sådan, at MA-lyntoget (Sølvpilen) ville komme og kører 4 gange mellem **Næ** og **Vo**.

OI

Aften startede med, at jeg tog til **OI**, hvor jeg ville vente Sølvpilen på vej til **Næ** med lodsken **JSL** om bord, så jeg var fuldt opdateret med, hvor langt den var nået. Dog var vejret bare ikke helt med en; det desværre regnede en del, da man stod på broen og ventede på den, men det lykkedes dog. Der var endda med god lyd fra MA-lyntoget, da det susede igennem **OI** med ca. 120, som var den højeste tillade hastighed for MA-lyntoget på **Lille Syd** end de 75 km/t., som det højest må køre mellem **Næ** og **Vo**.

Da den var suset forbi, kørte jeg så af sted til den gamle **Præstøvej** bro lidt syd for **Næ**, hvor jeg igen fik MA-lyntoget. Derefter gik turen så til en gammel bro ved **Grevensvænge**, hvor solen begyndte at kæmpe sig frem gennem skyerne, men desværre var det blevet meget mørkt til at tage billeder, så det blev video i stedet.

Næ

Da den var trillet forbi, gik turen så ind til **Næ** station, hvor jeg så gik op til stationen for at tage, når MA-lyntoget kørte fra **Næ** igen mod **Vo**. Da der var givet afgang, og det var ude af syne, gik jeg så hen til **MR sæt 54**, som blev vist frem i spor 1 for offentligheden, så man kunne komme ind i førerrummet.

Derefter gik jeg over til kommandoposten, som der også var mulighed for at kunne komme ind og se, hvor man også havde bemanded den, så man kunne se, hvordan det forgik.

Gik ned til **mdt Næ**, hvor det også var åbent, så man kunne komme ind og se, hvordan det ser ud. Man havde også opstillet GreenSpeed simulator, så man kunne prøve at være lokomotivfører mellem **Htå** og **Ro**. Der var også mulighed for at tage nogle jernbanebøger med hjem, da **PKL** havde opstillet en bod med diverse bøger inde i remisen ved siden af triangel LB **M1** fra **Langelandsbanen**. Efter at have snakket med **PKL** gik jeg så op til stationen, hvor jeg stod på MA-lyntoget på dens sidste tur mellem **Næ** og **Vo**.

Inde i MA-lyntoget havde man sat skilte med Kongeåen i dørene for at give det lidt stemning. Da vi ankom til **Vo**, var der lige tid til at tage lidt billeder, inden det gik tilbage til **Næ**.

Da vi ankom til **Næ**, fik jeg lige de sidste billeder af MA-lyntoget, inden jeg kørte hjem efter en rigtig hyggelig aften.

(KP via BL)

To 18/10 2012

Havnebanen i brug i Lmv

(fortsat fra **FASTE ANLÆG**)

Efter at have set på sporjustering i **Rønland** stiges der ud af bussen i **Lmv** i det evige regnvejr. MjbaD **Ym 15 Fjorden** holder i spor 3 ved græsplænen ned mod havnen. Der er tændt to ● ● slutlys, og en orangeklædt pt sikrer med armene **Storegade** kl. 16.17½. I mellemtiden er kameraet pakket ud under taget over cyklerne parkerede for enden af stationsbygningen. Det korte Y-tog køre ned mod havnen, 1,8 km.

På cyklen er der under halv afstand derved, og stykket kan næsten hele vejen køres på en afspærring, som Y-toget gør. Ned ad **Søndergade** falder det ifølge <http://www.climbs.dk/sondergade.php> 27 højdemeter over 0,3 km = 90 ‰, så trods en våd kørebane med få brune efterårsblade viser fartmåleren **49,48 km/t. på en afspærring!** Pokkers, de eftertragtede 50 km/t. én gang på en god cykeltur blev ikke nået.

Vente, vente på havnen i regnen. Mange passagerer stiger af på den pæne træperron ud mod vandet. Ym 15 parkeres så flot, at der hen over rundkørslen mellem sammenløbet af **Havnen, Vestergade, Havnegade** og **Konsul Andersens Gade** kan laves et billede med pullerten af sten midt i rundkørslen dækkende faget mellem de to midterste vinduer i Y-toget.

Op

Denne havnebane har den stejleste stigning i **Danmark** med 36 % ifølge "Lemvigbanen 1879-1899-1999", side 119, DJK, **1999**. Den stejleste ved DSB var i **Ti** med 21 %. Motorvognsføreren må sande flere gange, for en sådan stigning på et ikke særligt meget trafikeret spor i en oktoberdag ...

Oppe ved græsplænen sættes Ym 15 til fremmednet efter denne sidste, ekstraordinære tur, der blev gennemført grundet mange passagerer, der ønskede at køre ned til havnen. Der køres også i morgen.

SBGV

Ejerne af Ym 15, der nu skrives YMS 1 (ikke på vognsiderne), er ti personer, der for mere end et år siden købte dette Y-tog, der tidligere kørte LNJ. Klubben vokser, og antallet af medlemmer nærmer sig 40.

Se mere om SkinneBus Gruppen Vestjylland på <http://www.skinnebus.dk/>

Fundering over udflugtens udbytte

Grundet efterårsferien er tre efter hverandre følgende busafgange **Lmv-Str** aflyste. Næste busafgang mod **Str** er kl. 17.35 med buslinje 23.

Str nås kl. 18.15 efter en 4½ times våd udflugt til **Rønland** for at fotografere to **gule** arbejdsmaskiner i løbet af 4 minutter! Opmuntringen kom i form af at se liv på havnebanen i **Lmv**.

(BL)

Lø 27/10 2012

Skælskørbanens Ym kommer til Vem

Særtogskøreplanen

Sg 17.58, Gg 21.(14)-29, Gw (40)-44, Hr 22.(24)-39, Ho 23.18-38, Vem 23.55. Bemærkninger Fa Lkf-skifte. Ho Omløbe. Til Lemvigbanen for afkobling af vogne.

Før tid/til tiden?

Kl. 20.20 (24) passerer VM 228351 (Sg-Vem) **Sno** (Snoghøj). I **Gg** (Gadbjerg) skal det overhales af tog L 765 (Fa-Str) og i **Gw** (Give) krydse tog IC772 (Str-Od). Kun i **Hr** er der holdetid på et kvarter, og måske kan det nå til **lb** (Skibbild) for at krydse tog RV 3776 (Str-Fa) i stedet for i **Hr**? Der kan dog ikke blive afgang fra før tid, idet tog RA 5291 (Sj-Str) afgår fra **Vem** kl. 22.47 og i **Ho** krydser tog RA 5294 (Str-Sj), der først ankommer til **Vem** kl. 23.17.

Derfor er der "forsvarligt" at køre med tog 5294 fra **Str** og først ankomme til **Ho** kl. 23.01, da tog 228351 ikke kan "stikke af" meget for tid.

Lørdag aften har DSB tyndet ud til intensiteten af toggangen, ved at tog RV 3769 (Fa-Str) **IKKE** kører denne dag i ugen. Næste tog er 773 (Vj-Str) fra **Ho** 23.34. I sidde en time på de hårde bænke i ventesalen i **Ho** ... Nok bedre og meget hurtigere at cykle **Ho-Str**. DMI angiver for **Ho** frostvejr (fastlandsklima) og først senere frostvejr i **Str** (kystklima).

Faktiske forløb i Ho

Tog 5294 standser i **Ho** 23.01½-02½ (2½/2½) og krydser tog 5291. Kun spor 1 er ledigt, og her vil det være uklogt at lade tog 228351 ankomme, for der skal foretages et omløb, og fra spor 1 kan der kun køres mod **Hr**!

Tog 228351 ankommer i spor 3 kl. 23.16½ (+1½) bestående af DSB MT 152 (g) + Skælskørbanen Ys 2+Yp 154+Ym 4 ejet af DJK. Motoren på Ym 4 kan høres at være i gang. Den hvide farve – belyst af perronbelysningen – liver gevaldigt op i det mørke rum. Tog 228351 afgår kl. 23.39 (-1), da ikke var bestilt eller kom en udkørsel til tiden.

Vem

Ys 2+Yp 154+Ym 4 bliver "overladt" til sig selv på VLTJ-skiner og vil blive parkeret i remisespor, der førte hen til den nedrevne, lange, enkeltsporede remise. Når et sporskifte er lagt i, skal den ind og holde i en 1.000 m² stor hal, der vil komme til at fungere som remise. Bygningen er 60 meter lang, og Y-toget har en længde på 56 meter, så det går. Det bliver kun et remisespor, så MjbaD Ym 15 **Fjorden** kan ikke komme ind i den nye remise i **Vem**.

Se den nye remises tag

Slå op på <http://www.krak.dk/>

Indtast i **Hvor?** »Sdr. Hedegårdsvej 2, Vemb«

Skift visning til **Hybrid 16**.

VLTJ's lange remise lå i sporet langs hallen sydvæg. Den lå lige SV for gavlen af den store hal, og sporet findes stadig.

Drejeskiven er væk.

Spor 00 langs læssemrampen løb sammen med spor 0 lige for sporstopperen.

VLTJ' hvide stationsbygning med 14 parkeringspladser foran ses ligge skråt over for **Vem** station. I brug **juni 1902 – lørdag 31. januar 1959**.

Banedanmarks stationsbygning blev taget i brug igen **torsdag 22. oktober 2008** af **Røde Kors** Genbrug, men damerne sælger desværre ikke billetter mere, som den kvindelige stfs i gamle dage gjorde, men de kan informere passagerer, hvis nogen skulle forville sig ind i varmen (dejligt).

VLTJ's korte remise lå lige op til det grønne, løvfældende træ, der ses mellem de to baner.

Vandtårnet henne ved ovk 331 er revet ned.

Sporskiftet i SV-enden mellem spor 2 og 3 blev fjernet nogen tid eller et eller flere år efter **onsdag 5. maj 1999**, hvor 23 80 737 7 279-6 afsporede. Den blev skubbet af PBS **MY 1122** i tog 8652 (Vem-Es).



Læs mere om **Vem** station

Lemvigbanen 1879-1899-1999, side 107-109, DJK, nr. 50, 1999.

Sporene i Ulfborg-Vemb, side 67-92, Ole Edward Mogensen, 2009-2010.

Der bor 1.305 indb. i **Vem** i året **2012** ifølge <http://da.wikipedia.org/wiki/Vemb>

Ikke første gang et FDSB-køretøj er i Vem

På Google Earth findes der et -billede ikke langt fra dette træ og den nedrevne remise. Teksten til billedet står i boksen til højre 

Billedet er fotograferet **lørdag 7. november 1981** den dag, hvor dampremisen på **mdt Str** brændte.

Skælskørbanen (FDSB) har hentet to Scania-skinnebusser i Lemvig, og løber nu om i Vemb, da den bus vi var kommet i, skulle være forrest.

Numre: VGJ **Sm 6** kom fra **Ss** i tog P 8485 (Sg-Vem) og standsede **Ho** i tidsrummet 4.00-8.32 (+7/24) og ankom til **Vem** kl. 8.46½ (+1½). Fra **Lmv** kom VLTJ **Sm 16 + 17**, hvor kun den enes motor virkede.

Den **lysegule** remise med to røde \$ mellem de to baner eksisterede stadig denne dag. Et af VLTJ's tre damplokomotiver, nr. 5, 6 eller Z, var gemt væk derinde uden puffer på den ene ende af pladshensyn.

Tog P 6420 (Vem-Sg) afgik fra **Vem** kl. 11.05½ (25½) med **Sm 6 + 17 + 16**. I **Ho** lavede **Sm 6** omløb og fortsatte som den forreste skinnebus.

VGJ **Sm 6** holdt ved pakhuset i **Ss lørdag 4. april 2009** med en meget afbleget bemaling.
(BL)

Ti 30/10 2012

KOSTER PROJEKTET KØGE KYST EN GAMMEL FORENING LIVET?

Det kan snart være slut med veteranotog fra Køge Kommune.

Køge Kommune har opsagt Østsjællandske Jernbaneklub fra det areal, der er stillet til rådighed for foreningen. 1. oktober 2014 skal Østsjællandske Jernbaneklub have forladt det areal på Værftsvej, hvor de har holdt til siden 1. oktober 1979. Det har ikke været muligt for Køge Kommune at finde et andet areal til foreningen, hvorfor det på nuværende tidspunkt er uklart om Østsjællandske Jernbaneklub kan eksistere efter 2014.

Østsjællandske Jernbaneklub stiller sig uforstående overfor opsigelsen, set i lyset af, at man har fået en byggetilladelse til den hal, man er i fuld gang med at opføre, midt på det areal, der skal udlægges til nyt ranger område. "Det er klart, at vi stoppede byggeriet med det samme, vi hørte rygter om, hvad der ville ske, der er trods alt allerede brugt omkring 200.000,- kr. på byggeriet indtil nu. Hvilket er utrolig mange penge for en forening som vores." Udtaler klubbens formand Lars Jørgensen.

Veteranbane foreningen undersøger i øjeblikket hele det midt- og sydsjællandske område for at finde et andet areal, hvor det vil være muligt at etablere sig; dette er en svær opgave, da de fleste sidespor er taget op indenfor de sidste 10 år.

Som en konsekvens af opsigelsen, er klubben allerede nu begyndt på at afhænde dele af de bevaringsværdige jernbaneenheder.

Østsjællandske Jernbaneklub har i år eksisteret i 40 år, opsigelsen fra Køge Kommune kom få dage før jubilæumsdagen, hvor man har været meget aktive med levende kulturformidling, med klubbens

hyggelige veteran tog. Dette har knapt 200.000 rejsende oplevet. Alt arbejde i Østsjællandske Jernbaneklub udføres frivilligt af medlemmerne i deres fritid, men der er et højt aktivitets niveau, ca. 225 dage er der aktivitet i klubbens værksteder, klubhus eller veteran tog. Klubben har 145 medlemmer, hvor ca. 40 er aktive i arbejdet omkring de gamle tog.

"Vi har ikke tænkt os at give op, vi håber stadig, at der er besindige personer i Køge Kommune, der vil være med til at finde en løsning, så der også i fremtiden er plads til vores forening i Køge. Vi vil også i 2013 være ligeså aktive med vores veteran tog, som vi har været de senere år." slutter Lars Jørgensen.

Kilde: Pressemeddelelse udsendt af ØSJK, **tirsdag 30. oktober 2012** om aftenen

Jeg er ikke helt klar over hvad arealet skal bruges til, for ifølge

<http://www.koegekyst.dk/planer-og-byggeri/udviklingsplan.aspx> omfatter projektet kun området nærmere havnen, *men måske skal Kemityl genhuses der?* For jeg har da svært ved at forestille, der skal være flere læssespor på området.

(JSL via BL)

To 8/11 2012

En sporvogn passerer i 1971 stormagasinet Salling på Strøget i Aarhus. Foto: Den Gamle By

Sporvogn på Strøget igen

^a **Strøget fejrer sit 40-års-jubilæum som gågade ved at mindes sporvognene.**

I København har beboerne metroen, og i Aarhus får de sporvognen tilbage. I hvert fald i et par dage.

Gadeforeningen Strøget Aarhus har i samarbejde med museet Den Gamle By valgt at sætte en aarhusiansk sporvogn på gaden i forbindelse med strøgets 40-års-fødselsdag, der fejres i dag, i morgen og på lørdag. Ifølge Den Gamle By er det første gang, at sporvognen bliver udstillet, efter at den for 40 år siden blev taget af gadesporene i byen, og Strøget blev erklæret for en »gågade«.

»Mange aarhusianere har erindringer om sporvognene, og vi er glade for at kunne vise vores sporvogn frem, og så endda et af de steder, hvor den har kørt,« siger museumsinspektør Connie Jantzen fra Den Gamle By. Blokvoerne med den tonstunge originale sporvogn på ladet vil til formiddag med hjælp fra kraner blive placeret i Ryesgade ved Skt. Knuds Torv, informerer Lars Svendsen, adm. bestyrelsesformand i foreningen Strøget Aarhus.

»Gågaden fik liv, da sporvognene blev aflivet,« lyder meldingen fra foreningen, som derfor har valgt, at sporvognen skal markere gågadens fødselsdag.

Den sidste sporvogn kørte ad strækningen fra Banegårdspladsen ned til Clemens Torv i Aarhus i 1977.

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **JP Aarhus**, **torsdag 8. november 2012**, side 8

JASMINA BLICHERT

(BL)

Ma 12/11 2012

Graffiti påført Skælskørbanen Y-tog i Vem

Skælskørbanen Ys 2+Yp 154+Ym 4, ejet af DJK, kom til **Vem lørdag 27. oktober 2012** lige før midnat. Her til aften, mandag ses det holde i remisesporet med graffiti på alle tre vognsider. Tragisk! Det skete natten mellem **torsdag 1. november 2012** og **fredag 2. november 2012**. Det skulle ellers ind og holde i en 60 meter lang remise ikke langt derfra.

(BL)

SPECIALKØRETØJER

Fr 10/8 2012

Næ-ikf fortæller om trolje

InfraNord's Kockums-trolje MTR 0125M stod på pladsen i **Kj** med en InfraNord Qbx lidt længere væk på samme spor. Jeg så også troljen i **Kj onsdag 8. august 2012**, og JSA har set den komme op fra havnesporet med tre Qbx klokken lige godt 23 **tirsdag 7. august 2012**.

Karrebæksminde Fiskeri- og Bymuseums <http://www.kbm-museum.dk/> har ifølge en lokal ugeavis en udstilling om jernbaneplanerne mellem **Næ** og **Karrebæksminde**. Jeg besøgte udstillingen **fredag** eftermiddag, og udstillingen begrænser sig til nogle kort over påtænkte linjeføringer. Men meget interessant at se de alternativer, der har været på tale.

(JSL via BL)

Lø 18/8 2012

Gul trolje i Hm

I læssevejssporet gemmer **gul** trolje 87 + bivogn 332a sig.
(BL)

To 23/8 2012

Sk i modlys

På grund af en del byger her til morgen glinser skinnerne i solens skin, da der kigges fra **Sdr. Boulevard** mod Ø ud over sporterrænet. **Gul** 62 N DGS 111 holder alene og dugfrisk kl. 8.39.

Vg i medlys

Når solskinet mellem skyerne kommer, liver de to **gule** specialkøretøjer i spor 3 Ø op. Fra Ø, fra sporstopperen, i fuldstændig **gul** farve læses:

Plasser & Theurer SSP 110 SW

FILSTALEXPRESS
LEONHARD WIESS
88511

LEONHARD WIESS
88509

FILSTALEXPRESS

09-16/4SY

Plasser & Theurer

(BL)

Sø 26/8 2012

Sk i dis

Under optræk til dagens regn ses fra AR AR 1003 kl. 9.36 de to store, **gule** maskiner **88511** og **88509** at holde i spor 0. At de er gule (og lidt blå) kan ses under notaterne fra **Vg torsdag 23. august 2012**.

Lidt derfra i østlig retning sover **gul** 62 N DGS 111 alene.

Skærvetoget i eller fra Hj

I dag var spor 2 væk, og en tromle kunne ses holde på frisk grus i tracé. I tidsrummet kl. 7-17 **mandag 10. september 2012** skal der køre et skærvetog med Fccs i **Hj** eller ud fra stationen.

(BL)



Ti 4/9 2012

Sneplove i Ho

Kl. 6.55 observeret to Scandia-sneplove på pladsen (den smule, der er tilbage ...) i **Ho**. Jeg har ikke checket numre, men et seriøst gæt må være, at det er plovene fra **Str**, der er flyttet til **Ho** på grund af den igangværende sporombygning i **Str** og deraf følgende pladsmangel dér.

(LuJ via BL)

To 6/9 2012

Sneplovnumre i Ho

Meldingen om de to sneplove, der er blevet flyttet til **Ho** for ikke at optage sporplads i **Str** er værd at se på. I spor 5 holder fra S:

BDK trolje **406**, der måske er stærk nok til godt kunne have trukket dem fra **Str** hertil.

Sneplov 129-7 + 130-5 (nordligst).

(BL)

To 20/9 2012

Sneplovene er ikke mere i Ho

– *Sneplovene kommet retur fra **Ho** til **Str**, eller er de monstro sendt til **Fa** for revision?*

Der sad et skilt på dem med næste revision i **oktober 2012**.

(LuJ via BL)

FASTE ANLÆG

Lø 10/3 2012

Rettelsesblade 4404-4405 til TIB (V)

35. Sd-Sj-Sd

Ovk 43 i km 23,1 beliggende i **Sv** (Svejbæk) i km 23,2 har fået advarselsanlæg udskiftet med halvbomanlæg.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4404-4405, **lørdag 10. marts 2012**

(BL)

Rettelsesblade 4406-4407 til TIB (V)**31. Bm-Tdgr**

Ovk 81 i km 37,2 beliggende i **Æk** (Skærbæk) i km 36,7 har fået flyttet SR-mærke 11.5 længere væk fra den tidligere position kun 350 m før ovk.

**35. Sj-Sd**

Indkørselshastigheden til **Bs** (Borris) spor 2 er sat ned fra 50 km/t. til 40 km/t.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4406-4409, **mandag 16. april 2012**

(BL)

Rettelsesblade 1455-1460 til SIN (V)

Instruks 29.4

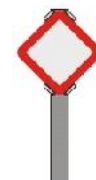
Plan 1

En ny sporplan for sydenden af Es er tegnet med angivelse af spor 3, 4, 5 og 6. Spor 6 er tegnet med signaturen -----

Mellem sporskifterne 112a-112b, 102a-a02b, 105-104a har signaturen -----

----- Spor spærret eller ufarbart.

Stationsgrænsen findes ved SR-mærke 17.10.



SR-
mærke
17.10

Instruks 29.4

Plan 2

Den tidlige **Plan 1** hedder nu **Plan 2**.

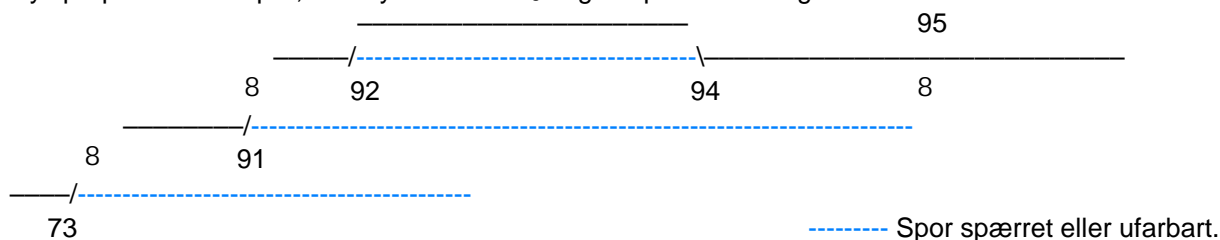
SR-mærke 17.10 foran sporskifte 201a er fjernet. Sporet derigennem har signaturen ----- . Det samme mellem sporskifte 201a-201b.

Mellem **Estrupvej** og **Britanniavej** finder to sporskifter. Sporet til "Sahara" fra sporskifte 202 har signaturen -----; det samme sporet fra sporskifte 203.

Instruks 29.4

Plan 3

Ny sporplan med 4 spor, der krydser **Dokvej**. Ingen spornumre angivet.



Instruks 31.2

Spangsbjerg sidespor og Kjersing**1. Almindelige bestemmelser**

Sidesporene ligger mellem Esbjerg og Guldager.

Sidesporet ved Spangsbjerg sidespor ligger i km 57,6 og er tilsluttet hovedsporet ved sporskifte S 01 a/b.

Sidesporet i Kjersing ligger i km 60,3 og er tilsluttet hovedsporet ved sporskifte S 02 a/b.

Sidesporene er sikret ved aflåsingsanlæg i afhængighed af U-signalerne i Esbjerg og Guldager.

Ved sporskifte S 01 a/b og S 02 a/b, der er el-stedbetjente, er der en telefon med forbindelse til FC Esbjerg.

2. Betjening

Sidesporene betjenes af personalet i tog, der skal rangere ved sidesporene.

Rangerlederen er ansvarlig for betjening af sidesporenes sikringsanlæg.

Rangerlederen skal give melding til FC Esbjerg, når tangeringen begynder og slutter.

Melding om rangeringens afslutning er garanti for, at rangerlederen har sikret sig at

- sporforbindelser mellem sidespor og hovedspor er frie
- færdigrangerede vogne er hensat afbremset på sidesporet
- sporskifter og sporspærre er stillet, så de hindrer kørsel ud i hovedsporet.

Rettelsesblad 1107 trådte i kraft **mandag 18. december 2006**. **Mandag 23. april 2012** blev siden erstattet af rettelsesblad 1460 med overskriften

Ledig

Kilde: **SIN (V)** rettelsesblade 1458-1460, **mandag 23. april 2012**

Spa og Kje sidespor nedlagte og to bevarede trinbrætter Esn og Gje

Sidesporene **Spa** (Spangsbjerg) og **Kje** (Kjersing) er hermed officielt **nedlagte**. **Gje** (Gjesing T) ligger i km 60,1 ud for **BILKA** kun 0,2 km fra **Kje**. **Esn** (Spangbjerg T) ligger i km 58,2 kun 0,6 km fra **Spa**. Herfra blev der før i tiden sendt mange godsvogne læssede med køleskabe.

Esn

At trinbrættet **Spangbjerg** forkortes **Esn** kan virke underligt, men slås der op i publikumskøreplanerne gældende for årene **1985-1986** kommer forklaringen. Trinbrættet hed den gang **Esbjerg Nord**. I publikumskøreplaner gældende fra **mandag 15. december 2003** og efterfølgende publikumskøreplaner hedder trinbrættet **Spangsbjerg**, men stednavneforkortelsen **Esn** bibeholdtes.

Gje

I publikumskøreplanen gældende i perioden **søndag 17. juni 2001 – lørdag 15. juni 2002** er der ud for **Gjesing** sat signaturen •

- Stationen ibrugtages i løbet af køreplansperioden. Nærmere information herom på stationerne.

Gje har aldrig været andet end en trinbræt, så betegnelsen "station" er forkert.

(BL)

Rettelsesblade på papir eller skærm

Flere operatører er ophørt med at modtage rettelsesblade til SIN (V), TIB (Ø/V), TIB (V) og SR i papirudgave og modtager dem nu elektronisk. Den kommende tjenestekøreplan, gyldig fra **søndag 9. december 2012**, fremkommer kun elektronisk og den andre reglementer vil følge efter.

Elektroniske opdateringer kommer i form af en elektronisk henvisning i de(n) nye, opdaterede fil(er), der skal downloades. Når det er sket, kan man klikke med musen på filen. Forrest følger et eller flere nye **røde** ark med ændringerne.

Ved at klikke på en ændring, bliver man ekspederet direkte til rettelsen markeret i margen med en ;, som rettelse også angivet i papirudgaven. Man kan stille sig følgende spørgsmål:

– *Er sikkerhedsreglerne ændrede, og vedrører ændringen den faggruppe, jeg tilhører?*

– *Er det et enkelt navneord, der er ændret? F.eks. er der kommet en del rettelse, hvor stednavnet "Århus" er ændret til "Aarhus", hvilket ingen sikkerhedsmæssig betydning har.*

Det er ikke det samme som at sidde med en papirudgave. Med et bundt fortløbende nummererede A5-ark foran sig skal hver enkelt ark udskiftes med det tidligere gældende ark, og så kan forskellene sammenlignes direkte.

Ny instruks

Elektronisk kan den gamle fil åbnes på pc'en eller ThinkPad'en og søge efter den nu ugyldige instruks for at se forskellen, hvis man ikke allerede har slettet den.

Papirmæssigt tages det nu ugyldige ark ud af ringordneren, og med den gamle og nye instruks ved siden af hinanden kan ændringer sammenlignes. Eksempler fra SIN (V):

SIN (V)	Instruks 26.10
Vojens. Kørsel til og fra Haderslevbanen	;
29.06.2012	1475

Hele siden har en lodret ;, så alt er nyt. Der har ikke kørt godstog i omkring 25 år, så kørsel igen er ny. Denne viden er let forstå – også læst elektronisk, hvis læseren kender til jernbanegeografi og jernbanehistorie.

Ledig

Hvis der står "**Ledig**", er det elektronisk let at skøjte hen over betydningen for driften, for "det gælder ikke mere".

– *Hvad stod der i den gamle instruks med samme nummer?*

Et par eksempler:

Side 435-11
Instruks 31.2 Ledig.

SIN (V)	Side 435-11
Ledig;	Instruks 31.2
23.04.2012	1460

Elektronik – f.eks. på ThinkPad – kan læseren/brugeren ikke se hvilken instruks, der ikke mere er gældende. Ens hukommelse og interesse i, hvad der er forsvundet bestemmer hvilket input, ens hjerne skal have eller få.

Med det gamle – nu ugyldige – ark i venstre hånd og det nye ark i højre hånd ses forskellen tydeligt, selv om ændringen ikke elektronisk baseret:

SIN (V)	Side 435-10
Spangsbjerg sidespor og Kjersing	Instruks 31.2
18.12.2006	1107

Ændringer

Åh, det gamle rettelsesblad 10 viser, at disse to sidespor er nedlagte, og den denne rettelse i instruks 31.2 er dateret 18.12.2006. Der kan i den nu ugyldige instruks læses om sidesporenes km-beliggenhed, tilslutning til hovedsporet med sporskiftenumre og betjening. *Måtte der være et rangertræk derinde med aflåste sporskifter til hovedsporet, når et tog i hovedsporet måske skulle passere banestykket?*

Tabt fortid og historie

Sådan informationer fortæller om brugen af sidesporet, der nu er nedlagt: historieskrivning. Opdager man ikke, at der er kommet en rettelse, der vedrører det togekspeditionssted, der har ens interesse, og ikke har gemt den gamle fil, ja så er den gamle henvisning eller link slettet fra Banedanmarks hjemmeside. Så må der søges hjælp ved andre, der reddede filen, mens tid var.

Dokumentation og kilder til historieskrivning

En af de bedste indgange til at skrive jernbanehistorie, hvad enten der drejer sig signaler eller faste anlæg, er at have samtlige rettelsesblade i sit arkiv. Altså have et eksemplar liggende af den første udgave af **SR Sikkerhedsreglement af 1975** liggende. Hver gang et rettelsesblad er kommet, skal det lægges fra i sin egen lille "kasse", som kun indeholder rettelsesblade med det pågældende sidenummer. Eksempler:

Side 11 **Indledning** er i skrivende stund gyldig med rettelsesblad 23. Det vil 22 sider skal/burde ligge i den lille "kasse" mærket "Side 1".

Side 137 **Plan 16.2** er i skrivende stund gyldig med rettelsesblad 2. Det vil kun 1 side skal/burde ligge i den lille "kasse" mærket "Side 137".

Antal rettelsesblade fortæller om udvikling og ændring i signaler, signaler på tog og køretøjer samt standsignaler. Der findes ikke gyldige rettelsesblade "-1" i **SR**.

Et sådant arkivsystem med gruppering efter sidenummer har den **ulempe**, at i de 37 forgangne år er visse kapitler i **SR** blevet flyttede, sammenlagte med andre kapitler eller slettede.

I **TIB**, Tjenestekøreplanen indledende bemærkninger, der **søndag 13. december 2009** skifter titel til Trafik information om banestrækningen, er det let at se ændringer.

Vælges i samme kørselsretning en station, kan det ses fra rettelsesblad til rettelsesblad, at f.eks. en kørselshastighed ændres fra "50" til "40".

Information på papir kontra elektronisk information

Ved ikke at skulle bruge naturressourcer på at fremstille, trykke, fragte og kassere papir spares meget, men videnmæssigt kan der tabes megen viden. Ikke alle nye formidlingskanaler er den rene guldgrube i forhold til tidligere måder.

(BL)

Ti 8/5 2012

Rettelsesblade V4408-V4409 til TIB (V)

1. Kh-Fa/TI

Fast hastighedsnedsættelse **120** for overhastighedstog i km 10,5-12,4 bortfalder, dvs. kørsel med 180 km/t. Det er igennem og længere end **G1** stations længde.

Fast hastighedsnedsættelse **120** for øvrige tog i km 10,5-12,4 bortfalder, dvs. kørsel med 160 km/t.

1. TI/Fa-Kh

Fast hastighedsnedsættelse **120** for overhastighedstog i km 12,6-10,9 bortfalder, dvs. kørsel med 180 km/t. Det er igennem og længere end **G1** stations længde.

Fast hastighedsnedsættelse **120** for øvrige tog i km 12,6-10,9 bortfalder, dvs. kørsel med 160 km/t.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade V4408-V4409, **tirsdag 8. maj 2012**

(BL)

/5 2012 – /6 2012

Depot info Vest

Information til lokomotivførere i Esbjerg, Varde, Skjern og Herning depoter.

Udsendes ... ca. hver 6. uge, afhængig af nyhedsstof, mængde mm.

Vi håner, at I vil komme med ideer og indlæg, som kan have almen interesse.

Infoskærme

Der bliver i nærmeste fremtid opsat infoskærme på de fleste depoter. Skærmen bliver delt op i felter, med information fra Arriva Danmark samt Lokalt nyt og rullebånd i bunden af skærmen med News.

Skjern

Der bliver i begyndelsen af juni bygget et kombineret cykel- og rygeskur. Der er midlertidig stillet et cement rør med sand ud under perrontaget, der kan bruges som askebæger.

Samarbejdet m. BaneDK

Indlæg fra FC Esbjerg (forkortet af red. kan ses i fuld længde som opslag).

Vi har sammen en stor udfordring med at få togtrafikken til at fungere, især med de 12 La ml. Es og Ho, hvoraf de fleste først udbedres i 2013.

Det vil være en stor hjælp i situationer, hvor der opstår forsinkelser, og især op til krydsninger, at Ikf. lige giver besked, så vi (FC) har mulighed for at disponere.

La forhold strækning 31

Bane DK har oplyst at en efterspænding af sporene i Varde har gjort det muligt at øge hastigheden, forhåbentlig frem til den planlagte sporombygning i 2013.

I Tistrup afventes status efter svejsearbejder.

Forholdet ml. Øg og Sj var forventet løst 22. maj (kender ikke årsag til udskydelsen red.), og ml. Vem og Ho er planlagt til udførelse d. 26. juni. De øvrige forhold på strækningen bliver tidligst lavet i 2013.

Esbjerg

Møllevingetransporterne, fra Tyskland til Es havn, er indtil videre udskudt til uge 28, blandt andet pga. manglende sporplads på nogle tyske stationer.

...

Kilde: Nr. 3 maj/juni 2012

(BL)

Ma 11/6 2012

Rettelsesblade V4414-V4445 til TIB (V)

1. Kh-Fa/TI

Overskriften "Vigerslev – Hvidovre Fjern 100 km/t." er slettet.

1. TI/Fa-Kh

Indtil har strækningshastigheden for overhastighedstog endt i km 4,1, men nu må overhastighedstog køre 140 km/t. i km 4,1-2,7, 100 km/t. i km 2,7-2,5, 80 km/t. i km 2,5-0,8 og 40 km/t. i km 0,8-0,0.

Indtil har strækningshastigheden for øvrige tog været 160 km/t. til 6,7, men nu må øvrige tog køre 160 km/t. indtil km 4,1 og 140 km/t. i 4,1-3,4, km/t., 100 km/t. i km 3,4-2,5, 80 km/t. i km 2,5-0,8 og 40 km/t. i km 0,8-0,0.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade V4414-V4415, **mandag 11. juni 2012**
(BL)

Ma 11/6 2012 – ma 31/12 2012

Varde. Anvendelse af signal "Stop og ryk frem" til sammenkobling

Gyldig mandag 11. juni 2012 – mandag 31. december 2012

1. Baggrund

Arriva Tog ønsker at kunne sammenkoble togsæt fra henholdsvis Varde Vest og Tistrup inden viderekørsel mod Esbjerg.

Da sikringsanlægget ikke er udstyret med de nødvendige togveje til sammenkoblingsformål, tillades uanset bestemmelserne i SR § 45 anvendelse af signal "Stop og ryk frem" på nedenstående betingelser.

2. Forudsætninger

Proceduren kan anvendes, når

- tog fra Varde Vest og tog fra Tistrup skal sammenkobles
- toget fra Varde Vest er 1. tog
- der kan foretages togvejsfastlægning fra indkørselssignal M til spor 3
- der anvendes driftsformen MC
- øvrige betingelser for anvendelse af SORF er overholdt.

3. Procedure

3.1. Stationsbestyrerens forhold

...

3.2. Lokomotivførerens forhold

...

Kilde: **banedanmark**, Sikkerhedscirkulære 08/2012, **fredag 1. juni 2012**
(BL)

To 14/6 2012

Rettelsesblade 4402-4403 til TIB (V)

35. Sd-Sj

Fast hastighedsnedsættelse **120** flyttes fra km 14,2 **Ry-La** (Laven) til km 12,4 i **La**.

Ovk 25 i km 13,9 har fået advarselsanlæg udskiftet med helbomanlæg.

35. Sj-Sd

Fast hastighedsnedsættelse **100** flyttes fra km 13,9 **La-Ry** til km 12,4, der er stationsgrænsen i **Ry**.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4402-4403, **torsdag 14. juni 2012**
(BL)

Fr 29/6 2012

Rettelsesblade 1472-1475 til SIN (V)

Instruks 26.10

Vojens. Kørsel til og fra Haderslevbanen

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Infrastrukturforhold

Foreningen "Haderslev-Vojens-banen" (Foreningen) har af Banedanmark lejet sporet fra km 11,48 på Vojens station til Haderslev. Det vedligeholdelsesmæssige ansvar for hele det lejede påhviler Foreningen.

1.2. Driftsforhold

Sikkerhedsreglerne for kørsel på den del af det lejede, som ligger udenfor Vojens station, er fastsat af Foreningen. Tilladelse til at befare sporet uden for stationsgrænsen i Vojens gives alene af Foreningen efter dennes anvisninger. Det påhviler alene lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen at have sikret sig denne tilladelse.

2. **Bestemmelser i tilknytning til SR**

2.1. **Stationsbestyrer (SR § 3)**

Stationsbestyreren har ikke det sikkerhedsmæssige ansvar for toggangen på den del af det lejede, som ligger uden for Vojens station. Underretning af lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen om sikkerhedsmæssige forhold på den del af det lejede, som ligger udenfor Vojens station, påhviler alene Foreningen.

2.2. **Hovedsignaler (SR § 6)**

2.2.1. **”Kør”**

Signal ”Kør” fra U-signalet (signal 6.5.1.) gælder alene til stationsgrænsen.

2.3. **Sikkerhedsmeldinger (SR § 32)**

2.3.1. **Mobiltelefon**

Lokomotivføreren henholdsvis rangerlederen skal oplyse sit mobiltelefonnummer til stationsbestyreren forud for kørsel på Vojens station.

1475

Kilde: SIN (V) rettelsesblad 1475, **fredag 29. juni 2012**

Instruks 26.10 er ny

Instruks er 26.9 er en blank side, og 26.10 er en ny instruks
(BL)

Lø 28/7 2012

Rettelsesblade V4449-V4450 til TIB (V)

1. **Kh-Fa/TI**

Sprogø neutralsektion flytter fra km 120,6 til km 120,9.

1. **TI/Fa-Kh**

Sprogø neutralsektion flytter fra km 120,6 til km 120,9.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade V4449-V4450, **lørdag 28. juli 2012**

(BL)

Fr 3/8 2012

Udflugt til Fyn

I **Ng** så vi bygningerne hvor DSB's værksted holdt til. Der står stadig skilte med ”DSB Værksted” og ”Hovedlager” på bygningerne, der tilsyneladende står tomme bortset fra administrationsbygningen, der har skiftet udseende efter en større istandsættelse.

(JSL via BL)

Ma 6/8 2012

Sporombygning Str-Lg

Næste **mandag, mandag 13. august 2012**, skal strækningen **Lg-Sk** genåbnes, og da **Vp** er besigtiget **fredag 5. august 2012**, **Sk** og **Vg** kan ses under ophold med alle togbusser, **Hø** (Højslev) og **Ra** (Ravnstrup) stationer passeres stationen ikke, er der kun **Sm** (Stoholm) at gå glip af ved at tage med en iltogbus fra **Str** til **Vg**.

Rejseplanen er derfor i fase 3: Togbus 522 (Str-Lg) af Str 11.55, Sk 12.42-42, Vg 13.19-19 og skifte til togbus 524 (Vg-Lg) med afgang Vg 13.35. Herved bliver der bedre tid til at kigge på sporombygningen i Vg, hvor der antagelig sker mest.

Vp (Vinderup, km 89,2) & **Vp-Str**

Der er ”to grønne” i **Vp** ved ovk 123 i km 89,2, altså gennemkørsel med 50 km/t., og i forbifarten ses de 10 Rlps bagharpningsvogne hver med to **gule** tippelad til bagharp, der tilsyneladende ikke er blevet flyttet siden **fredag 3. august 2012** middag. Henne ved træernes skygger østenden af stationen kunne det sorte LOCON-diesellok 218 godt gemme sig.

Sk (Skive, km 70,5)

Ankomst 12.31 (+11). Køretiden er rigelig! Tid til at få et kig ud fra vejbroen med Sdr. Boulevard mod Ø. Inde på pladsen holder en gul maskine, men set fra enden dets type ikke afgøres. Derefter er der tid til at proviantere i FØTEX, slentre over til togbus 522 og læse lidt avis, før indgangstiden indtræffer.

Vg (Viborg, km 40,2)

For tre dage siden var alle tre spor færdige.

I dag bliver stationsopholdet på 17 minutter. Et par gule "pletter" i spor 3 tiltrækker sig straks kameraet. Der er mere tid end kun at blive på oppe på gangbroen. Langs det tidligere spor 10 er der en grusvej langs trådnettet ind til arbejdspladsen.

Motoren startes; maskinen skal på arbejde. Et flere meter langt bræt er fastgjort i en skæv stilling langs maskinen, og den kører væk fra det sted, hvor sporstopperen skal monteres, Herved skubbes skærver, der er faldet for langt væk fra sporet, på plads.

FILSTALEXPRESS
LEONHARD WIESS
88511

Rk (Rødkærsbro, km 26,9)

Ingen ændringer umiddelbart at se siden sidste inspektionstur fredag 27. juli 2012. En jordvold ser ud til at være rejst langs sydsiden af læssevejen ved træerne. Den store, gule portalkran eksisterer endnu.

Bj (Bjerringbro, km 16,0)

Ingen ændringer umiddelbart at se siden sidste inspektionstur fredag 27. juli 2012. Tre orange mand år med en displaier og måler et eller andet i spor 1.

Up (Ulstrup, km 7,2)

Ovk 9b i km 7,2 er nu farbar for alle trafikanttyper. Spor 1 og 2 ser ud til at være færdiglagte. Der er dog slinger i "valsens" i spor 2. Dagens sidste solskin kl. 20.23 kan lige oplyse spor 1 og 2 Ø for ovk 9b.

Fra togbus 524 fås der er et kort glimt mellem snehegnet volde af usikret ovk 6, hvor vejsignalet til rødt blinklys er rejst, og montører er ved at montere elkabler. Usikret ovk 5, sikret ovk 7 i km 5,0 og ovk 8 i km 5,4 bliver nedlagt, så trafikanter kan kun benytte ovk 6.

Gangtunnel i Ab oversvømmet

Da der skiftes fra tog 3933 (Ar-Ab) ses Falck arbejde for forpladsen ved nedgangen til gangtunnelen. Et kig derned afslører årsagen: Nok en meter vand dernede gør den ufarbar.

– *Hvorledes kommer der så passagerer over til øperron 2?*

Dagen efter dukker der en stor overskrift op på en nyhedsside:

Voldsomt skybrud: Så meget vand fik nordjyderne

Aalborgenserne blev i går formiddags nærmest regnet væk. På bare to en halv time fik Aalborg mere end 30 mm regn. I alt faldt der 36 mm vand i går ned i nordjydernes regnmålere. Det viser en måling fra DMI.

Aalborg lignede i går til forveksling København, da et voldsomt skybrud hærgede hovedstaden sidste år.

SE BILLEDERNE: Oversvømmelser i Jylland efter voldsomt skybrud

Kilde: <http://gonews.dk.msn.com/indland/voldsomt-skybrud-s%c3%a5-meget-vand-fik-nordjyderne>
tirsdag 7. august 2012

(BL)

Sporombygning Hjø-Sa

Mellem Hjø (Hjørring Øst) og Søk (Sønderskov) er Vibholmvej ført over jernbanen på en vejbro fra 1917 i km 301,6. Kl. 19.00-05 kommer de orangeklædte mænd fra svelletoget gående hen til vejbroen og holder fyraften. CONTC MY 1158 + 1153 (sidste med stoppet motor) holder tilkoblet det omkring 600 meter lange svelletog.

Derefter kører de to MY med Sps-vognene med de gamle sveller til Sa (Sindal) med maksimum 15 km/t. grundet det dårlige spor og ankommer efter en halv times kørsel kl. 20.14.

I kranen hænger et løftegreb, der sænket ned over et bundt gamle træsveller, og når der trækkes i krogen, følger der et bundt sveller med mellemlagstræstykker imellem hvert lag. De placeres på læssevejen, og svelletoget trækker lidt, så kranen ikke behøver at flytte sig ret meget for løfte den næste portion sveller ned.

Når toget er tømt for sveller, rangerer det den modsatte vej i mange tempi, og kranen lægger nye betonsveller op **gule** Sgs 466-vognene. Det tager fem-seks timer at tømme og laste måske 23 **gule** Sgs 466-vogne. Derefter lægges nye bundter af betonsveller op på de tomme vogne.
(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Udskiftning af bro i Horsens

Udskiftning af bro i Horsens

Som led i fremtidssikringen af jernbanen i hele Danmark skal Banedanmark opføre en ny bro over banen på Priorsløkkevej i Horsens.

"Den nuværende brokonstruktion er fra 1926, og betonen er så nedslidt, at det ikke kan betale sig at renovere den. Den nye bro bliver to meter bredere end den gamle til glæde for alle trafikanter, og desuden forsynes broen af sikkerhedshensyn med et nyt og tidssvarende autoværn," fortæller Banedanmarks projektleder Jens Søgaard Nielsen.

Banedanmark starter på de forberedende arbejder den 13. august, og efter planen er den nye bro færdig den 3. november 2012.

Priorsløkkevej er spærret for trafik ved broen i hele arbejdsperioden. Skilte vil vise vej til omkørsel.

Sådan foregår arbejdet

Den eksisterende bro bliver brudt ned søndag den 19. august. Herefter gøres der klar til at vibrere jernspuns ned i jorden. Spunsarbejdet vil af hensyn til togdriften blive udført om natten, da det er nødvendigt at lukke det ene spor, mens der arbejdes.

Natten efter lørdag den 15. september vil de 19 nye betonbjælkeelementer blive monteret.

"Når de nye betonbjælker er på plads, går vi i gang med at støbe nyt brodæk, og til slut forsynes broen med fugtisolering – dvs. en slags "regnbrakke" der beskytter betonen mod vand og fugt – samt autoværn og asfaltbelægning," siger Jens Søgaard Nielsen.

Banedanmark forventer, at den nye bro åbner for trafik den 3. november 2012.

Jernbanen mellem Horsens og Skanderborg vil under broarbejdet være delvis lukket for togdrift i kortere perioder. DSB oplyser om ændringer i togdriften på enten tlf. 7013 1415 eller på www.dsb.dk/kundeservice.

Naboer til broen er i et særskilt orienteringsbrev fra Banedanmark blevet adviseret om mulige støj- og støvgener som følge af arbejdet.

Yderligere information og kontakt

Udskiftningen af broen er led i en omfattende fremtidssikring af jernbaneinfrastrukturen i hele landet. Banedanmark har blandt andet ansvar for at vedligeholde og forny mere end 2.000 broer fordelt over hele Danmark – heraf skal omkring 240 broer renoveres i 2012-2013.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=16850>, mandag 6. august 2012

(BL)

On 8/8 2012

Sporombygning i Søk

til **Søk** (Sønderskov), hvor der stadig arbejdes på svelletoget. Det lokal kigger på oppe fra vejbroen. Stationen/trinbrættet blev nedlagt i 1972. Det vil sige, at jeg har set det i live, da jeg med tog 41 kørte i førerrum på en MZ fra **Ar** til **Fh** den 17. april 1971 – 15½ år gammel. Passagen af **Søk** huskes ikke.

19.27 kører vi til **Sa** med ankomst 19.54½

(BL)

To 9/8 2012

Ekspedition til Fh og Fhh

I dag er ønsket Deres udsendte at inspicere den anden havnebane til **Fhh** (Frederikshavn Havn), der må være taget i brug samme dag som den nye station i **Fh** åbnede **fredag 28. september 1979**.

Tilrejse med togbus 7113 ((Ab-Fh) fra **Hj** kl. 13.20 med standsning tre gange undervejs og ankomst til **Fh** kl. 14.20. Cykel medbringes.

Tilbagerejse kl. 15.05 med direkte togbus til **Hj**, så det vil være muligt at se svelletoget køre til **Sa** ved aftenstid.

Km	Fork.	Togekspeditionssted	
296,6	Hj	Hjørring	1871-
299,3	Hjø	Hjørring Øst S	1991-
305,3	Søk	Sønderskov	1918-1971
310,2	Sa	Sindal	1871-
317,4	To	Tolne	1873-
323,8	Kv	Kvissel	1871-
327,4	Elt	Elling TL	1929-1955
332,8	Fh	Frederikshavn	1871-1979
333,3	Fh	Frederikshavn	1979-
	Fhh	Frederikshavn Havn	

To (Tolne T, km 317,4)

Kl. 13.51 ender det tidligere spor 1 lige Ø for perronen, og nye skærver ligger klar til at modtage nye sveller.

Kv (Kvissel, km 323,8)

Kl. 14.04 er begge togvejsspor ruste. På læssevejen findes mange stabler af nye betonsveller. I blindsporet hen mod stationsbygningen står 120 3 946-3 Gs og har gjort det i årevis.

Fh (Frederikshavn, km 333,3)

Den anden havnebane Fhh og den tredje i Fh

Den anden havnebane – Fhh

Der savnes data for banen, der antaget har været 0,8 km lang

Kilometersten med det højeste tal er 333,4. Der *kan* have stået kilometersten langs nye havnebane.

Fra **Fh** og V ligger der et stort, massivt skydækket, så lyset er meget uheldigt. Mod **Skg** i N er der en lyseblå himmel, så kontrasterne i skyggen over **Fh** er de mest uheldige. Da den anden havnebane er gennemfotograferet og **Flådestation Fh** er nået, hvor **Færgelhavnvej** krydser, er det massive skyområde trykket lidt S for, og solens stråler lyser byen op. Så kan hele forarbejdet gøres om, men det med bedre resultater.

Der ligger skinner i græsset på sydsiden af **Færgelhavnvej**, men om der også har ligget spor på den anden side af hegnet inde på **Flådestation Fh** kan ikke ses.

Hvor der har været perron ved gangbroen over til færgerne er ikke muligt at se mere.

Det er forbudt at cykle på asfalten imellem skinnerne hen til stationen. Krudttårnet, der vejer 4.000 tons, blev flyttet, inden åbningen af den nuværende station **fredag 28. september 1979**.

– Eksisterede der kilometersten langs denne havnebane?

Den tredje havnebane

Havnebanen, som må betegnes som den tredje, er 350 meter lang fra det sidste sporskifte til sporskiftet, fra den gang det var muligt at bruge tre spor på færgeklappen. Derefter følger 50 meter til færgeklappen begyndelse og færgeklappens længde på 40 meter. Den har formentlig ikke arvet stedsnavnforkortelsen **Fhh** efter de to andre.

Tirsdag 7. august 2012 rangerede CONTC [MY 1154](#) om bord på færgen M/F Stena Scanrail, **Göteborg** for at hente 6 Res-vogne læssede med nye skinner til **Vendsysselbanen**.

Frederikshavn Havn har en hjemmeside, hvorpå havnespor er beskrevet. Den nuværende, tredje havnebane er markeret med en _____.

(BL)

Jernbane

Havnen har direkte adgang til det europæiske jernbanelinje.

I Frederikshavn Havn er der 1 jernbane-færgeleje, der dagligt anløbes af Stena Lines kombinerede jernbane- og RO/RO-færge til Göteborg.

Herudover er der jernbanespor udlagt over store dele af havnen, hvorfor der findes gode muligheder for at omlade gods mellem tog og skib.

Oplysninger om færgen kan findes her:

<http://www.stenalinefreight.com/ferry/our-ships/shipgallery/Stena-Scanrail>

Kilde: <http://www.frederikshavnhavn.dk/dk/>, **mandag 10. september 2012**

Fhh har planer om en betragtelig udvidelse, se <http://www.frederikshavnhavn.dk/dk/havneudvidelse/>

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Igen tog i Midtjylland

Igen tog i Midtjylland

Der er udsigt til flere rettidige tog mellem Skanderborg og Herning. Banedanmark afslutter søndag sommerens store renovering af den 75 km lange strækning, og mandag vender Arrivas tog tilbage en ny og bedre jernbane.

Mandag den 13. august kører togene igen mellem Skanderborg og Herning. Banedanmark er som planlagt færdig med sommerens store sporfornyelse, og Arriva kan køre togbusserne i garage og lade togene rulle ud på helt nye skinner.

"Alt er gået efter planen, og med mindre et eller andet helt uforudset skulle dukke op over weekenden, så genåbner vi banen på mandag. Herefter vil der kun være mindre restarbejder og rydning af pladserne, som bliver gjort færdigt i løbet af den næste måneds tid, og i oktober skal skinnerne justeres endnu engang. Derfor vil naboer til banen desværre stadig kunne opleve støj fra enkelte arbejder om natten. Med de nye skinner kan togene igen køre den fulde hastighed på strækningerne, og banen vil dermed være mere robust over for forsinkelser", siger en tilfreds direktør for anlæg og fornyelse i Banedanmark, Jørgen Thomsen.

Flere tog til tiden

Også togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva Danmark er glad for, at sporfornyelsen slutter som planlagt.

"Vi glæder os rigtig meget til at komme på skinner igen og ser frem til at byde vores passagerer velkommen tilbage i vores tog. Det bliver en fornøjelse at køre på helt nyrenoverede skinner, der gør os i stand til at køre uden hastighedsnedsættelser på hele strækningen. Det vil give vores passagerer endnu flere tog til tiden i mange år fremover", siger Ivan Skødt Andersen.

Arriva fejrer med små morgenoverraskelser

Banedanmark har brugt de seneste fire måneder på at renovere 22 broer, ombygge 33 overkørsler og udskifte 44 kilometer skinner på den 75 kilometer lange strækning.

Arriva fejrer åbningen af strækningen med små overraskelser til passagererne i Herning, Silkeborg og Aarhus mandag 13. august fra klokken 6.30 til 8.30.

Køreplanen er den samme som før sporarbejdet: <http://www.mitarriva.dk/rejser-indland/koreplaner>

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=16871>

(BL)

Fr 10/8 2012

ARRIVA ER TILBAGE PÅ SPORET

Sporet åbner den 13. august 2012

– Velkommen tilbage i toget mellem Aarhus og Skjern

Svellerne er toptunet. Sporvidden er helt præcis. Drænet er lagt. Skærverne spiller! Sporet har fået en ordentlig omgang r maskinen, og nu kører toget for fuld drøn og giver en endnu bedre rejseoplevelse i mange år frem! Hele vejen mellem Aarhus og Skjern.

Arriva ønsker jer velkommen tilbage i toget – og god rejse!

Kilde: [24timer Aarhus/Vest](#), fredag 10. august 2012, side 14

Spred glæde!

Har du pendlerkort hos Arriva, kan du glæde kæresteren, familien eller en god ven med en gratis rejse i Arriva tog.

Læs mere om Pendlergæst-billetten på mitarriva.dk

Korrekt tekst?



Navneordet/substantivet "svellerne" står i flertal. Ordet "tune" er et udsagnsord/verbum.

– *Hvad hedder at "tune" i flertal?* Et lynhurtigt opslag må foretages. Et klip Skrivebordets genvej åbner

RETSKRIVNINGSGBOGEN på nettet

Version 2

tune *vb.*, -ede.

Kilde: <http://retskrivningsordbogen.dk/ro/ro.htm?q=>

Der burde have stået "Svellerne er toptunede."

Hvilket køn har ordet "drøn"? Fælles- eller intetkøn?

drøn *sb.*, -et, drøn, *bf. pl.* -ene.

Drøn er intetkøn. Tillægsord/adjektiver skal derfor ende med bogstavet "t", hvis det efterfølgende navneord er af intetkøn. Teksten burde have været

nu kører toget for fuldt drøn

Ros & ris

Rart at se, at en operatør gør opmærksom på dens betydning i samfundet og indrykker et frisk annonce i et dagblad. Det ville være dejligt, og de forskellige operatører markerede sig meget mere aktivt i dagbladene.



Langåbanen

Når man kender noget til jernbanegeografien og følger med i de tre jernbanestrækningers sporspærringer på **Vendsysselbanen**, **Langåbanen** og **Silkeborgbanen**, ved man som passagerer også, at fase 4 på **Langåbanen** begynder **mandag 13. august 2012** med genoptagen af togdriften mellem **Lg** og **Sk**.

Overskrifter kaldes rubrikker. De deles i tre kategorier: hoved-, mellem- og underrubrikker. Der bør ikke være mere end 3 kategorier, idet øjet kan have svært ved hurtigt at skelne mange størrelser.

– Hvorfor har Arriva ikke lavet en underrubrik mere med en tekst som

– **Velkommen tilbage i toget mellem Langå og Skive**

eller indrykket en annonce mere?

(BL)

> Forside > Nyheder > Nyhedsarkiv > Sporarbejde Skive-Langå 13.-26. august 2012

Søndag, 12. august 2012

Sporarbejde Skive-Langå 13.-26. august 2012

Banedanmark foretager reparationsarbejde mellem Langå og Skive i perioden fra og med mandag den 13. til og med søndag den 26. august 2012. Derfor vil DSBs og Arrivas sene aftentog være aflyst og erstattet af togbusser på skiftende dele af strækningen.

Se sporarbejdsplakaten med afgang- og ankomsttider her Disse aftenafgangstider erstatter afgangene i køreplanen for Fase 4 i det store sporarbejde som endnu pågår hele døgnet mellem Struer og Skive. **Se detaljer her!**

Alle togbusser kører under dette sporarbejde til og fra stationerne – de midlertidige busstoppesteder, som bliver benyttet frem til og med den 12. august i Højslev og Stoholm, vil blive nedlagt.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/164-sporarbejde-skive-anga-13-26-august-2012>

Downloadet **søndag, den 12. august 2012**

(BL)

SIKKERHEDSMELDING

Efter sporarbejdet er der sker følgende væsentlig ændring, som alle bør være særligt agtpågivende overfor:

På **SI** skal udkørsel mod **Ar** ske på følgende måde:

PU viser fast grøn, hvorefter der igangsættes. Under kørsel observerer lkf, at U-signalet skifter fra STOP til KØR. U-signalet er forsynet med **Ø**-mærket. Skifter U-signal ikke til Kør, standses foran signalet, og **FC SI** kontaktes.

Kilde: Arriva Tog A/S, **fredag 10. august 2012**

(BL)

Lø 11/8 2012

Sporombygning i Kv, To og Vr

Denne skønne formiddag begynder med en skyfri himmel, og med togbus 7107 (Ab-Fh) er der afgang fra **Hj** kl. 8.20. Planen er at slutte den østgående rejse i **Kv** og i løbet af 130 minutter at cykle til **To**, hvor fra togbus 7070 (Fh-Ab) afgår kl. 11.15. 63 minutters frivilligt ophold i **Hj** og derefter køre med togbus 7071 (Fh-Ab), der standser bl.a. i **Vr** og **Bl**.

To

Togbussen går så langt et ophold, er der lige kan nås et billede af [Köf_152](#) antagelig tilkoblet Fccs 78 + NJ 79 + DSB 946 0 872-5.

Kv

Ophold 9.13-40. Stationen ser uændret ud. Af ændringer er kun de store stabler af nye betonsveller på læssevejen og hvilende oven på læssevejssporet. Der står minsandten en lukket godsvogn, men det er ikke noget nyt, se [GODSVOGNE](#).

Kv-To

Der er 7 km at cykle til **To**, men sikke 7 km.

Det stiger en del op fra ud fra **Kv** til landsbyen **Dvergetved**. En ny bro må straks bestiges; cykelgearet må faktisk ned i første gear, så meget stiger det. Den nye bro er farbar.

Der ligger nye skinner på ydersiden af skinnerne. La **80** findes mod V i km 320,8-320,6.

Hov, der må Ø ligger der en usikret ovk. Den må straks besøges, for den kunne blive nedlagt, da den nye vejbro kunne erstatte den.

Ovk 161 i km 321,687 mangler fliserne, *men de lægges vel, når de nye skinner er sporsat?*

Derhjemme opdages der ved forstørrelse af et billede, at der befinder sig en usikret længere mod Ø, *måske ovk 162?*

Under en smal jernbanebro (for de vejfarende) cykles der nu på sydsiden af banen, og så er der ellers stigninger som i **Oberharz**. Det er i den fredede **Tolne Skov**, se <http://tolneskov.com/>.

To

Kl. 11.07½ afgår [Köf_152](#) + 3 Fccs mod **Sa**. Desværre var den østlige vejbro et forkert valg, så må Köf'en må overhales ned gennem **To** og op i vestenden for at få et billede.

Her slutter dagens opdagelsesrejse; en ganske flot tur. Der må være mange fotomuligheder i det kuperede terræn mellem **Kv** og **To**. Se billeder fra **Kv**, **To** og **Sa** på http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Vensysselmanen:Stationer_Br%F8nderslev_-_Frederikshavn

Klargøring af Vr spor 1

Der ligger planerede skærver, og nye skinner ligger på perron 1 ved siden af.

Sporombygning i Vg og Sk

Med togbus 841 (Lg-Str) er der kun mulighed for at se, om de to stationer er færdige til genåbningen i overmorgen, **mandag 13. august 2012**.

Vg

Standning kl. 16.16½-23, hvilket giver den passagerkomfort ikke at skulle løbe til og fra gangbroen over perronerne.

PU'en for spor 2 – gældende for udkørsel mod **Ra** (Ravnstrup) – er blevet rykket hen til vestenden af spor 2. Dens nummer er **C2**.

Det nye spor 3 har i østenden fået monteret en sporstopper, og på hver side af de to sporskifter, 3a og 3b, er de nødvendige tre dværgsignaler "jordsat". På telebilledet kan læses nummeret på den dværg, der gælder for kørsel fra østenden af spor 3: **31**.

Sk

På pladsen – næsten henne ved **Sk Å** – ses to **gule** køretøjer. Den store maskine er **gul** Stopmaschine 09-32 Unimat 4S og den anden **gule** har to børster og kunne med magnet samle løse underlagsplader og skineskruer op. En sølvgrå personbil er parkeret lige ved siden af. Ellers intet nyt at berette.

Vp-Str

I km 95,8 ses en stor, **gul** maskine tilkoblet en bivogn at holde i sporet. AM **Livbjerg** ligger få hundrede meter V for. Skærvedyngerne S for usikret ovk 137 i km 96,137 ved AM **Livbjerg** var borte. To træk-trailer med tiptrailer – også kaldet et badekar.

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Togene ruller igen mellem Langå og Skive

Togene ruller igen mellem Langå og Skive

Mandag den 13. august kører der igen tog mellem Langå og Skive, og dermed er en af de store milepæle i renoveringen af jernbanen mellem Langå og Struer nået.

En del af skinnerne er blevet udskiftet, de gamle træsveller er udskiftet med nye af beton, og der er kommet ny ballast i sporene. Samtidig er række overkørsler blevet nedlagt, imens sikringsanlæggene er blevet forbedret i andre overkørsler.

I forbindelse med, at jernbanen har været lukket, har Banedanmark benyttet lejligheden til at renovere en lang række broer på strækningen.

"Vi åbner nu den første del af en fornyet bane, der, når vi er helt færdige, giver passagererne en mere komfortabel rejse og flere rettidige tog. Et så stort sporarbejde kan ikke undgå at påvirke trafikanter og naboer, og vi er meget taknemmelige for den forståelse og tålmodighed, de har udvist i forbindelse med arbejdet," siger projektleder Khaled Ghizzaui

Selv om togene er begyndt at køre, resterer der stadig en del arbejde på strækningen. Det skyldes blandt andet, at der i løbet af sommeren stod klart, at sporet flere steder på strækningen var i dårligere stand end forventet.

"Folk vil stadig opleve, at vi arbejder i sporene mellem Langå og Skive, men der er tale om arbejder, der primært vil blive udført om natten uden at påvirke togdriften i nævneværdig grad," siger Khaled Ghizzaui.

Skive-Struer

Mens trafikken nu er genoptaget mellem Langå og Skive, bliver der stadig arbejdet på den sidste del af strækningen fra Skive mod Struer.

"Vi mangler blandt andet at udskifte skinner og sveller på stationerne og på en del af strækningen, men arbejdet skrider planmæssigt frem, og vi regner med at åbne denne del af banen mandag den 1. oktober som planlagt," siger Khaled Ghizzaui.

For at komme så tæt på sporarbejdet som muligt flytter sporprojektet også hele sit "hovedkvarter" – den skurby, der hidtil har stået ved Viborg Station – til Struer i næste uge.

Yderligere informationer via Banedanmarks pressevagt på tlf. 82 34 13 13.

Sådan kører busserne mellem Skive og Struer

Arriva har indsat togbusser mellem Skive og Struer. Alle togbusserne standser i Vinderup, der er eneste station mellem Struer og Skive. Arriva har udsendt en særlig køreplan for togbusserne.

Sporfornyelse Langå-Struer

- Af strækningens 100 kilometer spor ombygges de 70 kilometer – jævnt fordelt over hele strækningen
- Skærver renses og suppleres med 96.000 ton nye skærver
- Over 100.000 træsveller erstattes med nye sveller af beton
- 15 sporskifter fjernes, fem sporskifter udskiftes og to nye sættes op
- 21 overkørsler og 25 perronovergange ombygges
- 20 overkørsler nedlægges, sikringsanlægget i 4 overkørsler opgraderes
- Der etableres 4 kilometer dræn og udføres 11 kilometer grøftarbejder
- 26 broer på strækningen renoveres

Banedanmark er i disse år i gang med en omfattende fornyelse af jernbanen rundt omkring i landet, hvilket blandt andet de midt- og vestjyske baner nyder godt af. I 2010 var der sporombygning mellem Herning og Holstebro, i år sker det på strækningerne Skanderborg-Herning og Langå-Struer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=16880>, lørdag 11. august 2012

De to nye sporskifter må være mellem spor 2 og spor 3 i **Vg**.

(BL)

Sø 12/8 2012

Rettelsesblade 4451-4455 til TIB (V)

35. Sd-Sj

Indkørselshastigheden i **Ev** (Engesvang) spor 1 sænkes fra 100 km/t. til 80 km/t. grundet varslingsanlæg.

Indkørselshastigheden i **Bg** (Bording) spor 1 sænkes fra 100 km/t. til 80 km/t. grundet varslingsanlæg.

Ind- og udkørselshastigheden i spor 2 hæves fra 40 km/t. til 60 km/t.

Indkørselshastigheden i **Hu** (Hammerum) spor 1 sænkes fra 100 km/t. til 40 km/t. grundet varslingsanlæg. Indkørselshastigheden i spor 2 sænkes fra 50 km/t. til 40 km/t. Udkørselshastigheden fra spor 2 er sat ned fra 60 km/t. til 50 km/t.

35. Sj-Sd

Indkørselshastigheden i **Hu** (Hammerum) spor 2 sænkes fra 60 km/t. til 50 km/t. Udkørselshastigheden fra spor 2 sænkes fra 60 km/t. til 50 km/t.

Hu-Ik. Ik

Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 60,6-60,2 grundet dårligt spor ændres til Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 60,6-59,3. Stationsgrænsen til **Ik** (Ikast) ligger i km 60,0 og stationen i km 59,4.

Indkørselshastigheden i **Bg** spor 1 (gennemkørselssporet) sænkes fra 100 km/t. til 40 km/t. grundet varslingsanlæg.

Indkørselshastigheden i **Ev** spor 1 (gennemkørselssporet) sænkes fra 100 km/t. til 75 km/t. grundet varslingsanlæg.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4451-55, **søndag 12. august 2012**

Hu, tog fra Ik

Det kan være, at der intet er rørt indgangssporskiftet, men varslingsanlægget tænder for sent ved tog under indkørsel i spor 1, har indkørselssignalet fået udskiftet tavlen med **50 km** med en visende **40 km**, og da til tog i spor 1 (gennemkørselssporet) gives SR-signal "Kør med begrænset hastighed", gul over grøn, må tog til spor 2 deraf desværre kun køre 40 km/t. (BL)



Ma 13/8 2012

Arriva kører igen på Langåbanen mellem Sk og Lg

På den første driftsdag skal det nye spor prøves. Tilrejse sker med togbus 522 (Str-Sk), afgang **Str** 15.16.

Under fotostoppet i **Vp** er der tid til at se på **gul DGS 111** i spor 1. Ude i det fjerne i varmedisen ses flimret af den nye, hvide ballast.

Fra **Sk** køres der med AR AR 1012 kl. 16.08½ (20) som tog RA 5464 (Sk-Ar).

Alt ser nyt ud, og sporene efter læssevejssporene i **Hø**, **Sm** og **Ra** er fjernede grundigt.. I **Sm** er det lavet en grøft mellem spor 2 og det tidligere spor 3. Jorden er pænt planeret, og havde der ikke ligget i dl-g-silo med fabriksbygninger, ville ingen om et år kunne gætte, at her eksisterede et læssevejsspor anno **2012!**

Sporskiftet ind til **mdt Vg** er fjernet. Spor 3 er nyt, så ikke alle steder fjernes så mange skinner som overhovedet muligt. Udkørselshastigheden med Fast hastighedsnedsættelse **40** gældende for spor 1 og spor 2 er ændret til Fast hastighedsnedsættelse **60**.

Mellem **Up** og **Lg** er de tre sikrede ovk 9, 8 og 7 nedlagte sammen med den usikrede ovk 5. Til erstatning for de fire nedlægninger er usikret ovk 6 blevet sikret med halvbomanlæg og har fået asfalt over gruset.

Der tabes tid undervejs, så tiden i **Lg** bliver 17.13-16½ (26½/24½).

Tilstanden i Vr

Under kørslen med togbus 7120 (Ab-Fh) er der under standsningen i **Vr** (Vrå) lige tid kl. 19.59 til at se spor 1 er fjernet. Nu ballast er lagt og planeret, klar til at blive sporet til! Aftensolen er så langt nede, at stationen og den **gule** murstensstationsbygning ligger i skygge.

(BL)

Ti 14/8 2012

Vendsysselbanen i Su og Lih

I **Su** (Sulsted) er der næsten tomt for materiel kl. 6.40. Kun lige S for ovk 36 holder en lille **gul** trolje, eller hvad den skal kaldes, med fire gummihjul vendende vinkelret på sporet. Tilkoblet er 946 0 834-5 Fccs.

Når der ikke er mere at se på, må der cykles videre til næste station eller det nedlagte sidespor i nordvestenden af **Ns** (Nørresundby).

Stationsforkortelser og stationsnavne

Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Bl Brønderslev
Ty (Tylstrup)
Su Sulsted
Hvg (Hvorupgård)
Ti Thisted **Lih** Lindholm/**Ns** Nørresundby
Ab Aalborg

Lih-Hvg

Her "plejer" BLDX MX 1018 at vise sig frem langs **Voerbjergvej**. Jo, minsandten, og tilkoblet dens mange Fccs.

Kl. 8.36 må skærvetoget flytte sig, idet baneafdelingen skal køre med to **gule** skinneslibere. På formede, **gule** rør er monteret en motor, der driver fire runde slibetromler. Et par rør fører over til den anden skinne for at maskinen kan holde balancen. Den højre mand sliber svejsninger på højre skinne, den venstre mand på venstre skinne.

Da der ikke rigtig sker noget, kigges der på sporet i **Lih**. Spor 2 er borte, og en perronovergang svæver over traceen. Ved ovk 5, **Thistedvej**, har der været tromlet hen over traceen. En trolje holder ved ovk 5 kl. 16.

Besigtigelse af Hirtshalsbanen

Fra **Ab** kører der her om eftermiddagen på mandage-fredage tre busser, da alle tre har ankomsttid til **Hj** kl. 17.17, *men hvilke afgange?*

Af 16.00 med standsning ved alle stationer.

Af 16.20 med standsning ved én mellemstation.

Af 16.30 uden standsninger undervejs.

Ekspresbussen skal naturligvis prøves, og cyklen komme med. Den sættes i et cykelskur ved perron 1 i **Hj**. Denne skønne augustdag med **gule** kornmarker er det oplagt at køre en tur med et af de blå togsæt fra **Hj** til NJ **Hh** og retur for at se banen tilstand. Tog 39 (Hj-Hh) afgår med NJ Dm 545+575 med navnet Poul Dalsager kl. 17.21½ (2½).

Hh

Ankomst 17.43½ med tog 39. Der vil være 11 minutters ophold før afgang med tog 40 (Hh-Hj), men først om et par timer vil solen har flyttet sig så meget, at der vil være solskin på nordsiden af stationsbygningen. Der er kun ét spor tilbage. Længere Ø findes der to sporskifter, så der kan foretages et omløb. **Hh** er nærmest et T & S. Færgerangering er nedlagt for årtier siden. Intet grønt klædeskab stationeret mere osv. Ja, det er nye tider.

Hh-Hj-Vellingshøj-Teglgårdsvej

Krydsning i **Torne** med NJ Dm 546+576 med navnet P.S: Krøyer. Der er et U-signal for hvert togvejsspor.

I **Sønderby** ses et ikke før set signal. Lige efter perronen krydses **Bjergbyvej**, og der står SR-signal 16.2.4. med en undertavle på »100 km/t«.

»km/t« er forkortelsen for »kilometer per tons«. Havde det stået »km/t.«, havde det været forkortelsen for »kilometer per time«, jævnfør Retskrivningsordbogen, 3. udgave, 2001, side 276.

Verificer ved at taste "km/t.« ind som søgetekst i **RETSKRIVNINGSORDBOGEN på nettet** på <http://retskrivningsordbogen.dk/ro/ro.htm?q=>. Læg dens genvej ind på Skrivebordet og brug den.

Der er kun 4 minutter til at skifte førerrum i **Hj** for lkf til tog 43 (Hj-Hh), som det nu hedder. Tid nok til at hente cyklen henne i et af cy-sommeraften ligger **Vellingshøj** Grantræer bag ved og lige V for denden af trinbrættet krydser **Vel-** modsat strækningssporet findes en endnu ikke høstet kornmark.

Det er dejligt lun og blød aften, da toget kører under vejbroen kl. 18.27.

Efter en krydsning i **Torne** skal dagens drømmebillede gerne komme i hus med et blå Dm-tog og den privatbeboede, gamle stationsbygning med behørigt stationskilt med aftensolskin i den rette vinkel. Det sker som ønsket kl. 18.40 med P.S. Krøyer.

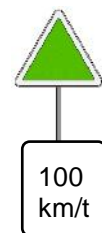
Kilometertavlen 4,0 står lige ud for stationsbygningen. I HP TK gyldig fra **søndag 26. maj 1974** står Vellingshøj T (Vh) 75 (km/t.) til at ligge i km 4,1.

Oppe fra vejbroen kan der laves et par telebilledet ud over den gamle heder, der nu består af dyrkede marker. Kl. 19.08 kommer DM 546+546 tilbage fra **Hh**.

Herregårdsparken, Teglgårdsvej og Kvægtorvet

NJ har tre trinbrætter på de 4,0 mellem **Vellingshøj** og **Hj**. Normalt er der timedrift på banen og i myldretiden halvtimedrift. På dette tidspunkt af dagen tynder det ud tog togangen til "kun" at være en- eller totimersdrift. Derfor blev cyklen hentet i **Hj**, idet når **Herregårdsmarken** er fotograferet sammen med et tog mod **Hh** kl. 19.25, går der en time til det næste tog kommer. Solnedgang finder sted kl. 21.05.

Herregårdsmarken ligger badet i aften, men først kl. 19.33 (28) dukker Dm-toget med navnet Poul Dalsager op. Det er NJ Dm 545+575.



Teglårdsvej ligger i skygge så sent på dagen som klokken 19.47. Trinbrættet blev oprettet i året **2005**.

Hj ændret

Udkørsel fra **Hj** er ændret. Før i tiden lå banen i den gennemskæring, der i dag naturligt nok hedder **Banegraven**. Den gamle privatbaneremise, drejeskive og bygninger er forsvundne.

Den gamle linjeføring kan ses på <http://historiskatlas.dk/>.

Under **Kort** vælg Lavkantkort *1945.

Under **Værktøjer** vælg Tidslup.

Klik på den lyse bjælke i tidsluppen og vælg 4 cm kort *1985.

Prøv at føre luppen hen over privatbanerundremisen og se ændringerne med tidens tand.

Vælg til sidst Luftfoto *2011 og se, at alt er væk.

Dagen slutter

Det er tid til at købe aftensmad i **FAKTA** ved det gamle depotområde og lave maden på Danhostel Hjørring Vandrerhjem. I morges blev vandrerhjemmet forladt kl. 5 på cykel for at nå morgenens fjerde togbus mod **Ab**, og der er blevet cyklet **Su-Ns-Ab** samt **Vellingshøj-Hj**, i alt 43 km, så efter knap 16 timers udflugt er det godt med at få indtaget nogle varme kilojoule. *God nat og sov godt!*

Nedlagte togekspeditionssteder

Langholm trinbræt i km 5,9 blev nedlagt **torsdag 1. juli 2004**. En flink tgf bevirkede et fotostop med tog 6 (Hh-Hj) med HP Ym34+Ys 68 **tirsdag 8. juli 1975** kl. 8.16. Han hæver og sænker med den hvid-=-hvid plade, der skal bruges af påstigende passagerer. Lodrette fliser danner perronkant, og en række fliser lå på perronen i dens fulde længde.

Raundrup trinbræt i km 11,8 blev nedlagt **torsdag 1. juli 2004**.

Color Line blev nedlagt i **2008**.

Litteratur

Det kan anbefales at kigge/klikke på

http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring_Privatbaner:Hj%F8rring_-_Hirtshals_banen

Her kan det beskrives SR-signal 16.2.4. ses bagfra!

En del sider fremme på <http://evp.dk/index.php?page=marts-2012> kan der ses gamle billeder

Hjørring Privatbaner. -- 1963.

Det kan anbefales at anskaffe

På togtur i Nordjylland

Asger Berghs jernbanebilleder fra Vendsyssel og Himmerland 1966-1976

DJK, 88 sider, 2005

Dengang der gik tog til Sæby-Fjerritslev-Hadsund og Hvalsund

– Historien om jernbanerne omkring Aalborg kort fortalt

LIMFJORDSBANEN

Udpluk af overskrifter:

Jernbanen kommer til Aalborg

Aalborgs stationer

Vendsysselbanen

Jernbanebroerne

Fjerritslevbanen

Hvalpsundbanen

Sæbybanen

Hadsundbanen

Remisen i Aalborg

Det er mange farvebilleder i hæftet på 24 A4-sider, der hastigt blev lavet for at skaffe penge til istandsættelsen af den af stormen beskadigede AP-rundremise.

Kan ses og købes via http://www.limfjordsbanen.dk/?page_id=66

(BL)

On 15/8 2012

Manglende skilte på Fodsporet

Om eftermiddagen cyklede jeg en tur til **Da** (Dalmoose) ad Fodsporet. Jeg har jo læst i Sjællandske, at der nu var opsat skilte undervejs ...

De eneste skilte, jeg mødte de første 24 km, var nu skilte "sneryddes og glatførebekæmpes ikke". Det undrer mig, man ikke rydder i hvert fald den del, der er nærmest **Næ**.

Trods alt har stianlægget kostet omkring 45 millioner kroner, og i tilfælde af en kold og snerig vinter kan stien jo være ubrugelig i månedsvis – bortset fra måske til langrend ...

Mon det var det den stenrige Nordeafond havde tænkt sig, da de beredvilligt donerede over 30 millioner kroner?

De eneste skilte, jeg mødte ud over dem med manglende snerydning, var QR-koder, men dem er der også mange af. De står stort set efter hver vejkrydsning og på broer over vandløb m.m. Jeg tror dog, der er mange, der som mig bare har en almindelig telefon, og derfor ikke får glæde af de cirka 225.000 kroner, der er brugt på "mobil formidling". Det kunne ikke koste mange basører at sætte almindelige skilte op også. På **Røsnæs** kan man gratis låne fine kikkerter af Naturstyrelsen, når man besøger området, så *måske kunne samme styrelse under ledelse af den almægtige skovridder lave en udlånsordning af smartphones langs stien?*

Jeg er bange for, der også snart skal sættes skilte op om manglende klipning langs stien. Flere steder hang bevoksningen langt ud over asfalten, enkelte steder var halvdelen af stien dækket af brombærranter og brændenælder ...

Der er også et par grimme huller umiddelbart op til asfalten et par steder nær **Herlufsholm**. Et sted holdt en familie på cykeludflugt, hvor det så ud til den ene dreng var kørt i et af disse huller og væltet. Faderen fiskede cyklen op af hullet, mens moderen trøstede drengen.

Ved **Da**, hvor stien mod **Ss** grener af, var der opsat fine skilte med kilometerangivelse, og i den del af **Slagelse Kommune** jeg cyklede i, så jeg heller ingen skilte om manglende snerydning.

Ellers er der stadig god plads på stien, bortset fra ved **Herlufsholm** og **Da** mødte jeg vel 10-15 cyklister og to løbere i de små tre timer min godt 50 km lange tur varede, så jeg mener stadig en genetablering af jernbanedrift havde kostet mindre per personkilometer end etableringen af Fodsporet! (JSL via BL)

Påsejling af Limfjordsbroen forlænger sporarbejde i Nordjylland

DSB er nødsaget til at forlænge særkøreplan med busser mellem Aalborg og Frederikshavn frem til jernbanebroen over Limfjorden er færdigrepareret

Kilde: Onsdag 15. august 2012, 13:25:00

<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/pasejling-af-limfjordsbroen-forlanger-sporarbejde-i-nordjylland/>

Det betyder desværre også, at der ikke skal transporteres DSB-tog til **Nordjylland**, inden broen åbner (JSL via BL)

Ubrugt sidespor i BI Kommune

Ved 13-tiden kører skærvetoget med BLDX MX 1018 ikke mere i dag, og da der ikke sker mere resten af dagen, er det oplagt at foretage en besigtigelse af det kommunale sidespor og nedlagte trinbrætter mellem **BI** og **Hj**. Denne kørsel er beskrevet under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**.

BI Kommune har for mange år siden lavet et sidespor til et kommende industriområde, der aldrig blev til noget. Det samme skete i **Hed** (Hedensted) Kommune.

Industrispor S for BI

Ved tredje afstandsmærke S for det sydlige indkørselssignal i **BI**

I følge det på cykelstyret i kortholderen fastgjorde kort i målforholdet 1:100.000 skulle der være en markvej krydsende banen de cirka 1,5 km S for station, så der cykles i et villakvarter i håb om at finde det sted, hvor byen ender. Hele banen S ud af **BI** er dækket af hegn eller en meget aflang lund, og inde i træerne i en lille forsænkning ligger den gamle tracé, der var i brug i årene **1871-1966**.

Til venstre eller til højre? Det er spørgsmålet, hvor krydsende sidesporet den gamle tracé, hvis den krydsende. Der cykles til højre. Traceen er dækker af græs i en højde som en uslået græsplæne. Nogenlunde fin at cykle på. Der er mest skygge, og ved enden mod N ved vejen Jyllandsgade kan der laves et par billeder.

Det var altså forkert at dreje til højre. Tilbage igen. Fra enkelte villaveje fører der stier hertil, men inden længe bliver stien/traceen mere og mere ufremkommelig. I første omgang er det kun brændenælder, hvilket klares ved tage en arbejdsjakke på. Det bliver værre. 1½-1¾ meter højt hybenkrat folder sig ud over den efterhånden smalle sti. At bukke sig ned og bruge cyklen som planteplov virker! Til sidst har stien ikke været brugt i år, og en bæk under banen var den sorte steg på s/h-fotokopien af kortet! 0,2 km længere fremme nås den tidligere forgrening.

Træsvelleterne havde alle svellesøm med samme tal "15" – ikke fra 1915 og heller ikke "1975". Svellesøm plejer at være runde, og disse er firkantede; ikke spiger. Sporet ligger på en

15

Svellesøm

dæmning og drejer til venstre mod Ø. Det er meget overgroet med buskads og efterhånden træer på hver side. Et stykke virker til at ligge i en træ tunnel. Det ender i en gul sporstopper, hvor en asfaltvej, Øster Kærvej, begynder lige Ø for. Uhøstede gule kornmarker på hver side.

Hvorfor ingen stedsnavneforkortelse?

En fungerende i Hj fortæller onsdag 12. september 2012, at årsagen til der ingen stedsnavneforkortelse eller jernbanenavn er givet industrisidesporet, kan skyldes, at der aldrig er blevet ilagt et sporskifte i strækningssporet.

Nedlagte trinbrætter BI-Hj

Eftermiddagscykeltur BI-Hj

Da besøget slutter ved Øster Kærvej er der stadig mange timer tilbage inden solnedgang, og det skønne augustvej indbyder eller næsten påbyder at cykle til Hj og få set på resterne af de tre nedlagte trinbrætter Em, Gut og Æs.

– Hvor meget kan der stadig ses her 40-57 år efter nedlæggelsen?

BI (Brønderslev, km 274,8, 1966-)

Beskrevet andre steder.

Em (Em B, i 1951 stavet Emb”, km 281,3, 1918-1972)

Ovk 76 ligger i km 281,2. I km 281,2 er der på østsiden rejst en af de nye radiosignalmaster, og på vestsiden foran (dvs. S for) ovk 76 gror der træer, hvis alder på 70-80 år kan passe med, hvor perronen lå. Den slags “banetræer” indicerer ofte, at her lå perronen. Det passer med billetsalget og ledvogterhuset har have langs de fem træer. Der kan have været en perron på nordsiden af vejen med navnet Holtevej. Måske skal ordet “også” indflettes. Det vil et billede kunne afsløre. Ejeren har for nylig anbragt trinbrættets navn i form af to sølvfarvede bogstaver på den hvide væg.

Næste hus bag ledvogterhus har en gang været en forretning, sikkert en købmandshandel. På taget af tilbygning er ejeren ved at male vindue på første sal. Hans alder gør det relevant at stille dette spørgsmål:

– Boede du her for 40 år siden?

Jo, det gjorde han.

– Hvor lå trinbrættet?

– Det lå ved ledvogterhuset, hvor der var billetsalg og muligt at sende gods. Mine børn rejste af og til med toget herfra.

– Hvorfor fik landsbyen Em åbnet dette trinbræt? Kigges der på et kort, er der nogenlunde lige langt hertil og til stationen i Vrå.

– Det skyldes vejforholdene, for først en gang i 30'erne blev vejen fra Em ned over åen til Vrå bygget. Em blev før i tiden stavet med “b”.

– Det står i tjenestekøreplanen fra 1951.

Det står fem træer med stamme og krone nok der, hvor perronen lå.

– Måske er det den samme træart, der findes i mange læbælter mellem marker i egen mellem Grindsted og Bramming?

Træets art skal identificeres, og et blad plukkes og bringes med hjem Ved et opslag i det gode værk (fire bind findes) “HAVENS BUSKE 2 OG TRÆER Løvfældende

Stationsforkortelser og stationsnavne

274,8	BI	Brønderslev	1966-
281,3	Em	Em B, i 1951 Emb,	1918-1972
284,7	Vr	Vrå	1871-
287,9	Gut	Gunderup T	1929-1955
290,6	Æs	Hæstrup	1873-1971
296,6	Hj	Hjørring	1871-

177. Sorbus intermedia Seljerøn

Et 10-15 m højt, bredkronet træ med store, smukt formede, på oversiden blanke, mørkegrønne, på undersiden gråfildede, blanke, der om efteråret får en smuk, rødbrun farve. Kan dog også optræde i form af en stor busk. Blomstrer med små, hvide blomster i tætte skærme i maj-juni, der senere efterfølges af store, skinnende, orangerøde bær, som modnes i september. Er modstandsdygtig over for selv den hårdeste blæst og trives godt i en mager jord under barske forhold, hvor det ofte anvendes til høje, brede, klippede læhække. Kan også anvendes som vejtræ. Findes vildtvoksende på Bornholm.

“HAVENS BUSKE 2 OG TRÆER Løvfældende buske og træer”, Politikens Forlag, Eigil Kiær, 1994

de buske og træer", findes tegningen af art 177 **sorbus intermedia**, sejlerøn.

Vr (Vrå, km 284,7, **1871-**)

Spor 1 mangler at blive lagt i sydenden. Skærver er planerede. Ophold 17.48-58.

Vr-Gut

Fra en vejbro ses bagharptoget $\frac{3}{4}$ km mod N. En vejunderføring under banen fører lige hen til km 287,0, hvor det for i dag forladte bagharptog venter på i morgen. De **gule** EIFFAGE RAIL MFS-100 er flottere i farven end den endnu ikke modne kornmark. 3 GM-lok set i dag, godt.

Gut (Gunderup T, km 287,9, **1929-1955**)

Ophold kl. 18.36-39. Der ses en nedlagt ovk og et hus, der kan have været et billetsalg samt ledvogterbolig. Der fører kun grusveje på hver side af banen hertil. Tænk på, at i **1955** kørte der mest cykler og hestevogne på disse veje. Det var den hurtigste forbindelse til omverdenen. Man skal afkoge nutiden for at vide, at her har været et trinbræt.

Mod S ses sporombygningstoget forspændt **MY 1122 + MX 1017**. Ophold 18.36-38½.

Æs (Hæstrup, km 290,6, **1873-1971**)

Ophold kl. 18.55-19.00. Trinbrættet lå ved ovk 99 i km 290,6. Et skilt bekendtgør spærring af ovk 99 grundet sporombygning. Træerne bag det nedrevne træventebygning vokser stadig! Se et billede af træbygningen på

http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Vensysselmanen:Stationer_Br%F8nderslev_-_Frederikshavn

Ophold 18.56-19.00.

Hj nås kl. 19.25 i aftensolskin. Overnatning på Danhostel Hjørring Vandrerhjem. Dagens cykeltur blev til 44 km.

(BL)

To 16/8 2012

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > Naboinformation Langå-Struer > Midlertidig byggeplads og natarbejde ved Struer Station

Midlertidig byggeplads og natarbejde ved Struer Station

Sendt til naboer til arbejdet (13.08.12)

Banedanmarks arbejde med at forny jernbanestrækningen mellem Langå og Struer er nu nået til området ved Struer, og Banedanmark har etableret en midlertidig byggeplads ved Struer Station på sporarealet nord for banen.

Hvad betyder det for naboer?

Byggepladsen bruges som omlastnings- og depotplads for materialer som jord, grus og sveller, der skal bruges ved sporfornyelsen. Det betyder, at der vil være forøget kørsel med tung trafik i området, og at der kan være støj og støvgener, når vi f.eks. omlaster materialer.

Arbejder om natten

I perioder er det kun muligt at udføre gravearbejder og omlæsning af skærver fra lastbil til tog i løbet af nattetimerne. Det betyder, at naboer kan blive generet af støj fra arbejderne. Banedanmark beklager de gener, der må være ved arbejdet, men håber på omgivelsernes tålmodighed med udsigt til en ny og fremtidssikret jernbane.

Arbejdet ved Struer Station vil foregå frem til 30. september 2012.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=16895>, **torsdag 16. august 2012**

(BL)

Vendsysselbanen. Første skærvelæsning i Vr

BI

De to forreste Fccs-vogne sættes ud, da en bladfedjer og en bremseklods er defekte. Skærvetoget kører kl. 8.12 med 17 Fccs til **Em** og **Vrå**.

Første skærvelæsning i Vr

Kl. 8.54 ankommer skærvetoget fra **Bl**, og det er første gang, der skal læsses skærver BLDX MX 1018 og de tomme Fccs-vogne. Der er allerede lagt skærver hen over spor 1, så der kan læsses i spor 2. Kl. 9.09 kan føreren af bulldozeren godt se, at der er for lidt, så der læsses et mindre bjerg af skærver mellem spor 1 og 2.

Da skærvetoget er fyldt kl. 11, trykkes det ud på fri bane **S** for **Vr** for aflæsning af indholdet i Fccs.

Lige før middag mangler der kun at blive lagt én skinne ved husene **S** for perron 1; så har spor 1 skinner mellem de to indgangssporstifter.

Kl. 13 mangler der ikke skærver nogen steder, så kørslen med skærvetoget indstilles.

(BL)

Fr 17/8 2012

Vendsysselbanen. Spor 1 i Vr tages i brug



Kl. 9.36 kører det første jernbanekøretøj nogen sinde ind i spor 1 fra **S**. Med ganghastighed snekler BLDX MX 1018 og de tomme Fccs-vogne frem til læssevejen i nordenden, hvor en gummiged venter på at komme til at læsse vognene med skærver. På forhånd er der lavet en rampe af skærver, men den er ikke høj nok, så på med flere skærver; der er nok af dem ... Det er første gang, der nu skal læsses skærve på Fccs fra **spor 1**.

Kl. 11.23 kommer Statoil-tankbil med dieselolie til MX 1018.

Først før middag køres en tur til den anden side af **Em**.

I **Vrå** fyldes der skærver på anden gang i dag. Eftermiddagsturen går til **Bl**, hvorfra skærveaflæsning begynder fra det nordlige sporskifte.

I **Em** er der i dag sågar en ledvogter; så personalet ikke behøver at kravle ned og tænde/slukke ovk 76 men kan blive på arbejdstoget.

Tilbage i **Vrå** kl. 15.47 MX 1018 atter. Der vil nu være en lille time til at læsse de 17 Fccs-vogne tredje gang i dag, hvis det kan gøres på tre minutter per vogn.

Med en del regnearbejde og sjus kommes der frem til, at 50,4 km er kørt med MX i dag; et ganske højt antal kilometer.

(BL)

Lø 18/8 2012

Rangerhovedet i Str genoplivet

Denne **lørdag** morgen ser der tilsyneladende ikke at være sket "noget" siden **søndag 12. august 2012**, hvor spor 1 er fjernet, i spor 2 holder et sort lok i vestenden og **gule** Rlps og begge spor indhegnede med $=))=))=))=))=$.

Dog under udkørsel mod **Hm** ses kun planum fra sporskifte 133b til indkørselssignalet. Pænt planeret grus. Hov, efter sporskifte 46 på pladsen plejer der at stå SR-signal 16.1.2. "Stop", men her er det høje græs fjernet. Rangersporenes sporskifter følger for at blive til rangerhovedet. Her er den næsten intet ukrudt. Fantastisk, udseende som da MT'en rg på hverdage undtagen **torsdage**, hvor den var til eftersyn, og en MH klarede opgaverne.

Atter et "hov", for der holder to virkelige godsvogne (to Rens-vogne fra **Sk**:

37 80 3989 055-3 Rems⁴ (sandfarvet) + 33 68 3988 026-5 D-AAEC Rems Heimbahnhof: Alstätte.
) . De er læssede med nye betonsveller.

Helt ud til sporstopperen er ukrudt fjernet, og det kan ikke nå at være forgiftet så hurtigt. Der må være brugt hakker!

Sø 19/8 2012

Kerteminde forsvundet

OKMJ blev nedlagt **torsdag 31. marts 1966**. I dag skal resterne af den tidligere endestation, inden forlængelsen til **Martofte**, besigtiges. Der forventes intet jernbanemæssigt at være at se, ej heller i byens gadenet. Et "historisk kort" fra www.historisk.atls.dk er udskrevet for at lede efter rester.

Buslinje 152 (Ktm-Ac) udgår fra rutebilstationen, og alle bygninger, som rutebilstationen, rådhus, Statoil, gør, at ikke historie-interessererede overhovedet ikke kan få en fornemmelse af en tidligere station.

Ved **Kerteminde Fjord** lå der en jernbanebro lige for Ø for vejbro, og dens sydlige brofæste kan ses med granitsten for enden af en godt kamufleret mindre dæmning. Det nordlige landfæste er skjult bag sorte planker neden for en fiskerestaurant.

Fra bussen ses én nedlagt station "passere". Det er "på venstre hånd".

(BL)

Ma 20/8 2012

Sporombygning Pe-Hk på Nordvestbanen

Dette års sporombygning afsluttes **søndag 2. september 2012**, og hvis en næsten færdig eller færdig sporombygning ikke skal opleves, må man komme noget før, her 14 dage før. Opdagelsesrejsen gøres for at se på de ombyggede stationer **Lj** (Lejre), **Hv** (Hvalsø) **Tø** (Tølløse) og sporombygningen til **Pe** (Vipperød).

I dag havde meteorologerne lovet tørt, varmt vejr. Allerede fra i morgen vil dagtemperaturen falde en del, men forhåbentlig bliver denne cykeltur ikke til en svedetur.

Når der køres ad landevejene, må der medbringes et gammelt kort, eller de nedlagte togekspeditionssteder må indtegnes på nye med rød kuglepen. Grundlaget er Det Levende Danmarkskort i målforholdet 1:150.000, som sættes kortholderen på styret.

Rejseplan Str-Lj

Grundet sen ankomst i aftes til **Str** er en afgangstid kl. 7.16 et passende afrejsetidspunkt. Togskifte i **Fa**, **Od** og **Ro**. Cykle **Lj-Hk**, med MR-tog til **Kb** og forhåbentlig lykkedes det at få et billede af litra MR ved remiserne. *Måske hjemrejse med aftenens sidste tog?*

<http://da.wikipedia.org/wiki/Nordvestbanen>

Et afsnit fortæller om årsagen til denne rejse i dag:

Den 2. juni 2012 til den 2. september 2012 gennemfører man 1. etape ud af 3 etaper, på dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød. Det betyder, at der i de 3 måneder ikke kører tog – men togbusser – mellem Lejre og Holbæk.

2. etape sker i sommeren 2013, hvor Lejre station skal ombygges. I samme 3 måneder, som i 2012, kan DSB's tog kun køre til Roskil-

de. Der er dog under overvejelse at etablere et midlertidigt trinbræt vest for Roskilde for enden af Lindenborgvej.

3. etape sker i sommeren 2014. Her vil det højst sandsynligt kun være strækningen mellem Hvalsø og Holbæk, som lukkes for togdrift.

Ro (Roskilde, km 31,3)

Med DSB **ME 1506** som trækraft kan de bedre betales sig at komme med et to til **Lj** end at cykle. Der vil blive cyklet nok i eftermiddag og til aften for at se og fotografere – ikke for at få motion. Afgang kl. b 12.07½ (24½).

Lj (Lejre, km 40,8)

Toget ankommer kl. 12.14½. Spor 2 er rustent. Det er helt underligt at se, i betragtning af, hvor mange tog der normalt trafikerer skinnerne.

Lj-Kit

Nogle km V på er sidevejen spærret. Godt, så er så detaljeret kort, at vejnavnene er anførte. jernbanebro er bygget med plads til det komlarvefødder jævner med sin brede grab bred, tør og støvet arbejdsvej fører V på, hver side af broen arbejder i sporet en

Da det ikke kan ses, hvor arbejdsvejen V, kunne det være spændende at cykler lastbil, og så bliver cyklen vendt i en hvis fart.

– *Hvorfor det? Vejen er bred nok.*

Det er vandvognen, hvorfra en flere meter bred vandstråle vandaliserer vejstøvet. Selv om temperaturen er over 25 °C, og det er klistrende varmt, er det ikke dét, der er brug for. En racercykel har ingen skærme ... Hurtigt tilbage og løfte cyklen over vandhuller i leret under broen. Frokostpause ved udstrømmende drænvand fra en slange, drevet af en pumpe. En bæk er aftager. Udsigt til et måske 200 år gammel stuehus med stråtag helt urørt af tiden ... (Drøm).

Vejen N for banen er meget kuperet, og lidt efter dukker det flotte sted op, hvor nu afdøde W.E. Dancker-Jensen i slutningen af 1950'erne fotograferede dejlige strækningsfotos. Dét sted, fra sydsiden af banen med skoven S for, kan ikke mere bruges, for en dobbeltsporet jernbanebro er bygget. En gul ATLAS-kran eller lignende ses rage op bag skråningen ned til banen.



det den rette vej, for er ikke medbragt et Vejens navn er **Kisserupvej**. En ny mende dobbeltspor. En **gul CAT** på skråningen ned til vejunderføringen. En og herfra er det godt at tage billeder. På **gul ATLAS**-kran.

jen ender, og der arbejdes længere mod derudaf, men så opdages en modkørende



Kit (Kisserup, km 46,2, 1928-1969)

Ja, stationsskiltet er væk, men **oppe** fra landsbyen med kirke findes som forgrund et byskilt **KISSERUP** med en **9** over sig. Trinbrættet eksisterede i årene **1928-1969** og skiftede navne i **1933** fra **Kidserup** til **Kisserup**. Glem alt om asfalt på ned til trinbrættet, glem alt om biler, tænk på hestevogne, sorte cykler og gåben. Det var 0,7 km at gå ned til trinbrættet, og det var den hurtigste måde at komme indtil **Lj** eller **Hv** for at købe det, den lokale købmanden ikke førte.

En ny, dobbeltsporet jernbanebro er bygget over **Bryggervej**. Resterne af træbomme og ét skilt ved usikret ovk 92 ligger der stadig V for **Bryggervej**. Her lå trinbrættet. Den nedlagte, usikrede ovk ⁹² genåbnes i få sekunder, da Deres udsendte og cykel krydser banen!

Der arbejdes med mange **gule** maskiner på begge sider af den nye jernbanebro med plads til dobbeltspor. Det nu-mangler hen over broen, og **Ka-14** dage! En dumpers dæk får større meter bagud. Heldigvis komfarligt for kameraet at fotografere Langs sydsiden af banen følges



maskiner på begge sider af den nye jernbanebro værende, kommende nordre spor, **lundborgbanen** skal genåbne om vet til at ligge i en sky et par hundmer vinden fra SV, så det er ikke dramatikken. vejene ind til den næste station.

Hv (Hvalsø, km 48,3)

Her er begge spor rustne. Der er intet stationsskilt på den **gule** murstensstationsbygning. Læssevejen spor er tomme og rustne. Sporene har antageligt ikke benyttet siden restaureringen af jernbanevogne flyttede herfra. To spor N for pakhuset spærrer et solidt hegn med pigge over lågerne for nogle meter spor, hvor ukrudt ret så effektivt kamuflerer de rustne skinner. Hvad der derimod er gang i, er **Midtsjællands Autocentrum**. Sådan burde det ikke være. Sporskifte/afløb **S2** er indhegnet mellem autocentret og det andet hegn. *Kør ikke på dette spor?*

Et sporplan kan ses bogen **MIDTBANEN**, P. Thomassen, **Gj, april 1977**, på side 92 med teksten: *Hvalsø stations sporplan 1925 med projekteret udvidelser. Efter Dansk Jernbaneblad 1925.*

Der cycles i vestenden af byen ad **Åsvejen**, der skulle føre til **Åsen**. Et vejskilt viser noget andet, og lidt efter til venstre, mod S. En skole ligger i et nyt villakvarter; det passer ikke med kort i målforholdet 1:150.000 fra Det levende Danmarkskort. Vejen ender ved et fitnesscenter, hvor ingen er lokalkendte og kan vise vej. Til gengæld kan den tomme af de to drikkeflasker fyldes op med koldt vand til at holde kølevandstemperaturen nede. En dame forklarer efterfølgende, at "det er den lille vej dernede". Vejen hedder **Tjørneager**, og lidt efter begynder vejen **Åsen**. Ingen skiltning.

Hv-Tø

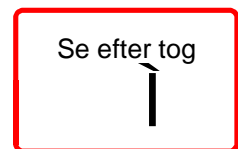
Der kommet et fald på vejen **Åsen**, og et skilt forkynder en frihøjde på 3,0 m under en jernbanebro. Mærkelig nok er denne bro i en lund ikke under ombygning til dobbeltspor. Der kigges til højre ind til ejendommen beliggende **Åsen 4**. Hov, der står et krydsmærke for enkeltsporet jernbane. **Kalundborgbanen** går dér til højre, og jernbanebroen – netop cyklet under – ligger på **Midtbanen**. Her kørte det sidste tog **torsdag 14. maj 1936**.



Krydsmærke for enkeltsporet jernbane.

Den elev, der gav afgang i **Hv** til det sidste tog denne aften, var G.A. Wienecke z **lørdag 3. august 1912**, elev **søndag 1. juni 1930** og ass. **tirsdag 1. september 1936**, senere tinsp, har fortalt det til Deres udsendt i **juli 1985**.

Den usikrede ovk har stadig et råddent træled, og undertavlen "Se efter tog" sidder der endnu. Blandt brændenælder står ¹⁰⁰.



Omkring 0,1 km til højre, mod Ø, står km 49,8 og det annullerede indkørselssignal med undertavlen **Hvalsø**.

Til højre står km 50,0 lodret, et skævt La **100**-skilt og i km 50,2 ses bagsiden af SR-signal 17.3 eller 17.4 **GIV AGT**. **GIV AGT** En del af bakken i undersiden af kurven N for banen er fjernet.

– *Mon kurven skal rettes ud eller/og er det af hensyn til det kommende dobbeltspor?*

Til slut kravles der op på Midtbanen, der er groet til med træer, så et strækingsfoto bliver "kort". På Google Earth findes der et udmærket billede af jernbanebroen af "**Midtbanen ved Esmosegård**".

Der er sandelig bakker at træde hårdt i pedalerne for at omme op ad. Over til **Jerndalsgård** er der bygget en ny vejbro i km 52,1, og oppe fra broen ses traceen til det kommende, nordre dobbeltspor.

Ovk 105 i km 52,7 vil blive nedlagt. På begge sider af **Bukkerupvej** står SR-signal 16.1.2 ●. En vandvogn kører kl. 15.06 på den støvede jordvej. Desværre er kirken i landsbyen **Soderup** ikke sådan at få med på et billede. Fire minutter senere ses fra **Tadrevej** (pudsigt navn) den fremtidige vejlinjeføring:

en jernbanebro over den kommende, underførte vej. Længere fremme af **Tadrevej** ligger den anden kommende ovk, der vil blive nedlagt: ovk 107 i km 53,2, der har fælles overkørselssignal med ovk 105.

Tidsplan for eftermiddagen: Kl. 16 skulle Hk gerne nås, for kl. 16.19 afgår der er et MR-tog til **Kb**, og det slutter også efter togdriften mellem **Lj** og **Pe** sættes i værk. Det er dagens andet hovedformål på denne tur. Indtil nu har det været en kraftig svedetur; noget, der kun er oplevet én gang før i denne kølige sommer med 11-13 VC og gråvejrs med hyppig regn. Ude mod V ses voksende skyer, og da armene tidligt i morges ikke blev smurt ind i solcreme, vil en forbrænding kunne undgås.

Tø (Tølløse, km 54,6)

Måske ti minutter senere forlader et IC2-tog station og krydser **Jernbanevej**, ej nået, men til gengæld nås VL **MF 1023+FS 1123**, der holder på **mdt Tø**. Den tresporede remise blev revet ned efter en storm. På Google Earth kan skaderne på taget **fredag 7. januar 2005** ses. Det grønne farver på græs og marker indikerer en anden måned.

Kun spor 0 er blankt. Oppe fra gangbroen over spor 1 og 2 ser det underligt ud, at flere passagerer venter på perron 1 ud for stationsbygningen.

– Ved de ikke, at statsbanernes drift er indstillet indtil **søndag 2. september 2012**? De kan da i det mindste se, at skinner i spor 1 er rustne.

Forklaring: Der er skygge!

Ovk 110 i km 54,8 er urørt, men ude i højrekurven ses en høj, **gul** kran.

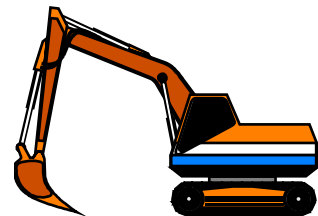
Tø-Sit

Fra vejbroen i km 56,1 over til **Lundrød** ses intet jordarbejde at være udført langs banen.

Sit (Skimmede T, km 57,8, **1929-1969**)

Ved AM'en i km 57,9 (står i TIB (Ø)) står den endnu en telefon, så når man ved, at her lå en trinbræt, kan man få nostalgiske associationer ... Stednavneforkortelsen **Sit** dækker over **Skimmede 1929-1933** og **Skinne 1933-1969**.

Mellem de to AM'er er der bygget en ny jernbanebro med plads til de kommende, nordre dobbeltspor hen over **Hjortholmvej**. Det nuværende spor mangler hen over broen. Beton ligger nøgen; der skal køre tog på **søndag** i næste uge!!!



Sit-Pe

Længere fremme er **Vipperødvej** spærret, for det er bygget en vejunderføring under motortrafikvej **23 Skovvejen**. Fra dens vejbro over banen kan mod N ses en del skærver i km 58,8. Det må være underføring af vejen til **Hjortholmhuse**.

Frem for at cykle Ø for banen ad **Hjortholmvej**, fortsættes stædig ad **Vipperødvej** trods størknet ler N for vejunderføringen. Den hullede asfaltvej er uden trafik, dejligt. At denne vej følges, skyldes placeringen af stationen V for banen i **Pe**.



Pe (Vipperød, km 61,2)

Rustne skinner. To steder – både i spor 1 og spor 2 – står SR-signal 16.1.2 ●, fotograferet kl. 16.56.

Eftermiddagsstemning med solskin af og til, for Endelig (luksus at kunne sige denne kølige sommer) kommer der en del skyer. Da kølevandstemperaturen stadig er høj, og da en banekiosk ikke er et billigt sted at handle, støttes **VIPPERØD OG OMEGNS BRUGSFORENING** liggende modsat stationsbygningen. 1 liter kold mælk købes og isoleres en cykeljakke og puttes i rygsækken.

Hk (Holbæk, km 67,1)

Fra gangbroen over station ses mange rustne spor kl. 17.18. Tog 4549 (Hk-Kb) skal afgå om 11 minutter, og noget varm brændstof ønsket købt forinden, så den tohjulede triller hastig ned til 7-Eleven i banekiosken.

Kl. 17.26½ nås næste billede at blive taget af DSB **MR 4013+13** med en ældre lkf i km 67,0 og en ventende, kvindelig tgf i lange kjole ved MRD'en. Tog 4549 (Hk-Kb) afgår kl. 17.29 (±0), og rejsen til **Kb** kan læses under **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**. Når **Kb** er nået, og MR-tog ved **mdt Kb** fotograferet, fortsætter rejsen her under **Værsløvstien**.

Værsløvstien

Orientering

En oversigt over "**Vandring og cykling på nedlagte jernbaner i Danmark**" findes på http://da.wikipedia.org/wiki/Vandring_og_cykling_p%C3%A5_nedlagte_jernbaner_i_Danmark
Det danske jernbanenet nåede sin største udstrækning i slutningen af **1929**. Vandring og cykling på nedlagte jernbaner i Danmark blev muligt efter at cirka halvdelen er nedlagt.

Slagelse-Vørslev-banen

<http://da.wikipedia.org/wiki/Slagelse-V%C3%A6rslev-banen>

Endelig giver listerne følgende klassifikation af de bevarede strækningers belægning og farbarhed på cykel eller til fods.

Vørslevstien har kategori **J**: Jord/græs (kan være pløret, dårlig cykelsti, middelgod gangsti).

Cykelturen Kb-Sg

Det sidste MR-tog i med den aftagende aftensol bliver tog 4553 (Hk-Kb), kørt af DSB MR 4069+69, der kl. 19.10 (+1) passerer ovk 232 i km 109,5. Det er lige ud for U-signalet.

Havnesporene i Kb bliver der kun taget et par billeder af ved deres tilslutningsspor til stationen. Det vil taget en del tid at gennemfotografere dem, så det må gøres en anden gang, inden de måske pludselig fjernes. Der skal være noget at glæde sig til. *En gyser?*

Ubt (Ubberup T, km 106,5, **1928-1955**)

Kærbyvej krydser banen i ovk 224 i km 106,5. I km 106,5 lå **Ubt** (Ubberup T) i årene 1928-1955. Det var V for Kærbyvej. I det lille murstenshus står et skrivebord. På de **lysegule** vægge kan det ses, hvor ovnen ● stod, og lednings sad. Ophold kl. 19.21½-24. At cykelturen fra **Kb** til **Ubt** tog så kort tid skyldes den første medvind i dag, da retningen nu er fra V mod Ø.

Vørslevstien

1 km Ø for **Væ** (Vørslev km 102,8/33,6) krydses på **Vørslevvej Vørslevstien** i en ovk. Det blå skilt viser en fodgænger og en cykel i silhuet. En kæde er spændt ud mellem to pæle, så kun de smalle trafikanter kan passere.

Nu skal strækningen genopleves, selv om den kvindelige tgf på tog 4549 (Hk-Kb) havde fortalt, at der for nyligt havde været læserbreve i den lokale avis om den smalle sti og det høje græs. Hun fortalte også, at den ikke var god at cykle på. Genopleves, for på denne bane har jeg kørt på **søndag 12. oktober 1969** med DSB MQ 1813 solo fra **Øn** til **Kb** og med DSB C 708 + ECO + 2 Cl (numre ønskes).

Vørslevstien
5,7 Jerslev

Rædselsstien

Stien er smal, rigtig smal, 10-15 cm og forsænket 5-10 cm. Der kan cykles med 17-20 km/t. Når stien er så smal, er det en fordel at cykle på en racercykel, der har smalle dæk. Når der er skov, kan det 10-15 cm høje græs ikke vokse, og der er nøgen jord at cykle på. Hele 25 km/t, er det forsvarligt at cykle med. Landskabsmæssigt er variationen ikke stor. Nedlagte, usikrede ovk ses tydeligt, hvor de lå.

Den kvindelige tgf havde ret. Faktisk ser man som cyklist ikke ret meget landskab undervejs, for man skal konstant være fikseret på at holde forhjulet i den smalle rende. Ellers er der risiko for et styrt. Det er faktisk en ret skuffende oplevelse at cykle her. Denne sti hamler slet ikke op med **Fodsporet** fra **Sg** til **Næ**. Denne rædselstur skal kun prøves denne ene aften.

Fsi (Forsinge, km 30,1)

Stationsophold 19.46½-51. Vedligeholdt murstensbygning med slut græs i spor 1, på perron og på forplads. Pakhus i brug.

Jv (Jerslev, km 26,2)

Stationsophold 20.07-10½. Ikke så høj hæk ud mod spor 1. Pakhuset ser ud til at være i brugt, idet et udsugningsanlæg har et rør ud gennem et vindue.

Fg (Store Fuglede, km 22,9)

Stationsophold 20.22½-24½. Pakhuset ser næsten ud til at være brugt som oprindeligt med vare, der skal sendes med tog: stole, en benzinstander til knallerter osv. Det er lige før ● går ned mellem træerne; lyset svinder derefter hastigt.

Gø (Gørlev, km 17,8)
Stationsophold 20.41½-47½.

Øn (Høng, km 12,8)
Stationsophold 21.09-før 22. Nu er det tid til at købe en varm aftensmad, idet dagens varm er forsvundet, og kulden kommer. En billig varm durum med kebab købes. Mørket er kommet, så derfor besøges ikke de to nedlagte standsningssteder **Le** (Løve, km 10,1) og **Heb** (Havrebjerg, km 6,2).

Sg (Slagelse, km 0,0/92,9)
I toget hjem soves der velfortjent.

Afslutning af den store cykeldag

Cyklede **Lj-Kit-Hv-Tø-Sit-Pe-Hk** og **Kb-Ubt-Fsi-Jv-Fg-Gø-Øn-Sg**, i alt 100 km. En særdeles god cykeltur med masser af oplevelse med en kommende dobbeltsporet jernbane, gamle togsæt og en nedlagt jernbane!

(BL)

Ti 21/8 2012

Tre sikrede ovk Str-Vp ufarbare for bilister

Under en aftencykeltur ses, at ovk 132 (antagelig) mellem AM **Livbjerg** og **Han** (Handbjerg) er genåbnet. Genåbnet, for tidligere under sporarbejdet Str-Sk har det været mulig for bilister at køre over banen ved den formentlig gamle ledvogterhus.

Når denne usikrede ovk er åben, betyder det, at ovk 131 i km 92,9 i **Han** er lukket. **Strandvejen** er den eneste adgangsvej til ejendommene mellem den gamle station og **Venø Bugt**.

I **Han** må cyklen løftes over ovk 131, idet der endnu ikke er lagt fliser ned på ydersiderne af skinnerne.

Der cykles ad cykelstien mod **Vp**, der hen over **Han Å** er anlagt over spor 2. Ved ovk 128 i km 91,4 mangler der lige som på ovk 131 fliser, så cyklen må løftes over til **Landingvej** på den anden side.

Al det sporarbejde viser fordelen ad at cykle kontra køre i bil.

(BL)

On 22/8 2012

Str Havn/Søspejdernes hytte flyttet

Ved den sidste beretning fra **tirsdag 26. juni 2012** var skæbnen usikker for træbygningen, der i årene **1899-1923** var billetsalg og venterum for passagerer til **Thybanens** tog. Den skulle fjernes inden uge 30 i **2012**, og der var ingen, der havde ønsket at købe træbygningen. Struer Museum havde ikke økonomi til at redde bygningen med henblik på det kommende "Jernbanemuseet i Struer".



Struer Havn

Mon det 113 år gamle billetsalg og ventesal overlevede?

Ja, den frelsende engel blev Nordvestjysk Fjordkultur, Havnevej 6, **Str**, har overtaget bygning. Den blev flyttet i uge 33 og står nu henne ved Fjordkulturs værksted og mødelokaler. De vil restaurere bygningen over en årrække, og hvor, den skal stå fremover, er usikkert, men den bliver på havnen. Bygningen skal føres tilbage til dens oprindelige formål som ventebygning med billetsalg, så både bliver en rekonstruktion og et museum, der fortæller **Holstebro-Struer Havns** historie. Nordvestjysk Fjordkultur forventer, at den får en ny funktion, der bliver til gavn for turister og lokale, eksempelvis den årlige Sansefestival og Limfjorden Rundt-arrangement.

På en opslagstavle til venstre for indgangsdøren er der et nærbillede af bygningen, hvor den ses på dens oprindelige position, set fra NV.

Et billede af hytten er i skrivende stund endnu ikke kommet på <http://www.nordvestjyskfjordkultur.dk/>

Postkort af træbygningen

Østgavlen af bygningen kan ses på fjerde og femte sidste postkort på <http://www.struerkort.dk/struer1.htm>

På <http://www.jiv.dk/struer/index.htm>, Struer By, Banen, Brobuerne, kan bygningen ses til højre. Klik på postkortet for at få en forstørrelse.

Under M 7/64 – Oktober 1964 står der **Lidt om trindbrætter** i sjette afsnit på www.jernbaneklub.dk/jernbaneartikler/jernbanen/blad_rsp.asp?currpage=5&searchkeyword=

Af officielle trinbrætter havde statsbanerne før 1920 kun ganske få, og der var altid billetsalg. Med dunkle årsager oprettedes omkring 1890 et trinbræt på Struer havneplads. Det lå ikke langt fra Struer station, men man fik alligevel en køretur ud af det mellem holdstederne, idet togene fra Struer til Oddesund bakkede ud fra Struer station for derpå at køre via havnen mod Humlum, altså ligesom museumstoget bærer sig ad i Maribo. Struer havn T nedlagdes i 1923, da banen mod Humlum løftedes ud af niveau.

Gamle træsveller på Ho-Str Havn

På havnekontoret fortælles kontordamen, at de 90.000 træsveller vejer 9.000 tons, og der skal flere skibe til at sejle dem til **Belgien**.

På vejerboden fortælles det, at et læssetidspunkt for de tre-fire skibe ikke er planlagt endnu.

(BL)

To 23/8 2012

Sporarbejde i Vp

Lige da togbus 508 (Str-Sk) har krydset ovk 124 i km 89,4, sikres den, da en **gul** MH 5 eller lignende befinder sig V for og rangere længere ind på stationen.

Ude ved stationsgrænsen eller deromkring ses enden af en Fcs eller flere Fcs. Det er en, to eller måske alle fem skærvevogne, idet de 5 Fccs, der i aftes stod i spor 2, er borte.

(BL)

Sø 26/8 2012

La 20 i SI

På strækning **35. Sj-Sd** er signal- systemet i **SI**, km 30,1 ombygget i sommer. Udkørselssignalet er flyttet fra at stå efter/Ø for ovk 56 i km 29,7 **Frederiksberggade** til at stå før/V for, således at det nu "dækker", at ovk 56 er sikret.

Når der skal etableres en udkørsel fra spor 2 eller spor 3, viser PU'en Fast grøn, SR-signal 6.5.14. 2-begrebsudkørselssignalet viser "Stop" .

Når et tog er under udkørsel, aktiveres ovk 56, og når ovk 56 er sikret, viser udkørselssignalet "Kør" .

Mandag 13. august 2012, hvor **Silkeborgbanen** genåbnes, er der ingen La **20** gældende for udkørsel fra spor 2 og spor 3. **Søndag 26. august 2012** kl. 0.00-24.00 er der i La angivet en:

La **20** udkørsel fra spor 2 og spor 3. Årsagen skyldes overkørselsforhold

I skrivende stund, **søndag 11. november 2012**, er der stadig La **20** for udkørsel fra spor 2 og spor 3. Årsag: overkørselsforhold.

Kilde: La

(BL)

Nedlægning af ovk på Langåbanen

Lg-Up

Den sikrede ovk 4 er endnu ikke nedlagt.

Usikret ovk 5 er nedlagt.

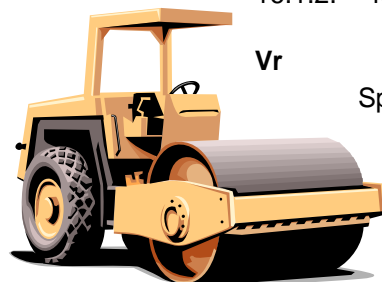
Den usikrede ovk 6 er blevet sikret med halvbomanlæg, asfalt og vejstribeafmærkning.

De tre sikrede ovk 7, 8, og 9 er nedlagte. Vejskilte og =))=))=))=))= spærrer vejene.

Vendsysselbanen

Lih

I spor 2 har fået lagt spor. Der er også spor hen til og på den anden side af ovk 5, **Thistedvej**. SR-signal 16.1.2. . fortæller stadig "Stop", men ikke årsagen.



Vr

Spor 1 ser der ikke ud til at være sket noget med siden sporelægningen fandt sted **torsdag 16. august 2012**.

Hj

Spor 2 er midlertidigt væk, og en tromle kunne ses holde på frisk grus i tracé.

Sa

De store dynger af nye betonsveller er væk; lagt ud. Til gengæld er der kommet store stabler af gamle træsveller.

To

De store dynger af nye betonsveller er væk; lagt ud. Læssevejssporet kan stadig ses i brostensvejen på læssevejen.

Kv

Spor 1 er midlertidigt fjernet.

(BL)

Ma 27/8 2012

Rettelsesblade 489-490 til TIB (Ø/V)

Tabel 3

Bremsetabel for R-bremsede tog

TIB vest

32. Lg-Str

Toglængde 0-400 m.

For at kunne køre med største tilladte hastighed på 75 km/t. skulle bremseprocenten være mindst 50.

Tabellen er ændret til 55 km/t.

32. Str-Str

Toglængde 0-400 m.

Tabellen er ændret til 50 km/t.

Tabel 4

Bremsetabel for P-bremsede tog

TIB vest

Strækning	Toglængde meter	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
32. Lg-Str	0-400					50	55	63	72	81	91	101	101	101	101	108
	401-600				50	54	63	72	81	91	102	114	114	114	114	122
	601-835			50	53	63	71	81	93	103	116	129				
---- Str-Lg	0-400			50	56	56	59	68	78	88	92	102	102	102	102	108
	401-600	50	53	64	64	64	66	77	88	100	104	115	115	115	115	122
	601-835	50	56	64	64	65	75	87	99	113	119	132				

Kilde: TIB (Ø/V), rettelsesblade 489-490, mandag 27. august 2012

Med en bremseprocent på mindst 50 er det tilladt at køre:

Lg-Str 0-400 70 km/t.
401-600 65 km/t.
601-835 60 km/t.

Str-Lg 0-400 60 km/t.
401-600 50 km/t.
601-835 50 km/t.

Med en bremseprocent på mindst 50 var det tidligere tilladt at køre:

Lg-Str 0-400 80 km/t.
400-835 70 km/t.

Str-Lg 0-400 80 km/t.
400-835 70 km/t.

Der kræves altså en højere bremseprocent for at køre 70 eller 80 km/t.

(BL)

Rettelsesblade 4456-4469 til TIB (V)

32. Lg-Str

Lg-Up (Ulstrup) har fået fjernet advarselsanlæg i ovk 7 i km 5,0, advarselsanlæg i ovk 8 i km 5,4 og advarselsanlæg i ovk 9 i km 6,1. I stedet er etableret helbomanlæg i ovk 6 i km 4,5.

Up-Bj (Bjerringbro) har fået advarselsanlæg i ovk 12 i km 9,9 ændret til halvomanlæg.

Rn (Rindsholm)-**Vg** ændres Fast hastighedsnedsættelse **40** i km 39,4 til Fast hastighedsnedsættelse **60**.

Vg km 40,2. Indkørselshastighederne i spor 1 **40** km/t. og spor 2 40 km/t. ændres til spor 1 **60** km/t. og spor 2 60 km/t. Fast hastighedsnedsættelse **120** rykkes fra km 40,2 til km 40,6. Der er lige før udgangsspor skiftet.

Ra (Ravnstrup) får ændret indkørselshastigheden for spor 2 fra **2 120** til **1 100*** med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

Sm (Stoholm) får ændret indkørselshastigheden for spor 1 fra **1 120** til **1 90*** med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

32. Str-Lg

Sm i km 57,0 Fast hastighedsnedsættelse **90** fra stationsgrænsen og indkørselshastigheden for spor 1 ændres fra **1 120** til **1 90**. Udkørselshastigheden er 120 km/t. fra km 56,9.

Vg får sænket indkørselshastigheden i spor 1 fra **1 120** til **1 60**. Der skyldes, at der nu kan laves samtidig indkørsel i begge togvejsspor.

Udkørsel fra spor 1 havde Fast hastighedsnedsættelse **40** i km 40,2 og ændres til Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 40,1-39,4. **En fordobling af udkørselshastigheden!**

Fast hastighedsnedsættelse **70** i km 39,7-39,4 (stationsgrænsen ligger i km 39,6) forsvinder hermed.

Rk (Rødkærsbro) får ændret indkørselshastigheden for spor 2 fra **2 120** til **2 100*** med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

Up får ændret indkørselshastigheden for spor 2 fra **2 60** til **2 80*** med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog **120** km/t. Det hjælper desværre ikke noget, for signalanlægget er omkøbet, så der ikke mere kan vises "Kør" med én . Uanset om der er indkørsel til spor 1 eller spor 2, vises SR-signal 6.5.6. Det vil være indkørsel med 60 km/t. i begge togvejsspor.



35. Sd-Sj

Hu (Hammerum) Fast hastighedsnedsættelse **40** er opstillet ved I-signalet.

35. Sj-Sd

Bg (Bording) i km 51,8 har fået etableret 100 km/t. tilladt fra km 51,7.

Ev (Engesvang) i km 45,5 har fået Fast hastighedsnedsættelse **75** er opstillet ved I-signalet. 100 km/t. er tilladt fra km 45,5.

SI i km 30,1 har fået rykket Fast hastighedsnedsættelse **100** fra km 29,8 til km 29,7 lige efter ovk 56 i km 29,7.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4456-4469, **mandag 27. august 2012**
(BL)

Ti 28/8 2012

Forurennet planum under spor 1 i Str

Spor 1 og 2 er den første fase af udskiftning af spor 1-2 og 3-4. Når et togsæt standser i spor 1 eller andre spor lige op til niveauovergangen til perron 2 og 3, drypper det fra visse togsæt lidt spildolie. Ballasten bliver herved forurennet og sort.

Da sporrammer og ballast blev fjernet fra spor 1, opdagedes der mange forskellige kemikalier, bl.a. kviksølv. Det er mange år siden, at spor 1 har fået skiftet ballasten. Af sikkerhedshensyn blev arbejdet straks indstillet.

Ved tilgangen til spor 1 mellem det gamle **Struer B** (poststempel brugt derinde) og stationsbygningen ses ophængt på =)) =)) =)) =)) = et skilt med tekst (se illustration).

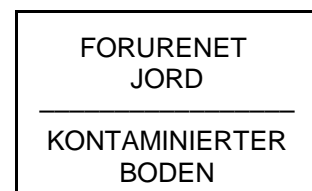
Arbejdet har ligget stille i et par uger grundet denne forurening og er et par uger forsinket i forhold til ombygningsplanen.

(BL)

On 29/8 2012

Forside > Banearbejde > Sjælland > Naboinformation Sjælland > Sporarbejde ved Ringsted Station i dag- og nattetimerne

Sporarbejde ved Ringsted Station i dag- og nattetimerne



Sporarbejde Ringsted Station

Banedanmark skal hæve en række spor og udskifte to store sporskifter i sporarealet tæt på Ringsted Station. Vi udfører arbejdet i weekender og om natten for at undgå at genere togtrafikken i hverdagene. Undtagelsesvis kan der også forekomme enkelte natarbejder i løbet af ugen.

Arbejdet er omfattende, og der vil være øget støj og trafik, når de store maskiner arbejder, når vi skærer i skinnerne, og når der tilkøres skærver og andet materiel til området. Efter fornyelsen kan togene igen køre uden fartnedsættelse.

Arbejdet udføres i følgende seks weekender:

7. – 10. sep.:

Forberedende arbejder og afvanding af sporarealerne.

14. – 17. sep.:

Gravearbejde og opskæring med vinkelsliber af første sporskifte.

21. – 24. sep.:

Gravearbejde og opskæring med vinkelsliber af andet sporskifte.

28. – 1. okt.:

Flytning af en række spor og påfyldning af nye skærver.

5. – 8. okt.:

Sammenkobling til eksisterende spor.

26. – 29. okt.:

Sporene slutjusteres.

Undskyld vi støjer

Vi gør, hvad vi kan, for at genere mindst muligt. Vi kan dog ikke helt undgå, at der kan være støj i aften- og nattetimerne. Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med vores arbejde

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=16997>, onsdag 29. august 2012

(BL)

Ma 31/8 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banen mellem Lejre og Holbæk åbner den 3. september **Banen mellem Lejre og Holbæk åbner den 3. september**

Sommeren over har Banedanmark arbejdet intensivt på etableringen af et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød. Det kommende dobbeltspor hører til ét af Banedanmarks helt store anlægsprojekter, og når banen er færdig i 2014, vil den levere et vigtigt bidrag til målsætningen om at fordoble passagertallet i 2030.

Mandag den 3. september åbner Banedanmark igen for togtrafik mellem Lejre og Holbæk. DSB har betjent strækningen med togbusser i hele perioden siden den 2. juni, men nu er det slut med at skifte til bus. Alle passagerer kan vende tilbage til toget frem til næste sommer, hvor banen atter lukker.

"I løbet af de tre måneder banen har været lukket for trafik, er vi nået et stort stykke. Mange broer er blevet færdige, de erstatningsanlæg, som skal erstatte de eksisterende jernbaneoverkørsler er godt i gang, og meget af det øvrige arbejde, som kun kan foregå, mens der ikke kører trafik, er på plads, siger projektchef i Banedanmark Martin Lose.

"Folk har taget det pænt at skulle køre med bus, og det er vi glade for," siger strækingsansvarlig i DSB Peter Witthøft-Rasmussen. På trods af besværligheder er bustrafikken blevet afviklet tilfredsstillende. "Små byer som f.eks. Lejre er jo ikke indrettet til busdrift i den størrelse, men vi har brugt lang tid på at planlægge ruterne, så det kunne lade sig gøre."

Banedanmark og DSB takker alle passagerer for tålmodigheden i de tre måneder, banen har været lukket.

Nu fortsætter arbejdet med aktiviteter ved siden af sporet, der ikke kræver en lukket jernbane.

"Vi planlægger nu i detaljer, hvad vi skal nå ifølge planen inden næste sommer. Måske bliver det nødvendigt at spærre banen i nogle mindre perioder. Men som udgangspunkt vil banen være åben for togtrafik," siger Martin Lose.

Når banen næste år igen lukker i tre måneder, anlægges det nye spor mellem Lejre og Hvalsø, og i 2014 gøres dobbeltsporet færdigt helt til Vipperød.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17018>, mandag 31. august 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Pas på på banen mellem Lejre og Holbæk i weekenden

Pas på på banen mellem Lejre og Holbæk i weekenden

Ganske vist åbner banen, som i tre måneder har været lukket mellem Lejre og Holbæk, først for togtrafik mandag den 3. september, men allerede i weekenden den 1. og 2. september kører der tog.

"For at sikre at sikringsanlæg og andre ting er i orden til åbningen mandag morgen, kører vi testkørsel i weekenden", fortæller Banedanmarks byggeleder Bent Frederiksen. "Det vil sige, at på den bane, som i tre måneder har ligget relativt ubenyttet hen, mens vi har arbejdet lige omkring den, kører der nu tog med høj hastighed."

Det er altid forbudt og farligt at færdes på en jernbane. Selv om den ikke er i ordinær drift, kan der pludselig komme et arbejdskøretøj.

"Vi ved jo godt, at mange har følt sig fristet af den ubenyttede bane og derfor har gået tur på skinnerne, ligesom der er børn, der kan have benyttet lejligheden til at lege i eller tæt ved sporet", siger Bent Frederiksen, som altså indskærper, at man skal holde sig væk fra baneområdet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17019>, mandag 31. august 2012

(BL)

Ti 4/9 2012

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Høring om nedlæggelse af Grindstedbanen

Høring om nedlæggelse af Grindstedbanen

Nu kan kommuner, lokalråd, foreninger og andre med interesse i den gamle godsjernbane mellem Bramming og Grindsted komme med kommentarer til en eventuel nedlæggelse af banen.

Frem til den 2. oktober afholder Banedanmark offentlig høring om en eventuel nedlæggelse af Grindstedbanen. Som led i høringen opfordrer Banedanmark også til at komme med ideer til, hvordan sporarealet kan bruges i fremtiden, hvis banen nedlægges.

Banedanmark udarbejder efterfølgende en indstilling til Transportministeriet for så vidt angår en eventuel nedlæggelse af Grindstedbanen.

Høringssvar og mere information

Høringssvar og spørgsmål i forbindelse med høringen kan sendes til Banedanmark på e-mail-adressen banedanmark@bane.dk eller skriftligt på adressen:

...

Høringssvar skal være Banedanmark i hænde senest tirsdag den 2. oktober 2012.

[Læs mere og se høringsmaterialet på Høringsportalen](#)

[Se kort over Grindstedbanen](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17057>

(BL)

On 5/9 2012

Forside > Banearbejde > Sjælland > Naboinformation Sjælland > Sporarbejde ved Holbæk Station i nattetimerne

Sporarbejde ved Holbæk Station i nattetimerne

Banedanmark er gået i gang med at forny det gamle sikringsanlæg ved Holbæk Station, og i den forbindelse skal skinnerne have nyt isoleringsmateriale. Arbejdet kræver, at de eksisterende skinner opskæres med en vinkelsliber, så isoleringsmaterialet kan påføres, hvorefter skinnerne svejses sammen igen.

Hvornår

Vi arbejder fra begyndelsen af september måned og frem til den 21. september 2012. Arbejdet foregår om natten, så togtrafikken fortsat kan opretholdes i dagtimerne.

Da vores arbejde er spredt ud over et større areal ved Stationen, vil de enkelte naboer ikke blive generet af eventuelle støjgener i hele perioden. Vi arbejder ud fra Holbæk Station og bevæger os cirka 2 km i hver retning langs med skinnerne.

Undskyld vi støjer

Vi gør, hvad vi kan, for at genere vores omgivelser mindst muligt. Men vi undgår ikke, at opskæringen af skinnerne vil være forbundet med noget støj. Der vil også være øget trafik og aktivitet fra vores maskiner, når vi arbejder i området.

Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med vores arbejde

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17061>, **onsdag 5. september 2012**

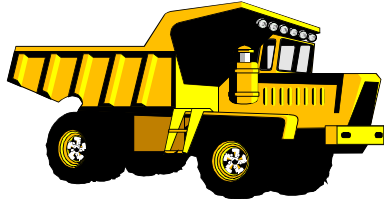
(BL)

To 6/9 2012

Vp bygges om

Efter at have set to snepløve i **Ho** viser uret 15. Det var cyklet for sent fra **Str**, for efter kl. 15 skulle det begynde at dryppe og blive til regulær regn. *Skal, skal ikke cykle til Vp?* Det holder indtil videre tørvejr, så *hvorfor ikke?* Der er vind agten for tværs til **Vp**. Ned ad bakken til **Hellegård Å** nås 62,3 km/t, så cykelturen tog kun en halv time.

Et **gult** skilt forkynder, at overkørslen (ovk 124) er spærret i dagene fredag 7. september 2012 – tirsdag 11. september 2012.



Lige V for ovk 124 i km 89,348 arbejder to **gule** maskiner. Den ene er en dumper, der leverer skærver til sporet lige V for ovk 124/**Nørregade**. Det vestlige indgangsskifte er udskiftet med et nyt. Både spor 1 og 2 Ø for ovk 124 er totalt udskiftede.

Spor 3, læssevejssporet, har mistet dets forbindelse med omverdenen. Her står en mand og spuler skærverne, så det ikke støver så meget ved aflæsning.

Ovk 132 nedlagt igen

Mens kørebanen i ovk 131 i km 92,9 i **Han** har været spærret under fornyelse, har der været genetableret ovk 132 ved et gammelt ledvogterhus. Det er slut nu, og grøfterne er gravede op igen.

(BL)

Forside > Banearbejde > Sjælland > Naboinformation Sjælland > Bro ved Slangerup nedlægges
Bro ved Slangerup nedlægges

Udsendt til naboer til broen

Banedanmark nedlægger den buebro, der fører Lindholmvej over den ubenyttede jernbanelinjeføring. Broen vil blive revet ned, og vejen bliver sænket.

Hvornår arbejder vi?

Før vi går i gang med arbejdet, anlægger vi en midlertidig vej, som kan benyttes af de trafikanter, der sædvanligvis benytter Lindholmvej. Arbejdet vil således ikke medføre gener for vejtrafikken.

Entreprenøren går tidligst i gang med arbejdet den 24. september, og vi forventer at være færdige den 5. november.

Banedanmark beklager eventuelle gener, som naboerne måtte opleve i form af arbejdsstøj, støv og tung trafik. Desværre kan gener ikke helt undgås.

Arbejdet forventes at blive udført i dagtimerne

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17064>, **torsdag 6. september 2012**

(BL)

Fr 7/9 2012

FODSPORET: Brugere af natur- og motionsstien Fodsporet har mødt uventede forhindringer på strækningen mellem Dallose og Skælskør.

Store skader i asfalt på Fodsporet

Fodsporets ellers helt jævne og lækre asfaltbelægning, der er under et år gammel, er allerede begyndt at få skader.

På strækningen mellem Dallose og Skælskør er der på et

par strækninger tydelige skader på asfalten, der danner buler på tværs i hele sporets bredde, og hvor der nu er opstået deciderede huller i belægningen de værste steder.

Eftersyn

Det er bestemt ikke meningen, at belægningen skal se sådan ud, og ødelæggelserne vil blive undersøgt nærmere af Natur-

styrelsen.

– Vi har ikke haft det obligatoriske ét-års eftersyn endnu, men det er planlagt til at finde sted sammen med entreprenøren inden for det kommende par uger, fortæller Sara Lindholt, der var projektleder på Fodsporet under etableringen.

Hun tilføjer, at flere brugere allerede har gjort Naturstyrelsen opmærksom på, at der er opstået revner i asfalten.

– Men inden vi får gjort no-

get ved ødelæggelserne, skal vi have dem undersøgt nærmere for at konstatere, hvad årsagen er. Vi ved, at bunden på det oprindelige sidespor mellem Dalmose og Skælskør er udført af grus, mens bunden på hovedstrækningen mellem Slagelse og Næstved består af skærver, som udgør en stærkere bund, forklarer Sara Lindholt.

Skal udbedres

Uanset årsagen til skaderne, skal de udbedres inden vinter, hvor vekslen mellem tøj og frost vil gøre skaderne større.

Selv om arbejdet på Fodsporet for længst er tilendebragt, foregår der stadig anlægsopgaver et par steder langs sporet. Det er Naturstyrelsen, der får etableret handicaptoiletter ved de to shelterpladser, som ligger helt tæt på Fodsporet. ^a

Kilde: [Sjællandske](#), fredag 7. september 2012, side 6. AF PETER GLITTEN
(JSL via BL)

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Bramming-Tønder + Esbjerg-Lunderskov > Information til naboer > Nabolinformation Bramming-Tønder + Esbjerg-Lunderskov > Banedanmark justerer spor på Tønderbanen

Banedanmark justerer spor på Tønderbanen

Følgende er sendt ud til alle naboer i en omegn af 200 meter fra banen langs med Tønderbanen:

Banedanmark justerer spor på Tønderbanen

Sidste år fornyede Banedanmark banestrækningen på Tønderbanen. De nye spor har nu været i brug ca. 1 år, så tiden er kommet til at justere sporet, så det igen ligger korrekt. På hele strækningen løfter vi sporet og presser ekstra skærver på plads derunder.

Hvornår arbejder vi?

Uge 36: Bramming-Gredstedbro

Uge 37: Gredstedbro-Ribe

Uge 38: Ribe Station

Uge 40: Ribe-Skærbæk

Uge 41: Skærbæk Station samt Skærbæk-Bredebro

Uge 42: Bredebro-Tønder samt Tønder Station

Depotpladser

Vi laver depotpladser i Ribe, Skærbæk, Bredebro og Tønder. Vi omlæsser skærver direkte i vognene, og det er desværre et støjende arbejde.

Vi beklager de gener, vores arbejde medfører, og håber på din forståelse. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17063>, fredag 7. september 2012
(BL)

Sporombygning i Str og Vp

Nyt spor er lagt i spor 1. Der er fyldt et pænt lag skærver i sporet. Spor 2's ballast er stadig brunt og urørt.

Rejsetiden mellem **Str** og **Lg** er formindsket med 54 minutter, og det forkorter rejsetiden til **Vendsyssel** ret meget. Til gengæld går man glip af de mange fotostop undervejs undtagen i **Hø** (Højslev), hvor der ikke var tid.



Fotostop i Vp

Ved "indkørslen" ses der siden i går, **torsdag 6. september 2012**, at være lagt skinner mellem det vestlige indgangssporskifte og ovk 124.

Heldigvis er den i går læste proklamerede spærring af ovk 124 åbenbart ikke trådt i kraft endnu – måske i aften, så de 3½ minuts busophold er rigeligt til fra perron 1 at se, hvad der er sket siden i går.

To **gule** gummigeder har en **gul** MH5-maskine imellem sig, og ovk 124 sikres, så en **gul** skærveindskraber og en **gul** sporstopper kan komme ind i spor 2. På pladsen spules skærverne for at undgå støvudvikling.

Mdt Lg hegnet ind

Mængden af forhindringsgenstande for os jernbaneentusiaster vokser stadig. Nu er der hele vejen (eller banen) langs spor 4 rejst et 1¾ meter højt metalhegn med lodrette, små metalsøjle. Kl. 18.10 holder der nogle **gule** fotomodeller, ENTREPRISE COM 543 og ENTREPRISE og 562 + 4086 944 1 200-3 læsset med en **gul** mandskabscontainer. Kameraet må holdes i strakte arme for at undgå den generende gitterforgrund. Den pæne baggrund er vandtårnet og den mørke, truende himmel.

(BL)

Fr 7/9 2012 – ti 11/9 2012

Ovk 124 i Vp spærret

Den eneste rigtige vej, amtsvej **189, Nørregade**, der krydser banen, er spærret i aftentimerne/om natten, da ovk 124 i km 89,348 med sine to spor skal have den store ombygning. Der findes kun to andre passagemuligheder af banen i **Vp**:

Usikret ovk 125 i km 89,886, **Møllevej**, hvor jordvejen til rensningsanlægget passerer.

En sti, der fra **Åparken** går under jernbanebroen ved det østlige udgangsspor skifte om til **Ålykkevej**.
(BL)

Lø 8/9 2012

Vendsysselbanen, Hjø

Rustent spor i Hjø (Hjørring Øst, km 299,3, 1991-)

Denne grå eftermiddag er der endelig lidt tid at kigge på det næstsidste togekspeditionssted på **Vendsysselbanen**, der mangler bliver "nærkigget" på. Det sidste, ikke "nærbesete" togekspeditionssted i **Elt** (Elling TL, km 327,4, **1929-1955**).

Indkørsel fra sporskiftet på **Vendsysselbanen** til **Hjø** bliver ved afløbsporet bremset, idet træers grene kun svæver en halv meter over skinner. For at kunne fotografere mere end få meter spor, må man ligge på knæ.

Længere fremme slutter buskadsset, og et medgående sporskifte 1 fører ind til varmecentralen. Derefter følger modgående sporskifte 2 til to spor, så der kan foretages et omløb. Hertil har sporet været rent for levende, grønne genstande sikkert i mindst ti år, men hen over de to spor vokser der så meget ukrudt, at det ligner en nedlagt, usikret ovk på en nedlagt strækning. Der ligger også lyse skærver hen over de ellers mørke skærver. Herefter og frem til det østlige sporskifte og sporstopperen er sporene rene men naturligvis rustne.

Få meter efter den tilgroede "ovk" viser et par sporrammer med al tydelighed, at jernbanekøretøjer er uønskede i dette omløbsspor. To sporrammer ligger placeret således hen over de to omløbsspor: / \!

Spor til varmecentralen

Nå, hvis der skulle sendes kul- eller gasvogne til varmecentralen, kunne der måske være aftapningsmuligheder i venstre gren af sporskifte 1?

Venstre spor er vokset en del til med ukrudt, men det har ingen betydning for at kunne trafikeres af godsvogne med 22,5 tons akseltryk. Efter en skarp venstrekurve nås næsten den første central, og det er næsten, for de rustne skinner er skåret over med en skærebærer i slutningen af kurven på østsiden af varmecentralen, så græsplænen kan slås. Lidt længere fremme findes der en vej med nyere asfalt, og om der har været et eller to spor her en gang i tidernes morgen, kan ikke ses.

Hjø åbnet hvornår?

I TIB (V), **25. Ab-Fh**, side 354-7, gyldig **søndag 27. maj 1979**, er **Hjø** ikke anført.

I TIB (V), **25. Ab-Fh**, side 374-9, gyldig **søndag 2. juni 1991**, er **Hjø** anført.

Hjø må være etableret den dag, rettelsesblad 8 trådte i kraft.

Sporbygning i Hj

I **spor 2** ligger nye sporrammer på udjævnet ballast, der dog mangler på siderne af betonsvellerne

Spor 3 er etableret fra vestenden og er nået midt ud for perron 2. Det er rykket næsten hen på det gamle spor 4's placering.

Spor 4-7 forsvinder eller er gjort ufarbare. Slagteren har dog glemt det korte omløbsspor og forbindelse til rangerhovedet V for sporskifte 130b og 128.

Vr

I skumringen denne gråvejsaften ses der kl. 19.08½ under et fotostop med togbus 7077 (Fh-Ab), at perronovergangen endnu ikke er reetableret.

Ab Gods forsvinder

Den gamle godsterminal lige Ø for busterminalen er under nedrivning. Ø for i sporterrænet skyder det op med højhuset som svamp af jorden. **Ab** er en for lille by at transportere gods med godsvogne fra og til.

Str spor 2 er fjernet

I døgnets sidste minutter ses, at spor 2 er fjernet, og traceen ligger fri. Spor 2 lå der **fredag 7. september 2012** eftermiddag.

(BL)

Ti 11/9 2012

Str spor 2 får skærver

To kørende gravemaskinen pendler frem og tilbage i spor 1, mens deres grab fordeler små dynger af nye skærver liggende i spor 2. Det foregår i østenden af spor 2.

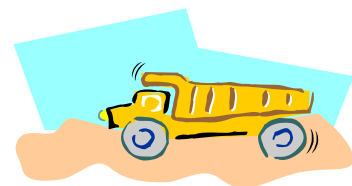
Str-Han

Selv om det regner pænt til, ses fra togbus 516 (Str-Sk) flammerne slikke op fra en termiksvejsning ved den igen nedlagt, usikrede ovk 132 beliggende V for og ikke langt fra **Han** (Handbjerg) og ovk 131, begge i km 92,9.

Vp

Lige V for ovk 124 ligger der metalplader over begge spor. Der bliver 3½ minuts stationsophold med togbussen, så der er god tid i regnen til at småløbe en tur om til perron 1. Her fodrer kraner på skift en dumper med grus fra grøften, der gør det mindre attraktivt at genanlægge spor 3.

– Sæt nu nogen ønskede at modtage en godsvogn!



Sk

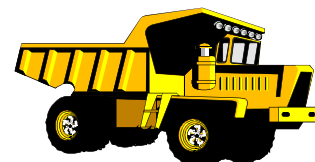
På pladsen ligger der kun få stabler med nye betonsveller tilbage. En lidt større grusdyngge er endnu ikke fjernet. Det er rart at se, at Spitzke har fældet de mange hastigt voksende træer ved spor 0 og ved pakhusets ramper. Det står der eller er genopsat flere SR-signal 16.1.2. ● "Stop".

Ved sammenløbet af de mange spor foran **Sk Å** er sporerne dækkede af et køregrundlag for arbejdskøretøjer. Hvis nogen kunne finde på at genoptage godstogskørsel til **Sk**, der sluttede **fredag 12. december 2003** med RDK MZ 1460 med togene G 7821 (Rd-Str) og G 7846 (Str-Rd), er der foretaget en effektiv sikring: Hjertestykker i forgreningssporskiftet lige efter åen er fjernet. Et sådan hjertestykke fra et rangerareal skal højst sandsynlig ikke genbruges til andet.

– Hvorfor skulle det så fjernes?

Vendsysselbanen

Vr blev kortvarigt besøgt under et busstop **lørdag 8. september 2012** aften,



og sporarbejdet så ud til at være færdiggjort. Dog kører en dumper i spor 2 læsset med grus, så der arbejdes stadig.

(BL)

On 12/9 2012

Fjernstyringskabelbrud

Ved 14-tiden blev et fjernstyringskabel gravet over i sydenden af **Næ**. Det betød at der ikke kunne rangeres i sydenden af stationen, samt at tog til og fra **Lu** skulle ud- og indrangeres.

At **Sydbanen** ligger i udkantsdanmark ses tydeligt af at den, der reparerede kablet – og som først fik det samlet forkert – holdt fyraften **onsdag** aften ved godt 21-tiden.

Først torsdag klokken 14:43 fortalte en sms fra DSB's Driftscenter, at kablet var repareret!
(JSL via BL)

To 13/9 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Ny vejbro hen over jernbanen indvies i Taulov

Ny vejbro hen over jernbanen indvies i Taulov

Banedanmark og Fredericia Kommune indvier fredag officielt en ny 60 meter lang vejbro over jernbanen i Taulov

Fredag den 14. september kl. 15. indvier Banedanmark og Fredericia Kommune officielt den nye vejbro, som via Stakkevang forbinder Taulov by med oplandet og de omliggende erhvervsområder.

Den nye bro består af en knap 60 meter lang og 1.200 tons tung højbro og 1.700 meter vej anlæg og bliver blandt andet indviet med et lille optog af veteranknallerter fra Aktiv klubben i Taulov.

Fredericia kommune er bygherre for selve vejanlægget, mens Banedanmark har stået for selve broen og de tilhørende dæmninger.

Anlægget består af en vejbane i hver retning til bilister, samt cykel-/gangsti på hver side af kørebanen.

Bro til tiden

"Vi er glade i Banedanmark, fordi vi med broen medvirker til at sikre et sammenhængende område i Taulov by og Transportcenteret og samtidig generer mindst muligt, selv med en trafikeret jernbane gennem byen," siger projektchef Preben Jørgensen fra Banedanmark i forbindelse med åbningen.

Det er tilfredsstillende at aflevere et projekt, som har fulgt tidsplanen siden første spadestik og som er gennemført men et minimum af påvirkninger af togtrafikken.

Tak til tålmodige borgere

Preben Jørgensen takker i øvrigt Fredericia Kommune for det gode samarbejde med at få færdiggjort broen, ligesom han takker borgerne i Taulov for at udholde trængslerne undervejs:

"Jeg vil gerne takke Taulovs borgere for deres tålmodighed, mens arbejdet har stået på. Jeg håber, at de er enige med mig i, at den smukke bro har gjort det besværet værd".

Broens levetid forventes at være mindst 100 år og uden væsentlige reparationer i de første 50 år.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=17100>, torsdag 13. september 2012

(BL)

Ab Gods. Rangerrygsignal forsvinder

Nedrivningen af den gamle godsterminal lige Ø for busterminalen fortsætter. Efter ankomst med en togbus kl. 19.50 fra **Hj** opdages der foran hallen bag en **gul** maskine til at nedhamre spunsjern, at SIR 2. Rangerrygsignaler, daglyssignal 13 gemmer sig (uden **brandgult** lys i naturligt nok). Det er en " " med 5 lanterner (normalt 7), der kan/kunne danne to af de tre signaler:

Nr. 13 b »Nedløb forbudt«. Daglyssignal. Vandret, brandgul lysrække.

Nr. 14 b »Langsomt nedløb tilladt«. Daglyssignal. Skrå, brandgul lysrække.

Nr. 15 b »Nedløb tilladt med større hastighed«. Daglyssignal. Lodret, brandgul lysrække.

Rangerrygsignaler holdes tændt efter behov.

Med kun 5 lanterner kan signal Nr. 14 b »Langsomt nedløb tilladt« **ikke** dannes.

Kilde: Signalreglement af 1944 (SIR), 2. Rangerrygsignaler, rettelsesblad 52a-II – 54a-II, gyldig fra **søndag 3. maj 1953**.

Indførelse i 1953



I Signalreglement af 1944 (SIR), 2. Rangerrygsignaler, rettelsesblad 52-I – 54-I (førsteudgaven **1944!**), er disse tre signaler ikke angivet. Det vil sige, at signal 13 b, 14 b og 15 b er indført fra **søndag 3. maj 1953**.

Afvikling?

I SR, Sikkerhedsreglement af 1975, § 27. Ældre signalformer. Rangerrangsignaler, side 211-1 (førsteudgaven **1975!**), er kun anført ét signal, og det er ikke et rangerrygsignal.

- Hvor findes der stadig daglyssignaludgaven af rangerrygsignaler i Danmark?
- Redder nogen dette signal fra skrotning, hvis det er det eneste eksisterende?

(BL)

Fr 14/9 2012

Str spor 2 retableret

I spor 1 holder 37 RIV 80 3832 009-9 D-EVULW Rlps + 37 RIV 80 3832 003-2 D-EVULW Rlps læsset med grus.

(BL)

Sø 16/9 2012

På sporet af spor i Pa

Indledende bemærkninger

I **Pa** bor der i året **2012** 4.476³⁾ indbyggere og hører under **Aa Kommune**. **Pa** er Danmarks største transportcenter med 3.000 arbejdspladser inden for transport og spedition, og det mærkes og ses der meget til under denne spadseretur rundt på den lange banegård med usædvanlige mange sidespor.

Stationsgrænser

Nordenden af stationen begynder i km 108,4 fra **Fa**.

Søndag 3. juni 1973 holdt tog 4830 (Flb-Had) med DSB E 694 for stop ved det sydlige armindkørselssignal med tysk signalvisning lige som det sydlige indkørselssignal i **Tdr** havde. Lige ud for signalet skiftede betonsveller til træsveller, og dette sted var helt sikkert landegrænsen.

Søndag 11. juli 1999 står der ét indkørselssignal. Nu findes der to indkørselssignaler.

Sydenden skulle befinde sig i km 110,642/179,8 med landegrænse i km 110,650 fra **Hmb Altona** ifølge en tysksproget sporplan.

TIB (V) angiver landegrænse til at befinde sig i km 179,8/110,6 og begge indkørselssignaler at stå i km 179,7, det vil sige i **Tyskland**.

Stationens længde er 2,2 eller 2,3 km afhængig af informationerne. Stationen har matrikel 52a.

Hvorfor et slag ind i Tyskland?

Kigger man på et detaljeret kort, slår matrikel 52a og landegrænsen et slag ind i **Tyskland**. Det er påfaldende. Der er ingen lokalplan for området ifølge

<http://www.aabenraa.dk/borger/byggeri+-+planl%c3%a6gning/lokalplaner/vedtagne+lokalplaner>

– Tog man ved fastlægning af landegrænsen i **1920** hensyntagen til, at indkørselssignalet dengang stod eller skulle stå så langt mod S, at landegrænsen måtte slå et slag udenom af praktiske årsager?

Et interessant spørgsmål, der nok vil give megen spændende grænseviden ved opklaring.

– Hvorfor ...

Et svar kommer seks uger senere

Padborgs I-signaler på dansk jord? (Generelt)

☞ Efter hukommelsen: I bogen Ole Nørregaard Pedersen: "Operation genforening" er beskrevet, hvorledes danske og tyske embedsmænd i 1920 "på stedet" forlængede Danmark et lille stykke ind i Tyskland for at Padborgs indkørselssignaler mod Tyskland kunne komme til at stå i Danmark. Denne uautoriserede udvidelse af Danmark blev ikke forelagt i hverken København eller Berlin.

Kilde: <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=53636>

Jens V, **søndag 28. oktober 2012** 20:04

3) <http://da.wikipedia.org/wiki/Padborg>. Statistikbanken Tabel BEF 44.

Spornumre

Denne **søndag 16. september 2012** bruges der tre timer på at gennemgå, fotografere og se visse spor første gang. *Det er spændende, for hvad gemmer sig der bag træerne længere fremme i kurven? Hvor mange spor findes endnu?* Billederne er tænkt som en dokumentation fra en svunden travlhed.

For at finde alle spor og til at orientere sig efter medbringes fire A4-ark (to A3-sporplaner) bestående af "**Skematisk sporplan Padborg station**" fra **tirsdag 1. december 1992** og "**Skematisk sporplan Padborg station. Industriområde**" fra **torsdag 4. juni 1992**.

Pa har mange spor, og for at kunne få en bedre relation til de angivne spornumre kan det anbefales læseren at slå op i TiB på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132> på strækning **26. Fredericia – Padborg** og **26. Padborg – Fredericia** for at kunne se stregkortet med spornumre. Det kan anbefales at foretage en papirudskrift for at kunne få et bedre udbytte af rundturen.

Det kan også anbefales at kigge på www.krak.dk, skrive 6330 i søgefeltet (postnummer for **Pa**), vælge **Hybrid** og foretage en udskrift eller flere udskrifter. Disse to-tre kort er gode for at kunne følge med på rundgangen og gode at have ved hånden ved næste besøg i **Pa**.

Rundturen begynder på **østsiden** af stationsbygningen, og turen går mod uret rundt.

Østside

Ø for spor 12, der forløber gennem den nedlagte terminalbygning Ø for stationsbygningen, ligger et tomt område med ubenyttede spor. **Spor 101-103** og **spor 105-107**. **Spor 10** går ind i højre remiseport på terminalbygningen. **Spor 11** ender mellem spor 10 og 13.

Spor 12 befinder sig i "oven for /— 13 —\", så rækkefølgen fra stationsbygningen Ø på er **spor 1, 13** og **12**.

På vej ud til **mdt Pa** ses en gammel læssevej i en blød højrekurve lige inden remisebygningen. Det var strækningen til den første jernbane til **Sdb**!

Sporforbindelsen ud til **mdt Pa** ses i forlængelsen af spor 1 —\—|. Det rette spor ud til **mdt** er spor 12.

Første strækning til Sdb Padborg-Tørsbøl

Mandag 15. juli 1901 –
lørdag 21. maj 1932

0,0	Pa	Padborg
3,5	Nü	Nørre Smedeby 1901-1928 Nü Smedeby 1928-1943
10,9	Hol	Holbøl 1901-1932
14,8	Tsb	Tørsbøl 1901-1974

Mdt Pa

På vestgavlen er ophængt en meget beskrivende tavle med indtegnede remisespor og spor lige N for bygningen. Der er 4 remisespor.

Standpladsoversigt ved Mdt Pa

Ä ○ □

Rangermaskiner hensættes i spor 2 og 5.
Standplads 25 og 26 ikke lange nok til GM loko

Olieforsyning kan ske ved sporet lige V for remisebygningen. Der må køres med maksimum 10 km/t. forbi bygningen af hensyn Railion-personalet, der har lokaler derinde.

Der har været to drejeskiver, hvoraf den største eksisterer endnu. Det er den længste i **Danmark**, idet den skulle kunne dreje de længere, tyske damplokomotiver. På en

dampudflugt til **Fib**, hvor **Bw Fib** og drejeskiven var fjernet, måtte BR 41 en tur til **mdt Pa** for at blive drejet. Dette skete med DR 41 1185-2 **søndag 11. juli 1999**. Denne begivenhed blev naturligvis fotograferet.

N for drejeskiven har Banedanmark en remise. Et rustent spor fører gennem medgående **sporskifte 102** og medgående **sporskifte 102a** frem til medgående **sporskifte 401a**, der sporet fører ned til **Pa Kombiterminal**.

Terminalspor i nordende

Lige før indkørselssignalet atter en forgrening —\—. Der er sporforbindelsen ned til **Militærsporet**, der fortsætter til højre ned til **Pa Kombiterminal** og ud til de mange transportfirmaer N for **Omfartsvejen**.

Efter modgående **sporskifte 402** kommer de to spor på **Pa Kombiterminal: Østre terminalspor** og **Vestre terminalspor**. P.t. bruges terminalen til tog til og fra **Verona**. Det falder ret kraftigt ned fra Militærsporet.

S for sammenløbet af Østre og Vestre spor i sydenden ved **sporskifte 402** drejer der efter **sporskifte 401a** et rustent spor fra til venstre hen mod drejeskiven O. Østre terminalspor og Vestre terminalspor forenes i **sporskifte 403**, der løber sammen med **Militærsporet** i **sporskifte 404**. Det sker lige før **Omfartsvejen**.

Alle sporskifter N for **Omfartsvejen** er højre skifter (afgrening til højre I^Ä) undtaget **sporskifte 412**.

Det første **sporskifte 405** krummer i en kraftig højrekurve, der ikke mere er profilfrit. Det fører ind til **Ohl** Spedition A/S, der ligger N for **Omfartsvejen**.

Sporskifte 406 har en højrekurve på en dæmning med **ohl**-lastbiler på begge sider.

Sporskiftet 407 har sit højre spor stukket ind under et 2 meter højt trådnet; tydeligvis et firma, hvor jernbanetransport er uønsket. Lige ud gennem sporskifte 407 fortsætter sidesporet til et firma med to porte ud en høj rampe ved sidesporet. Her ligger fire rustne hunde af ældre konstruktion. Dette sidespor har en længde på 520 meter. Af og til er der for mange godsvogne ved **Pa Kombiterminal**, og personalet arbejder på at få lov til at stille overskydende fladvogne her.

Sporskifte 410 højre gren fører ind til det venstre skifte **sporskifte 412** ved Nissen og & Petersen.

Venstre gren af **sporskifte 410** fortsætter stadig langs strækningssporet mod **Vk** (Vejbæk), men drejer før motorvejen til højre om til to sidespor.

Sporskifte 411 er det første, hvis højre gren fører ind til H.R. Spedition. Presenning fra tag ned til rampekant viser behovet for jernbanetransport. Til sporskifte 411 bliver der af og til trykket vogne ud, når der er "fuldt hus" på **Pa Kombiterminal**.

Sporskifte 413 er det efterfølgende og sidste sporskifte i stamsporet og fører ind til **Per Damgård TRANSPORTØR APS**. Et trådnet forhindrer brug af sidesporet.

Fra sporskifte 410 er der 610 meter til SR-signal 16.1.2. ", der lå ned. For at få det til at stå op og se ud til at være i brug måtte dets stang fastholdes i lodret stilling med tre gamle sveller!

Sporskiftet

Et sporskifte er en konstruktion, der giver mulighed for at vælge mellem kørsel ad to skinneveje. Sporskifter indlægges derfor, hvor man ønsker en forgrening af sporet. De to spor, som sporskiftet forbinder, betegnes henholdsvis stamsporet og vigesporet. Vigesporet benævnes også sporskiftets afvigende gren.

...

Sporskiftet betegnes som "venstre skifte" eller "højre skifte" alt efter vigesporets placering i forhold til stamsporet (set fra tungepiden mod forgreningen). ...

Det normale sporskifte har et ret stamspor. Ønskes der af hensyn til den fastlagte sporgeometri et kurvet stamspor, kræver det et krumt sporskifte. Krumme sporskifter benævnes også kurvesporskifter. ...

Hvis sporene i et kurvesporskifte afviger til den samme side, kaldes det et I-krummet eller medkrummet sporskifte. Afviger de til hver sin side, kaldes det et U-krummet eller modkrummet sporskifte. En speciel udgave af det u-krummede sporskifte er det symmetriske sporskifte. Det fremkommer, når radius henholdsvis stamspor og vigespor er den samme.

Selve sporskiftet består af et tungeparti, et mellemparti og et krydsningsparti med to tvangskinner.

Kilde: **DSB Baneanlæg**, Banetjenesten, 1989, side 13-14.

Afslutning af besigtigelser af terminalspor i nordende

Da spadsereturen rundt på de nordøstlige spor med **ohl**-transportfirma og transportfirmaer er ved at slutte, og der nås ud til sporskifte 410 ved strækningen til **Vk**, høres bagfra en umistelig lokomotivlyd. Det er **DSBM MX 1001 + 2 Rs** under opbremsning ind til **Pa**. Et klik rette sted mellem to køreledningsmaster. Nå ja, det er tid for måling med **gule**, hollandske UFM 120.

Vestside

På vestsiden ses en tynd streg —\— N for **spor 3**. Det er via **sporskifte 41** – det gamle spor op til rangerhovedet, hvorfra der kunne laves nedløb og rangerryggen til sporgruppen med 30-numre.

Rangerhovedet

Et rangerhoveds længde fortæller, hvor lange godstog, der skal fordeles typisk på en rist. Efter medgående sporskifte 41 og det aflåste, medgående **sporskifte 201** begynder rangerhovedet. Det er langt, faktisk omkring 730 meter målt på Google Earth. Naturligvis (desværre) gror der ukrudt i sporet, men på de sidste 75 meter er ukrudt en meter høj.

Cirka 75 meter før sporstopperen står en træmast med en rund skive påmalet tallet **75**. Hvad dét tal betyder vides ikke, men det kunne være afstanden hen til sporstopperen. Lige ovenover sidder en hvid tavle a la dem, der tidligere sad på stangrækkerne og signalerede til en lkf eller tgf om den korteste vej at gå til næste telefon.

Da det vil se pænt ud med SR-signal 16.1.2. "Stop" lige foran sporstopperen, må brombær fjernes fra den næsten dækkede . Umuligt. Der er simpelt hen for meget brombær over et for stort område. Sikkerhedspåklædning er ikke medbragt!

Risten

Spornumrene var **spor 30, 31, 42, 33, 34, 35** og **36**. Mere separat følger **spor 37** og **spor 38**; de løber dog sammen med de andre 3X-spor. Sporene på rangerarealet er dækkede af høje træer.

Lokveksel

Når der skal laves lokveksel, skal en ankommende tysk elektriker trækkes bort fra vognstammen, da der i nordenden er "dansk" spænding. RCDK bruger en MY til at trykke den tyske elektriker væk. Der bruges ofte "bag 41" til at skifte kørselsretning, hvor rangermaskinen efterfølgende rg den tyske elektriker til sydendens **spor 18, 19** og **20** med tyske spænding i køreledningerne.

Togvejsspor på vestside

Spor 2, 3, 4 og **5** er togvejsspor.

I **TIB (V)** er **spor 21** og **spor 22** indtegnede. At der findes flere spor lige V for er angivet med 9—8. Det er **spor 23, 24, 25, 26** og **spor 27**. V for CFL-remisen skifte spor 26 spornummer til **spor 41** og spor 27 spornummer til **spor 42**.

I overgroet tilstand kan **spor 28** stadigvæk ses på <http://map.krak.dk/> **Hybrid**. Det begynder i **sporskifte 32** (aflåst), passerer **afløb 271** og følger nordøstsiden af **Møllegade**. Sporskifte 32 kan findes to maskinlængder fra litra EG holdende i spor 4.

Mdt CFL Cargo

Ø for remisen kommer spor 31 fra risten og bliver til spor 21. Undervejs ses dværg 119 2 visende "Forbikørsel forbudt". Det kniber lidt at se lysene, for græsset er lige så højt som signalet. Tragisk skæbne for en dværg. Med ryggen til rager SR-signal 16.1.2. "Stop" op over græsset.

Der findes to remisespor, **spor 39** mod Ø og **spor 40** mod V. Begge spor fører igennem remisen. **Tirsdag 18. september 2012** ses **CFL cargo 1802** holde i spor 39. Tre lange, lukkede godsvogne er parkerede her.

Der findes et tredje spor N for remisen, **spor 99**, der ender på nordsiden af remisen. Foran sporstopperen står en portalkran, der kan løfte 5.000 kg. Den nøjagtige placering af spor 99 kan let ses ved at slå op på <http://map.krak.dk/> **Hybrid** og finde den blå CONTC **MX 1008**! Den holder tættest på **sporskifte 219**.

Oppe ved de højre grantræer V remisen findes spor **blindspor 43**

I **spor 44** har udrangerede **MX 1030** og **MT 167** holdt der i årevis.

Alle disse spor ved remisen ender til slut i nordenden af vognristen med **3X-sporumre**.

Nedlagte DSB og kommunale spor

En pt fortæller, at indtil nedlæggelse for omkring ti år siden, nok omkring året **2002**, blev der hver dag afsendt 40-50 godsvogne! Da sporende skulle fornys, ville **Pa Kommune** og kunderne IKKE betale for en istandsættelse, så alle spor blev pillet op.

Søndag 16. september 2012 bruges dagens sidste halvanden time – inden skumringen kommer – til at finde, hvor de mange spor lå og gennemfotografere dem.

Sporskifte 244

"Opkørslen" til de mange sidespor findes ved et sporskifte med en ●, hvor alger må tørres af med et vådt stykke køkkenrulle for med en nogenlunde sikkerhed at kunne læse sporskiftenummeret: **sporskifte 244**. Det verificeres på en sporplan fra **tirsdag 1. december 1992** op til de mange spor V i den vestlige del af **Pa** by.

Sporskifte 244 kan findes ved på <http://map.krak.dk/> **Hybrid** er begynde ved de to græsplæner over på arealet mellem spor 1 og 2. Følg det tværgående anker mellem to køreledningsmaster med V og kryds sporene 3, spor 4 med gsv., spor 5, spor 21 med gsv. og spor 22 med gsv.

Højre gren af sporskifte 244 er spor 27 og længere mod N spor 42.

Venstre gren af sporskifte 244 er få meter efter sporskiftet fjernet, og nu begynder inden længe vandringen i skærver, der fortæller "Der var en gang ...".

DSB

Først kommer det medgående sporskifte 371, dernæst to modgående sporskifter **371a** og **372a**. **Sporskifte 371a** førte ind til Danexi.

Højre grøn af **sporskifte 372a** hedder spor 44, der begynder at eksistere et sted bag grantræerne med MX 1030.

Bov Kommune

Med **sporskifte 372** træder vi ind i den forsvundne, kommunale transportverden.

Sporskifte 373 er medgående, så der kunne foretages omløb. Dets ejer står decideret til at være **Bov Kommune**.

Medgående **sporskifte 374**'s venstre spor krydser det efterfølgende sporskifte.

Det er modgående **sporskifte 375**'s højre spor.

Modgående **sporskifte 376** havde sin højre gren til at løbe sammen med alle sporene fra **mdt CFL Cargo** og sammen med sammenløbet af alle 30-sporene. Således kunne de 40-50 daglige vogne køre to veje ind på stationen, ret praktisk. Det meste af sporet fra sporskifte 376 og sporskifte 58 (fra spor 44) kan ses på <http://map.krak.dk/> **Hybrid**.

Modgående **sporskifte 377** højre spor går uden om **sporskifte 378** medgående sporskifte 378 og en i medgående **sporskifte 379**. Højre spor i **sporskifte 378** endte ved sporskifte 374. Der er næsten meterhøjt græs langs sporene, og der er ikke muligt med sikkerhed i skærverne at se, hvor sporskifte dit og dat lå. Næ, for tyve år siden skulle man have fotograferet dette nu forsvundne land med al den aktivitet og gods, der blev ekspederet.

Modgående **sporskifte 380** havde højre spor som blindspor.

På "**Skematisk sporplan Padborg station. Industriområde**" er der med kuglepen eller blyant tilføjet sporumre og firmanavne (i 1992).

Medgående **sporskifte 381** har til højre **spor 302**.

Modgående **sporskifte 382** førte til højre med **spor 307** ind til Erik Balling.

Medgående **sporskifte 383** har til højre **spor 308**, der endte sammen med spor 309 i en tværrampe.

Medgående **sporskifte 384** har til højre **spor 309** ind til Samson. Der findes en lang siderampe.

Modgående **sporskifte 385** førte til højre med **sporskifte 386** med **spor 311** til venstre og **spor 310** til højre til Skandinavisk Fjerntransport. Her er der ingen bevoksning i skærverne ved spor 310 ved siderampen.

Nedlagte transportfirmaer

Alle hidtil angivne firmaer findes ikke ved søgning i www.krak.dk. De kan være nedlagte, har skiftet firmanavn eller er opkøbte. Ved Rebsdorf-Spedition A/S – Internationale Transporter er der endelig besked. Det havde **spor 312**.

Nu må der zigzagges, hvis der skal "helt i bund" inde ved Rebsdorf-Spedition A/S – Internationale Transporter. "Indkørsel" sker således:

Modgående **sporskifte 385a** fører til venstre for medgående **sporskifte 385b** til en sporstopper ved Padborg Terminal. Ved at køre tilbage gennem højre gren af sporskifte 385b nås med **spor 312** frem til Rebsdorf-Spedition A/S – Internationale Transporter.

Forgreningssporskifte 387's højre spor

Sporet mellem sporskifte 385a og **sporskifte 387** fulgtes langs med vestgavlen af bygningen beliggende på **Eksportvej 6**. **Eksportvej** krydses (kan ses på kort, nye skelpæle i traceens krydsning med vejen), og efter græsplænen følger firmaet DTG A/S. Først skulle der lige være en mulighed for at dreje til venstre i modgående sporskifte **387a** og ad spor 319 komme til Terkelsen A/S. Her er der lige fældet en del fyrretræer, så oversigtsbilleder fotograferes.

Videre frem i højrekurven kom medgående **sporskifte 387b**, der med **spor 314** leder ind til foran beskrevne DTG A/S. I sporstopper ender dette højre spor efter forgreningssporskifte 387.

Forgreningsspor 387's venstre spor

Kort efter følger **sporskifte 388**, hvor der stadig ligger skinner (rart at se igen) langs rampen ved **DHL**. Forstørres www.krak.dk **Hybrid** til forstørrelsesgrad **17**, vil skinnerne i asfalten kunne ses!

Venstrekurven begynder ved sporskifte 387 og kan let findes på www.krak.dk **Hybrid** ved at følge venstrekurve dækket af et krumt bed med græs. Kryds **Industrivej**. På vestsiden af vejen kommer en bygning på blå kanter.

Modgående **sporskifte 368a** førte til modgående sporskifte 390, hvis højre spor, **spor 315**, førte til Danske Fragtmænd på **Transitvej**.

Modgående **sporskifte 389** har sit venstre spor til at følges med **spor 317** fra sporskifte 390 til at møde i modgående **sporskifte 391**. Efter sammenløbet fortsattes en pænt stykke endnu, men i dag er der så mange truckhaller og lignende samt lastbiler over det hele, at sporet endepunkt ikke kan findes.

Tilbage til sporskifte 389. Højre spor fortsætter ligeud mod V som **spor 316** til en rød terminalbygning. Spor 316 krydsede ikke **Lejrvej**.

Kl. 19.19 er det ved at være mørkt denne grå aften, og dagens mission er gennemført.

Sydside

I sydenden af spor 3 —/— følger **spor 18** til at mellemparkere tyske elektrikere på før næste kørsel. Den **gule** sporstopper befinder sig knap 40 meter fra landegrænsen.

På modsatte side af de to sydlige indkørselsspor findes spor 19 og 20, hvor der er mindst seks parkeringspladser til ventende tyske elektrikere. Spor 19 og 20 er ikke indtegnet på de to TiB-kort over **Pa**.

Det var en omrejse "mod uret" på **Pa** station. En station, hvor der har været mere liv end nu, hvor DSB kører til **Fib** i stedet for at ende i **Pa**. Tre remiser er i brug. Rangering er for det meste kun ombytning af elektrikere.

(BL)

To 27/9 2012

Ovk 112 er reetableret i Ur

Ledv i **Ur** (Hurup Thy) har mistet sit arbejde, for nu er et nyt relæskab bygget til ovk 112, der blev knust af en fuld bilist i **juni 2012**. Da ovk 112 således ikke kunne sikres mere, blev den midlertidigt taget ud af drift.

Ovk 112 er beliggende i km 39,404 med den krydsende vej **Bredgade** i **Ur** (Hurup Thy).

I nordenden af **Ur** findes ovk 113 i km 39,696, med **Toftegade**.

Handelsstandsforeningen i **Ur** foreslog buskørsel på **Thybanen**, så den spærrede ovk 112 ikke forhindrede kunder i at krydse banen i bil. Der findes en gangtunnel under ovk 112.

(BL)

Fr 28/9 2012

Str spor 4 fjernes

En kørende kran med hjul i grabben havde rykket skinner fra spor 4 sidelæns over i spor 3, fortalt af stfs på **kmp Str**. Dét har jeg heller aldrig set før eller hørt om.

Fire banearbejde skruede skruer op kl. 9.47 af spor 4. Det går ret hurtigt med en opskruende maskine i kørende på hver skinne. Hver anden mand er skruopsamler.

Kl. 17.39 bliver de overskårne, korte skinner i spor 4 samlet af kranen i spor 3. Træsveller i spor 4 brækkede den derefter op og bundtede. Jo, arbejdet skrider hurtigt fremad.

(BL)

Sø 30/9 2012 – ma 1/10 2012

Afprøvning af nyt spor mellem Sk og Str

Strækningen mellem **Sk** og **Str** har været spærret og under ombygning siden **mandag 7. juli 2012** – næsten tre måneder. **Mandag 1. oktober 2012** skal strækningen tages i brug igen af plantog, og derfor skal den afprøves af et Arriva Linttog i tidsrummet 23.30-3.00. (p).

(BL)

Ma 1/10 2012

Rettelsesblade 2484-2489 til TIB (Ø)

11. Kbh/Hif-Phm & Phm-Hif/Kh

Baf (Bavnehøj Fjern) i km 2,7 skifter stednavneforkortelse og togekspeditionsnavn til **Ban** (Bavnehøj).

Kilde: **TIB (Ø)**, rettelsesblade 2484-2489, **mandag 1. oktober 2012**

Rettelsesblade 4471-4476 til TIB (V)

32. Lg-Str

Hø (Højslev) fik på side 465-16 i en rettelse – dateret mellem 28.11.2011 og 1.10.2012 – ændret indkørselshastigheden for spor 1 fra **1 120** til **100***) med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

Est (Estvad S) i km 74,0 er slettet.

Sk-Røb (Rønbjerg) har ved ovk 108 i km 75,3 fået fjernet fodnoten 0) = overkørslen har rangerkon-takt.

Røb får ændret indkørselshastigheden **60***) i spor 1 til **100***). Fodnoten *) er uændret: Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

Vp (Vinderup) i km 89,2 får ændret indkørselshastigheden **120** i spor 1 til **75**. For spor 1 120 har angivet positionen 89,2.

Vp-Str har fået ændret Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 91,2-101,3 til Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 91,3-91,8, hvilket skyldes hensyn til **ovk 131** med halvbomanlæg i km 92,9 i **Han** (Handbjerg) i 92,9. Ovk 131 og dens tændkontakters placering er uændrede, men **banedanmark** mener, at der ikke er forsvarligt at køre mere end 75 km/t. i en afstand på 1,6-1,1 km fra ovk 131 af hensyn til slukningen af uordenssignal 11.4 "Overkørslen ikke sikret".



På **Thybanen** er strækningshastigheden 75 km/t. og tændkontakterne ligger minimum 350-450 meter fra ovk.

Atter 120 km/t. Vp-Str

At der igen må køres med 120 km/t. over de 10,2 km i stedet for at have en Fast hastighedsnedsættelse **80** giver mulighed for at vinde en del tid i indeværende køreplansperiode. De fleste tog har afsat 12 minutter om at køre de 13,2 km **Vp-Str** og 11½ minut **Str-Vp**. Der giver en gennemsnitsfart på 66,0 km/t. hhv. 68,9 km/t. Før etableringen af Fast hastighedsnedsættelse **80** var der i TKV 05 køreplanmæssigt afsat 10 minutter **Vp-Str** og 9½ minut **Str-Vp** svarende til 79,2 km/t. og 83,3 km/t.

32. Str-Lg

Fast hastighedsnedsættelse **50** fra U-signal til km 101,3 ændres til Fast hastighedsnedsættelse **70**. Hvor der først stod to **110 110** for **Langåbanen** og **Vestkystbanen**, er **110** fra fjernet fra den venstre, lodrette skinne og erstattet af SR-signal 16.2.4. "Hastighedsnedsættelse ophører" anbragt lavt mellem strækningssporene.



Derfor forsvandt Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 101,3-91,2 = 10,1 km.

Før denne lange Fast hastighedsnedsættelse **80** var der Fast hastighedsnedsættelse **110** i km 101,3-100,4. Det gamle SR-signal 16.2.4. sidder stadig på sin lodrette skinne i km 100,4 og er dækket af en grå plastsæk.

Ovk 131 i 92,9 i Han

Lige som der i kørselsretning **Vp-Str** er indført Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 91,3-91,8 er der også **Str-Vp** kommet en Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 94,5-94,0 foran ovk 131 i en afstand på 1,6-1,1 km.

At have disse to Fast hastighedsnedsættelse **75** med en længde på 0,5 km i hver kørselsretning koster slitage på bremseklodser, skivebremser, dieselolie og køretid. Forhåbentlig kan tændsystemet på ovk 131 laves mere sikkert, så der atter kan køres 120 km/t., som det har været gjort i omkring 30 år.

– Kunne tændkontakterne rykkes ud i en afstand på 2,0 km fra ovk 131, så sikkerhedsbestemmelserne kan opfyldes igen?

Vp i km 89,2 har fået ændret indkørselshastigheden fra til spor 1 fra **1 120** til **1 75** grundet sen tænding af varslingsanlægget. Udkørselshastigheden 120 har fået tilføjet dets position i km 88,9.

Røb får ændret indkørselshastigheden **120** i spor 1 til **100***). Fodnoten *) er uændret: Ved "Kør igennem" dog **120** km/t.

Est (Estvad S) i km 74,0 er slettet.

Sk-Hø (Højslev). Fast hastighedsnedsættelse **60** begynder i km 65,9; 0,6 km før l-signalet til **Hø**.

Hø får ændret indkørselshastigheden **120** i spor 1 til **60**.

Sm (Stoholm) i km 57,0 får ændret indkørselshastigheden for spor 1 fra **1 120** til **1 90**. Udkørselshastigheden fra spor 1 bliver 120 km/t. fra km 56,9.

Vg i km 40,2 før sænket indkørselshastigheden i spor 1 fra **1 120** til **1 60**. Der skyldes, at der nu kan laves samtidig indkørsel.



Up fik ændret indkørselshastigheden for spor 2 fra 2 60 til 2 80*) med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog 120 km/t. **mandag 27. august 2012**. Fra **mandag 1. oktober 2012** ændres det atter til dét, det var før **mandag 27. august 2012**:

Indkørselshastighed til spor 2 60 med fodnoten *) Ved "Kør igennem" dog 120 km/t.

35. Sd-Sj

I Hu (Hammerum km 65,5) spor 1 der nu angivet, at Fast hastighedsnedsættelse 80 i km 65,5. Kilometer tallet ud for Fast hastighedsnedsættelse 80 i km 66,0 ved U-signalerne er fjernet.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4471-4476, **mandag 1. oktober 2012**

(BL)

Ti 2/10 2012

Bog anmeldelse af Signalhuse

Helge Torm har foretaget en bog anmeldelse af "Signalhuse" skrevet af Ole Edward Mogensen. Det er gjort i BY & LAND på side 33 over 1½ spalte.

Kilde: BY & LAND, **september 2012**, nr. 96, side 33. Af Helge Tom

Signalhuse kan ses på <http://vejlebib.dk/ting/object/763000%3A28826419>

(BL)

Ma 3/10 2012

Str spor 4 anlagt i formiddags

Ved 8-tiden kører en tromle frem og tilbage i spor 4.

Kl. 9.43 er der lagt betonsveller med skinner ovenpå i spor 4 D og 4 E, det vil sige til venstre for perronovergangen.

Svelleudlægning

Kl. 10.16 er det lagt sveller i langs halvdelen af perronen til højre for perronovergangen. Så er der ellers en fotograf, der får travlt, for anlægsarbejdet foregår lynhurtigt. I spor 3 skubber en LEONHARD WEISS 900-kran tre Res-godsvogne læssede med nye betonsveller frem i forskellige tempi. To mænd står på den nøgne ballast i spor 4 og tager imod de fire betonsveller, som en grå kran på larvefødder kørende mellem fire yderligt liggende skinner løfter ned. De hægter en af gangen af og får den til at ligge i en nogenlunde lige stor afstand. Dét kan undre, hvorledes det kan lade sig gøre, når de ingen tommestok har med (det er tyskere).

– Har de godt øjemål?

– Nej, der tegnet gule kridtstreger på skinnen "udenfor"!

Skinnelægning

Kl. 10.21 er LEONHARD WEISS 900-kranen suset tilbage på den anden side (vestsiden) af overgangen. Den midlertidige perronovergange af træ er løftet bort, men føreren må løfte gummidrivhjulene fri af skinnerne for at kunne passe underlaget. Der foregår på en afspærring. At motortrækraften overføres via de inderste gummihjul afslås ofte, når der er hjulslip i regnvejret.

Nu sker der det, stfs oppe i kmp Str for et par dage siden fortalte om, og som både vedkommende og Deres udsendte aldrig har kendt til eller set før. Fire metalhjul med flanger med lodret aksler sidder fastspændt i en 89 med et øjet, hvori en kæde med krog hænger ned fra grabben på kranen. En banearbejder skubber sporingsmekanismen ind for en af den en af de to skinner, der skal lægges op på de netop aflæssede sveller. Dernæst løftes skinne op, hvor den tidligere "oplagte" (det er ikke et hensat skib) skinne ligger på sveller, og derefter kører kranen hen ad spor 3. Herved løftes skinner op fra enden af svellerne til at ligger ovenpå. En anden banearbejder har for enden af skinnen presset en jernstang ned i ballasten, så skinnen ikke skubbes ind på midten af svellerne.

Da en PU og PU H3 for spor 3 skal passeres, hægtes kroge af øjet, og LEONHARD WEISS 900-kranen suser om på den anden side, og skinnehejsningen fortsætter. Det tager måske to-tre minutter at lægge måske 50 meter skinne. Derefter kommer turen til den anden skinne.

Sporvidde måles

Kl. 10.32 bærer en tredje banearbejder (det er mange) på en 2 meter lange metalstang med en sjovt] spændt fast.

– Hvad mon den er til?

Den har et hak 1435 mm ude på stangen, for målestangen bruges til at kontrolleres sporvidden!

Skinner løftes

Kl. 10.33 komme det et **gul** løftemaskine med fire hjul under, og en mand sidder på ovenpå. Den har en fod i hver side, der med hydraulik kan sættes ned mellem to sveller. En krog klemmer sig fast om skinnenhovedet, og så kan manden på maskinen løfte den skinne, der har brug herfor.

Skinneskruer skrues fast

Kl. 10.35 kommer skrueholdet. En mand går ved højre skinne og en ved venstre. Der er to små hjul til at bære motoren og skruemekanismen. En udligger støtter sig ovre på den venstre hhv. højre skinne for at holde balance. Så skrues skinnerne fast.

Den evige regn bliver så kraftig, at der må søges perronhalvtagsly, men heldigvis processerne blevet foreviget. Inden middag er spor 4 færdigt. **Imponerende arbejdstempo!**

Status på Thybanen

Fotomulighederne er ændrede:

- hvor det gule cafeteriet i **Sy** (Oddesund Syd) lå, ses i dag bar jord ved ovk 31 i km 10,8.
- hvor **Yd Kro** (Ydby) lå, ses i dag bar jord ved ovk 90 i km 35,0.
- tagrenden på den **gule** stationsbygning i **Hæ** (Hørdum) i km 53,7 er ret så utæt, så man skal ikke stå for tæt på bygningen i denne regntid.
- Hjertestykket i sporskifte **S 5** i **Ti** er borte (har været det i flere måneder), så spor 3 ikke er nødvendigt at vedligeholde i tilfælde af der skulle være et behov for et omløb.

Det kan lade sig gøre i **Sne** (Snedsted) 14,4 km borte. Toget, hvis det kun har et lokomotiv, må trykke 14,4 km tilbage **Ti-Sne**, lave omløb, atter trykke 14,4 km tilbage **Sne-Ti**, før det kan afgå fra **Ti**. Heldigvis findes der stadig togvejsspor, som det også findes i **Svg**, og der er ikke sparet så meget på skinnerne som set i **Windermere** i **England**, hvor der i den flotte, velholdte og hvidmalede 89-formede banegårdshal kun var to perroner tilbage med ét af de tre tidligere spor. Foreviget blev **gule M50969** i tog B 1 (Windermere-Oxenholme) **søndag 21. september 1975** kl. 17.49 på table 110. Afgang 18.01½ (26½) på en gammel strækning anlagt samme år som **Kh-Ro**, jævnfør

<http://www.britishrailways1960.co.uk/WL.NCG41.html>. Strækningen ligger mellem **Carlisle** og **Preston**

– Har du interesse i **British Railways as it was in the 1960's**, er det et omfangsrig opslagsværk.

(BL)

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Hurtigere tog mellem Aarhus og Aalborg

Hurtigere tog mellem Aarhus og Aalborg

Banedanmark har sendt beslutningsforslag til Folketinget om opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg for at sikre hurtigere tog

Banedanmark har sendt beslutningsforslag til Folketinget med henblik på politisk behandling om opgradering af jernbanen mellem Hobro og Aalborg.

Med opgraderingen lægges der op til, at tog på strækningen vil kunne køre op til 160 km/t.

Den nuværende rejsetid mellem Aarhus og Aalborg er på 1 time og 21 minutter, men sammen med de reduktioner af rejsetiden som følge af signalprogrammet og fornyelsen af banen, vil opgraderingen reducere rejsetiden med et kvarter.

Forslaget indebærer nedlæggelse af flere overkørsler, ombygning af enkelte stationer samt mindre tilpasninger af sporene.

Projektet har gennemløbet en VVM-proces med to offentlige høringer efter en idéfasehøring i foråret 2010. Den seneste offentlige høring var i starten af 2012, og der blev i den forbindelse afholdt tre borgermøder om projektet i februar.

Beslutningsforslaget kan læses på Banedanmarks hjemmeside og skal ses i sammenhæng med de igangværende forundersøgelser af opgradering af banestrækningen mellem Aarhus og Hobro.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17200>, **onsdag 3. oktober 2012**

(BL)

On 3/10 2012 – to 4/10 2012

Nedlæggelse af ovk 4 Lg-Up

Sikret ovk 4 i km 3,2 beliggende mellem **Lg** i km 0,0 og **Up** (Ulstrup) i km 7,2 nedlægges disse to dage.

Kilde: Rettelse til La nr. 284 & 285, **mandag 3. oktober 2012 – tirsdag 4. oktober 2012**

Der er vejadgang til ejendommene på sydsiden af strækningen fra sikret ovk 3 i km 2,5, hvor **Abt** (Aabro T) lå i km 2,5.

(BL)

Forside > Banearbejde > København > Naboinformation København > Jernbanebroen over Ålekistevej renoveres

Jernbanebroen over Ålekistevej renoveres

Udsendt til beboere på Katholmvej og Støvringvej samt øvrige naboer op til 200 m fra broen.

Banedanmark går om kort tid i gang med at renovere broen, som fører jernbanen over Ålekistevej. Den gamle betonbro er slidt, og derfor bliver den nu fornyet, så den kan holde mange år frem i tiden.

Sådan gør vi

Arbejdet går ud på at ombygge og renovere den eksisterende underbygning og montere et helt nyt brodæk, som støbes på stedet.

Vi begynder med at etablere byggeplads på begge sider af Ålekistevej, ved hjørnet af Ålekistevej og Herlufsholmvej og ved Ålekistevej 151. I den forbindelse er vi desværre nødsaget til at fælde de tre birketræer tæt ved banen, da de står i vejen for kranen, der skal benyttes ved byggeriet af det nye brodæk. Når arbejdet er afsluttet, vil vi plante tre nye træer som erstatning for de gamle.

Desuden flytter vi lysmasterne ved broen midlertidigt for at give plads til byggeplads.

Denne del af arbejdet vil finde sted i sidste halvdel af oktober.

Derefter begynder vi at renovere broens bærende konstruktioner. Vi forstærker fundamenter, søjler og endevægge, og samtidig går vi i gang med forberedelserne til byggeriet af det nye brodæk. Selve byggeriet foregår i 5 meters højde på et stillads, som vi rejser parallelt med nordsiden af broen. Herfra vil det nye brodæk efter planen blive skubbet på plads i påsken 2013.

Hvornår arbejder vi?

Arbejdet går i gang midt i oktober, og vi regner med at være helt færdige først i juni 2013. Vi arbejder primært om dagen, men kan dog også komme til at arbejde nogle nætter, og vi kan desværre ikke helt undgå at støje.

Konsekvenser for trafikken

Under det meste af arbejdet vil Ålekistevej være åben for både biler, cykler og fodgængere. Dog vil vejen blive indsnævret, da vi skal benytte en del af arealet til byggeplads.

I forbindelse med montering af brodækket i påsken 2013 vil Ålekistevej blive spærret og trafikken blive omlagt. Også S-togtrafikken vil blive påvirket. Du vil modtage nærmere information om dette senere, lige som der vil blive indrykket annonce i Vanløse Bladet.

Vi beklager generne for dig som nabo og håber på din forståelse.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=17206>, fredag 5. oktober 2012

Hvor ligger jernbanebroen over Ålekistevej?

På hvilken strækning og mellem hvilke togekspeditionssteder?

Selv om man bor få kilometer eller kører under jernbanen ad **Ålekistevej**, er det ikke sikkert, at man ved, hvor i landet **Danmark**, **Ålekistevej** findes. *Der eksisterer måske flere **Ålekisteveje**, der krydser en jernbane i drift?*

Det står der intet om, så som læser må man, hvis det har interesse at vide mere herom, selv lede efter større lokaliteter, der kendes.

Analyse

Støvringvej kunne tyde på, at jernbanebroen befinder sig mellem **Sø** (Skørping) og **Sr** (Støvring) eller mellem **Sr** og **Eh** (Ellidshøj).

Ordet "S-togtrafikken" vælter dette jyske mulighed. Vi skal søge på **Sjælland**.

Det er klogest at søge efter **Herlufsholmvej** på www.krak.dk.

Svar: Herlufsholmvej, Næ

Herlufsholmvej, Van (Vanløse).

I den nordlige del af **Næ** har **Herlufsholm Kirkegård** skel lige ud til den nedlagte **Sg-Næ Bane** tohundrede meter fra den høje jernbanebro over **Suså**, men der er ingen S-togkørsel. **Herlufsholmvej** ligger også under postnummeret for **Van**.

– *Er Banedanmarks information let tilgængelig for læsere uden for adressen **2720 Vanløse**?*

Projektlederen bør vide, at der findes jyder, der tror **Støvringvej** ligger i hovedlandet **Jylland**!

(BL)

To 4/10 2012

Ny GSM-R-radiomast i Lr

I cirka km 145,9 ved ovk 313 i km 145,9 i Lr (Lerbjerg 1876-1977) i km 145,9 ses en af de nye, høje radiomaster rejst af Banedanmark.

Lr forsvandt fra TJKP II **søndag 28. maj 1972**. Dagen før standede det sidste personførende tog. Stationen var dog togfølgestation med armsignaler. Ovk 313 var håndbetjent.

(BL)



Ma 8/10 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Sporarbejde i efterårsferien

Sporarbejde i efterårsferien

Arbejdet med at anlægge et nyt dobbeltspor i den centrale del af København nærmer sig sin afslutning. I efterårsferien vil det være nødvendigt at ændre i togdriften, mens sikringsanlægget ombygges.

Banedanmark er i gang med sidste etape af det omfattende arbejde med at anlægge nyt dobbeltspor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg, og det betyder, at der vil være ændringer i togtrafikken omkring Københavns Hovedbanegård i efterårsferien.

"I efterårsferien ombygger vi sikringsanlægget på Hovedbanegården, og herefter mangler vi blot at indsætte et sporskifte ved Øresundssporene, inden dobbeltsporet kan tages i brug. Vi har valgt at lægge arbejdet på et tidspunkt, hvor vi ved, at mange pendlere holder ferie, men vi kan desværre ikke undgå, at passagererne bliver berørt af arbejdet," siger Niels Henrik Andersen, projektchef i Banedanmark.

Mindre risiko for ventetid

Når det fem kilometer lange dobbeltspor står klar til brug til den nye køreplan for 2013, bliver det muligt at køre to persontog ekstra i timen til og fra Københavns Hovedbanegård, hvilke vil give en mere smidig afvikling af trafikken og lavere risiko for, at togene holder i kø, når de skal til og fra Hovedbanegården.

Dobbeltsporet giver også fordele for køreplanen på Kystbanen, der bliver mere robust, fordi togene ved indkørslen til Hovedbanegården kan holde et højere tempo end i dag.

"Med de nye spor fjerner vi en af de trafikale flaskehalse omkring Københavns Hovedbanegård, og vi får en mere sikker og stabil togdrift omkring Hovedbanegården, der er et af de største knudepunkter for jernbanetrafikken i Danmark," siger Niels Henrik Andersen.

Trafikale ændringer

Sporarbejdet giver en række ændringer i togtrafikken omkring Københavns Hovedbanegård i efterårsferien, herunder særligt fra mandag aften til tirsdag morgen. Rejsende med IntercityLyn skal være opmærksomme på, at lyntogene ikke standser på Hovedbanegården fra mandag den 15. til fredag den 19. oktober, og IC-togene fra Fyn og Jylland ikke kører længere end til Hovedbanegården. Desuden vil der være en del ændringer på Kystbanen og på regionaltogene på Sjælland.

Det fulde overblik over ændringerne i togtrafikken kan fås på DSB's hjemmeside www.dsb.dk og DSB Øresunds hjemmeside dsboresund.dk.

For yderligere informationer kontakt Banedanmarks pressevagt på tlf. 82 34 13 13.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17214>, **mandag 8. oktober 2012**

(BL)

Ti 9/10 2012

Bilag 6 Strækninger, hvor elektrisk togopvarmning må anvendes

Ny strækning 6.

Side 487-28 træder i kraft **mandag 15. oktober 2012**.

Kilde: **SR**, rettelsesblad 2358, **tirsdag 9. oktober 2012**

(BL)

Str spor 5 udgraves

I den afvigte nat blev spor 3 og 4 frigivet til normal togdrift, og spor 5 skal udskiftes totalt. Om formiddagen er der gravet ned i en meters dybde fra nordenden er perron 3. En gangbroen er flyttet hen over spor 5, så det er muligt at gå over til spor 6-10.

LOCON 218 + 37 RIV 80 3832 017-2 D-EVULW Rlps + 007-2 + 009-9 får deres 6 **gule** tiplad fyldt med grus fra traceen. Fra spor 5 **LOCON** 218 trykker de 3 Rlps ud på pladsen, hvor tipladenes indhold tippes af, og en gravemaskine flytter det bort.

Jernbanebroen over Limfjorden

Banedanmark har i går på sin hjemmeside <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17229> annonceret, at der er gået yderligere forsinkelse i reetablering af **Lfm** (Jernbanebroen over Limfjorden), som nu forventes klar til genoptagelse af trafikken **mandag 19. november 2012**.

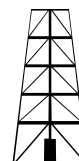
Der står i øvrigt også, at de første dele af samlesættet til det nye klapfag er ankommet til **Ab** fra **Polen** natten til **torsdag 11. oktober 2012**. De ser ud til at være ankommet per lastbil – naturligvis! <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=17231>

Sporarbejde på VLTJ

Der står i øvrigt også noget i Dagbladet Holstebro fra i dag, **torsdag 11. oktober 2012**, om dette sporarbejde, som omfatter justering og stopning fra **Bonnet** over **Lmv** og videre nordpå. RCDK MY1134 skal åbenbart i morgen køre en stoppemaskine plus noget andet **gult** fra **Str** til **Lmv** i den anledning.
(LuJ via BL)

To nye GSM-R-radiomaster på Vestkystbanen

I km 102,6 mellem **Øg** (Ølgod) og **Ta** (Tarm) og cirka i km 131,8 ved sikret ovk 257 i km 131,7 mellem **Lm** (Lem) og **Rj** ses en af de nye, høje radiomaster rejst af Banedanmark.



Mandskabsvogne i flere etager bygges i Hm

En barakby i to etager rejser sig på læssevejen. Det skyldes den kommende sporspærring **Ho-Str** i dagene **mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012**
(BL)

Høring af Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027

Her lidt læsning til weekenden regnvejr ...

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Kollektiv-Trafik/2012/10/Trafikplan.aspx>

(JSL via BL)

Læs om

Nyt dobbeltspor mellem København H og Ny Ellebjerg (2012)

Opgradering Langå-Struer (2012)

Ny station i Langeskov (2013)

Opgradering Lyngby-Hillerød (2014)

Udbygning af Nordvestbanen (2015)

Elektrificering Lunderskov-Esbjerg (2015)

Udbygning Vamdrup-Vojens (2015)

Aarhus letbane, etape 1 (2016)

Ny station i Gødstrup (2016)

Ny bane København-Ringsted (2018)

Opgradering Hobro-Aalborg (2018)

Metrocityringen (2018)

Femern Bælt-forbindelsen (2021)

Opgradering Ringsted-Odense (2020)

Letbane Ring 3 (2020)

Ny station syd for Hillerød (2020)

Der er **IKKE** en ny station, derimod er det et TRINBRÆT, der åbner i **Gp** (Gødstrup). Der **HAR** været station i **Gp** i nogle af årene **1917-1969**.

(BL)

Lø 13/10 2012 – fr 19/10 2012

Sporarbejde på VLTJ

Midtjyske Jernbaners hjemmeside indeholder oplysninger om sporarbejde i perioden **lørdag 13. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012** og deraf følgende aflysning af tog og erstatningskørsel med togbus; se linket <http://www.mjba.dk/index.asp?uID=8583685411102012070439&page=24>

Uden at vide hvilke arbejder, der skal udføres, kunne man måske godt forestille sig, at MjbaD **MX26** kunne komme i brug til f.eks. ballastkørsel.

(LuJ via BL)

Da dette link forsvinder, når sporarbejdet er tilendebragt, bruges bekendtgørelsen efterfølgende:

Trafikmeddelelser fra Odderbanen og Lemvigbanen

Sporarbejder giver gener på Lemvigbanen fra lørdag den 13/10 til fredag den 19/10.

På grund af nødvendige sporarbejder vil der være en del uregelmæssigheder på både Vemb og Thyborønbanen i uge 42.

- **Vembbanen**

Lørdag og søndag den 13. og 14. oktober:

Hele banen er lukket og der køres med bus, trinbrætterne i Arlose, Sinkbæk og Amstrup betjenes ikke.

Mandag og tirsdag den 15. og 16. oktober:

Der køres med bus mellem Lemvig og Bonnet og med tog mellem Bonnet og Vemb, hvorfor trinbrættet i Arlose ikke betjenes.

Dag gennemføres første tog mod Vemb, Lemvig afgang kl. 06:20
Og sidste afgang mod Lemvig, Vemb afgang 19:25

Fra onsdag den 17. oktober kører toget igen normalt på Vembbanen.

- **Thyborønbanen**

Lørdag den 13. oktober til fredag den 19. oktober:

Hele banen er lukket og der køres med bus, passagerer fra Balleby, Klinkby, Strande, Victoria, Vrist, Harbøre samt Rønland kan tage bussen fra landevejen, hvor bussen kommer forbi.

I Thyborøn kører bussen direkte til Thyborøn Havn station, hvorfor Thyborøn Kirke samt Sprogøvej ikke betjenes.

BEMÆRK: Nejrup betjenes ikke i hele perioden.

Rejs i god tid, da tilslutningstider ikke kan forventes overholdt.

Lørdag den 20. oktober kører toget igen normalt på Thyborønbanen.

Skulle der imidlertid ske uforudsete ændringer i ovennævnte plan, opdateres alle ændringer straks på hjemmesiden www.mjba.dk.

Endvidere vil en del overkørsler være lukket for vejtrafik i samme periode.

Der bliver etableret omkørsel.

Kilde: <http://www.mjba.dk/index.asp?ulID=87558611118102012130019&page=24>

(BL)

Ma 15/10 2012

Sporspærring Ho-Str

I dagene **mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012** er driften mellem **Ho** og **Str**. I de fem dage skal der lægges en ny skinne, hvor det er nødvendigt. Denne første dag skal der kigges på, hvad der sker.

Der har været meget tiltrængt, for tog har ikke kunnet holde tid. Læs udførligt herom i beretning fra **fredag 20. oktober 2012**, hvor der bl.a. står:

Før denne La **80** var der en La **80** i km 186,5-191,9 på 5,4 km fra **Ho** i km 186,6

Disse to La **80** med en længde på 12,3 km mellem **Ho** og **Str** blev indført "Straks" efter at gul målevogn **UFM 120** havde trafikeret strækningen. Det skete med "**Rettelse til La**" nr. **189 & 190** **fredag 29. juni 2012**.

Str

Kl. 9.45 er der solskin! Englænderen 31-32 – lige neden for **kmp Str** – er pillet op, og der er gravet et hul med 1 meters dybde. Der skal i stedet lægges to modsat rettede sporskifter. Spor 5 og 6 bruges til sporarbejdet og markerede med SR-signal 16.1.2 "Stop". Ø for englænderen holder **LEONHARD WEISS** med navnet *Stephan mit ph*.

Stephan mit ph

Spor 5 er fjernet, og i vestenden er der lagt nye skærver, i østenden lægger planum med frisk grus.

Str-Hm

Kl. 16.52 er det atter gråvej, da en gul skinnesaks TEREX 1604ZW med nummer 8 kører i km 200,4 og knalder. Og det giver et knald, når den for cirka hver tiende meter med saksen klipper en 45 kg/m-skinne over. Den gamle skinne ligger til højre for sporet i kørselsretning mod Hm, V for sporet.

Kl. 17.05 arbejdes der i km 199,2. Her ligger en snoet skinne Ø for sporet. Det må være den afmonterede skinne. Trækraften er en kran, der skubber en fladvogn med svejseudstyr. Tyskerne spænder en skruetvinge om skinnerne.

Det begynder at regne, men selv om der træsko på fødderne, og ikke der ikke bæres regntøj men en orange kedeldragt, går det vel at cykle op til Hm. Stedet, hvor den nye skinne udskiftes med den gamle, skulle gerne ses. *Måske når dette arbejde frem til Ho, før det bliver lyst i morgen?* Derfor må der cykles til Hm eller længere. Mod Ø kan den forsvindende lysegule himmel ses.

Kl. 17.36 nås stationsgrænsen i km 195,5 ved Sofienlundvej. Her ligger den nye skinne midt sporet. Mellem I-signalet og tredje afstandsmærke arbejder otte orangeklædte mænd sig i den kraftigere og kraftigere regn op mod I-signalet. Det er bolteafmonterarbejdsholdet.

Skinnelægning med kran og en rulleskøjte

Det dragende arbejde må foregå henne ved en gul kran. Der er kun en "vej" derhen, og det er at trække cyklen hen over lermarken langs østsiden af banen. Jorden er mættet af vand, så vandet fra regnen driver hen mod græsset ved banen. Træskoene kan mærkelig nok bære kropsvægten uden at synke i og uden lynhurtigt at oparbejde en sål af ler med en tykkelse på 5 cm. Noget af Danmarks bedste lerjord findes ved Bonnet med en bonitet⁴⁾ på 23 ud af 24. Jorden er også meget frugtbar her. En høj række buske skåner lidt for de kraftige regndråber. Den orange kedeldragt kan stadig holde regnen ude. Dette sker midt i en front-

passage, for langt mod Ø er den lysegule himmel forsvundet.

Først kl. 17.54 er in tensiteten i regnen blev så svag, at der går at fotografere; havde en paraply været medbragt. I km 196,5 holder "befæstelsesmaskinen" 1604ZW med nummer 7,

og i km 196,35 står der en mand, der er "jordemoder" og søger for, at "fødslen"/skinnelægningen sker, som der skal. Ved "jordemoderen" er det LIEBHERR 6, der med sin kran og rulleskøjten med 4 hjul omkring



Nyt om SR pr. 15.10.2012

onsdag 26. september 2012

Rettelsen omfatter en del mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler. Derudover foretages nedenstående lidt større ændringer.

Ny TIB-strækning 6 København H – Vigerslev

I forbindelse med ibrugtagning af nye hovedspor mellem København H og Vigerslev via København G (KØR-projektet) er der behov for at tage et nyt strækningsnummer i brug. Strækningen kommer derfor til at hedde TIB-strækning 6. På sigt er det meningen, at den nye bane mellem København og Ringsted via Køge Nord benævnes strækning 6. TIB-strækning 6 indarbejdes derfor i flere bilag.

§ 52 punkt 4.2.3.2. Hastighedsnedsættelse i stationens indkørselsende

Det tilføjes, at opstilling af standsignaler kan undlades, da det ikke giver mening at opstille dem, da de ingen betydning har. Den nedsatte hastighed gælder fra signalet, jf. kørereglerne i § 6.

Bilag 2. Kørselstilladelse (blanket S1)

Blanket S1 justeres, således at det af blanketten fremgår, at kørselstilladelsen gælder frem til næste stations I- eller VI-signal, når blanketten er udfyldt i feltet "Forbikørselstilladelse". Dette er ikke en ny regel, men der har vist sig behov for en præcisering af, at forbikørselstilladelsen kun gælder til stationsgrænsen på næste station. I SR vises nu tre eksempler på udfyldelse af blanketten.

Afsnit 10. Definitioner

Der indarbejdes enkelte nye definitioner: krøjestop, traktorvejssignaler og varslingsanlæg.

Der udsendes følgende rettelsesblade til SR:

2340-2365.

Sikkerhed & Undersøgelser

Kilde: http://www.bane.dk/db/filarkiv/13609/Rettelse_SR_15102012.pdf

⁴⁾ Bonitet (latin): kvalitet; landbrugsjords ydeevne.

skinnehovedet flytter den nye skinne på plads. Først er den gamle – i dette tilfælde den veste – skinne fjernet og midt på svellerne. Den nye skinne ligger Ø for den østre skinne, hvilket banearbejderen synes er fjollet. Efterhånden som **LIEBHERR 6** får arbejder sig opad mod **Hm** trækkes den nye skinne tværs over de andre skinner og ned dens fremtidige plads som den vestre skinne.

Kl. 18.10 er regndråbeintensiteten aftaget så meget, at der sjaskes hen over lermarken til "befæstelsesmaskinen" **1604ZW 7**. Den kommende opklaring efter frontpassagen ses mod V. Frontpassagen varede kun godt fem kvarter og så smal, at det var lige før, dens bredde kunne ses.

To banearbejdere arbejder foran **1604ZW 7**, mens en **lysegul** himmel ses mod V.

Da der cykles ned mod **Str**, er regnen holdt op. Det var et par meget uheldige timer at ville fotografere skinnepartering og udvekslingen på. At udskyde synet gik heller ikke, for solen, der ikke var der, ville forsvinde under horisonten kl. 18.16. Efter denne våde, lerede tur skal meget vaskes.

(BL)

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nyt vej- og broanlæg i Øster Doense > NaboInformation > Øster Doense > Indskubning af ny bro i Øster Doense
Indskubning af ny bro i Øster Doense

Udsendt til naboer til broen 12. oktober 2013

Den nye betonbro, som er blevet støbt på arbejdspladsen, er nu færdig og klar til at blive skubbet på plads under jernbanen.

De forberedende arbejder med at grave hul i dæmningen for at gøre plads til broen samt at fjerne spor og skærver går i gang den 20. oktober. Selve indskubningen af broen vil ske enten den 23. eller 24. oktober.

Arbejdet med at forberede og foretage indskubningen og reetablere sporet vil foregå i perioden fra den 20. oktober til og med den 29. oktober. I denne periode arbejder vi i døgndrift for ikke at skulle blokere for togtrafikken længere end højst nødvendigt. Som naboer må I derfor være forberedt på aktivitet på byggepladsen om natten i denne periode. Banedanmark beklager eventuelle gener i forbindelse med natarbejdet.

Hvordan foregår det?

Den nye betonbro vejer ca. 2.000 tons, den er 34 meter lang og 13,5 meter bred. Broen skal skubbes ca. 45 meter fra støbepladsen ind under jernbanen.

Forud for selve indskubningen skal der graves hul i banedæmningen for at gøre plads til broen, og spor og skærver skal fjernes. Ved indskubningen hæves broen ca. 5 cm op med donkrafte og kører på et skinneresystem. Skinneresystemet består af en skinne på hver side af broens 4 understøtninger. Skinneresystemet ligger på et fast underlag af hhv. stålplader og betonplader.

Når broen står på rette plads, vil der blive fyldt op med jord på hver side, så kun de to midterste understøtninger vil være synlige. Jorden komprimeres godt og grundigt, før sporet reetableres med skærver, sveller og skinner.

Naboer og andre interesserede er velkomne til at komme og kigge på indskubningen af broen. Da der vil være livlig aktivitet på arbejdspladsen, bedes man tage sig i agt og holde sig på god afstand af maskiner og arbejdskøretøjer.

Ny vej klar sidst på året

Vi forventer, at det nye vejanlæg kan tages i brug i december 2012 – dog vil det øverste slidlag på vejbanen først blive lagt i løbet af 1. halvår 2013.

Når den nye vej åbner, vil overkørslen i Storegade blive lukket permanent, og der anlægges vendemuligheder på begge sider af banen

Yderligere information

I perioden fra den 20. oktober til og med den 28. oktober vil der ikke køre tog på strækningen Hobro-Aalborg/Frederikshavn.

Togene erstattes af busser i denne periode. Oplysning om bussernes køreplan fås hos DSB på www.dsb.dk/kundeservice eller tlf. 7013 1415.

På www.banedanmark.dk/doense kan du læse mere om det nye vejanlæg og følge projektets fremdrift.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17245>

(BL)

Havnebanen i Nykøbing F nedlægges m.m.

Dette har jeg ikke lagt mærke til før nu

<http://www.ft.dk/samling/20111/almdel/tru/bilag/441/1157380/index.htm>.

Da Storstrømsbroen vel næppe for øget bæreevne inden udbygningen til dobbeltspor mellem **Oh** (Orehoved) og **Rf** går i gang, må det give nogle problemer med logistikken, der er hverken mange spor til at sætte materiel på og heller ikke mange steder til f.eks. at læsse skærvevogne.

Transportministeren har også fået et spørgsmål om havnebaner

<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/6/index.htm>, men jeg har ikke fundet noget svar ...

Ligeledes har jeg heller ikke kunnet finde DSB's oplysninger til

<http://ing.dk/artikel/132910-dyre-dobbelttaekkere-slaar-bunden-ud-af-dsbs-budget>

Folketingets transportudvalg.

Mens jeg var i sommerhus, hørte jeg på P4 Syd, at mulighederne for trafik på **Tønder Tinglev-banen** skulle undersøges, men jeg kan ikke finde noget om det på nettet.

(JSL via BL)

Ma 15/10 2012 – fr 19/10 2012

Sperspærring Ho-Str mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012

Baggrund forerspærringen

I perioden 15.-19. oktober 2012 foretager Banedanmark reparationsarbejde på Hjerm station. Dette betyder, at sporet er spænet mellem Holstebro og Struer. Alle Arrivas og DSBs tog er aflyst og erstattet af busser på hele strækningen.

...

Busholdepladser

I Struer ankommer togbusserne til og afgår fra banegårdspladsen. Arrivas togbusser holder til **højre** for udgangen fra stationsbygningen, DSBs togbusser holder til venstre for udgangen. I **Hjerm** standses på "banegårdspladsen". I **Holstebro** benyttes den sydlige del af stationsforpladsen (til højre for udgangen) – fælles med DSBs togbusser.

...

Kilde: Arriva-vejledning, **tirsdag 2. oktober 2012**

(BL)

Ma 15/10 2012 – lø 20/10 2012

Danmark fra tog – i HD

Se hele Danmark, som det ser ud gennem forruden på et tog.

Nu gør DR HD arbejdet færdig og sætter resten af Danmark på skinner, til glæde for tog-freaks og naturelskere.

I løbet af efterårsferien, uge 42, kan seerne komme ud at køre med Danmarks eneste bjergbane, nyde de lange strækninger langs den jyske vestkyst og lade sig bedåre af det sydfynske landskab.

Udsendelsesrækken begyndte i 2011, hvor seerne fik 10 danske jernbanestrækninger at se fra lokomotivførers synsvinkel. Nu sender DR HD så de sidste 30 strækninger, efter at vi har gennemkørt alle danske jernbaner med et HD-kamera i forruden.

"Vi har gjort, hvad vi kunne for at gøre oplevelsen endnu flottere, både hvad angår billedkvalitet, men også i forhold til optagedage med flot sommervej. Og resultatet synes vi både er smukt og utroligt dragende", siger Torsten Egesten, producer på tog-serien.

Nedenfor kan du se, hvornår strækninger fra dit område bliver vist på fjernsynsskærmen. ...

Sendeplan for de første programmer i serien:

Mandag den 15. oktober 2012

- 10:00 På skinner: Frederikssund-Klampenborg
Med S-toget tager vi linje C fra Frederikssund til Klampenborg på Sjælland.
- 11:15 På skinner: HøjeTaastrup-Hillerød
Med S-toget tager vi linje B fra Høje Taastrup til Hillerød på Sjælland.
- 12:30 På skinner: Køge-Farum
Med S-toget tager vi linje A fra Køge til Farum på Sjælland.
- 13:55 På skinner: Ny Ellebjerg-Hellerup

Med S-toget tager vi linje F fra Ellebjerg til Hellerup på Sjælland.

Tirsdag den 16. oktober 2012

- 10:40 På skinner: Esbjerg-Fredericia
Med regionaltoget tager vi tværs over Jylland mellem havnebyerne Esbjerg og Fredericia.
- 11:55 På skinner: Nakskov – Nykøbing Falster
Med Lollandsbanen tager vi fra havnebyen Nakskov østover til Nykøbing Falster.
- 12:45 På skinner: Svendborg-Odense
Turen går med Desiro-togsættet fra Svendborg i det sydfynske til storbyen Odense.
- 13:30 På skinner: Sønderborg-Tinglev
Turen går igennem Sønderjylland hvor toget kører fra Sønderborg til stationsbyen Tinglev.

Onsdag den 17. oktober 2012

- 10:30 På skinner: Faxe-Køge
Fra Faxe Ladeplads på Sydsjælland kører togsættet op til Køge.
- 11:05 På skinner: Grenaa-Aarhus
Fra Grenaa på tippen af Djursland går togturen mod landets næststørste by Aarhus.
- 12:20 På skinner: Vestamager-Vanløse
Det førerløse metrotog tager os med på tur under København fra Vestamager til endestationen Vanløse:
- 12:50 På skinner: Helsingør-Hillerød
Toget kører fra Helsingør ved Øresund til Hillerød i Nordsjælland.

Torsdag den 18. oktober 2012

- 10:40 På skinner: Langå-Struer
I Østjylland skal vi med en af de ældste jernbaner i landet. Fra stationsbyen Langå til købstaden Struer.
- 11:05 På skinner: Struer-Thisted
På Thybanen tager vi toget fra Struer med udsigt til Limfjorden op til havnebyen Thisted.
- 12:35 På skinner: København-Kalundborg
Fra landets hovedstad kører toget tværs over sjælland og op mod havnebyen Kalundborg.

Fredag den 19. oktober 2012

- 10:10 På skinner: Bjergbanen Lemvig
Togturen består kun af en rejse mellem to stationer, nemlig havnen og stationen i Lemvig.
- 10:40 På skinner: Varde – Nørre Nebel
På jernbanen kører de karakteristiske Y-tog der transporterer os fra Varde til Nørre Nebel.
- 11:25 På skinner: Hjørring-Hirtshals
I Nordjylland kører lokalbanen fra Hjørring nordpå til havnebyen Hirtshals.
- 11:45 På skinner: Tønder-Esbjerg
Fra den Sønderjyske by Tønder kører toget nordpå til havnebyen Esbjerg.

Lørdag den 20. oktober 2012

- 10:30 På skinner: Næstved-Roskilde
Fra den Sydsjællandske by Næstved kører toget op til den gamle domkirkeby Roskilde.
- 11:40 På skinner: Jægersborg-Nærum
Den lille lokalbane tager os igennem området ved mølleåen fra Jægersborg til Nærum.

Kilde: <http://www.dr.dk/HD/paa-skiner/danmark-fra-togsiden.htm>, fredag 12. oktober 2012
(BL)

Ti 16/10 2012

Status for Langåbanen oktober 2012

Dette er en gennemgang eller rettere en gennemkørsel af de **FASTE ANLÆG** på banen fra **Str** til **Lg**. Der er udsendt 10 nye rettelsesblade til TIB (V) ad to omgange. **Lg-Sm-Lg** gyldige fra **mandag 27. august 2012** og **Hø-Str-Hø** gyldige fra **mandag 1. oktober 2012**. Forbedringer må forventes at komme ved en så omfattende sporfornyelse.

Placering af SR-signal 17.4 GIV AGT i usigtbart vejr er ikke beskrevet.



Str (Struer, km 102,4)

Spor 1, 2 3 og 4 er totalt fornyede

Spor 5 fjernet, der er gravet ned, og nyt spor vil blive lagt.

Englænderen ved siden af **kmp Str** er fjernet, og sporet parallelt med sporet med sporskifterne 136 og 133 har længe været delvist anlagt.

Det blinde spor 8 på pladsen benyttes af godsvogne i forbindelse med sporombygningen.

De højeste udkørselshastighed har været og er 50 km/t. fra spor 5.

Det ses, ved udkørselssignalet er det opstillet en ny Fast hastighedsnedsættelse **70**.

Str ○ Vp

Lidt efter stationsgrænsen, i km 101,3, har der i årevis stået to **gule** **▲** med 110. I stedet er den venstre **▲** flyttet væk fra den gamle skinnepæl og ned imellem de to strækningers spor, og farven er skiftet til **grøn** **▲**.

=)) =)) =)) =)) = To usikrede ovk 144 (oftest åbne) og 142 (altid lukkede efter **lørdag 6. juni 2009**, hvor en bilist kører ud foran tog RA 5460 (Str-Ar)).



Et MF-tog afsporer **lørdag 21. februar 2004** i **Tp** (Tommerup). Ingen tilskadekomne. Der viser sig en defekt i en skinne fra et valseværk, og derfor undersøges andre strækningers skinner efter samme metalfejl.

La og Fast hastighedsnedsættelse Vp-Str-Vp 80

Der søges efter første forekomst af La 80 **Vp-Str** i ugerne efter afsporingen. Først kigges i La-ugebind i rækkefølge, men da ingen La **Vp-Str** dukker op, må der springes i ugerne. Den sidste La i stakken er den med ryg på fra **uge 28-2005**. Her dukker der **onsdag 13. juli 2005** gældende fra kl. 12.00 følgende La op: 80-40-80. Der er den første La grundet mistænkeligt spor **Vp-Str**.

– *Hvad står der i uge 29-2005?* (I A4-format).

La 80 hele vejen fra km 91,25 til 101,30. Der må være udstedt en La-rettelse efter **søndag 17. juli 2008**, hvor der stadig står 80-40-80.

Ind og kigge i La-rettelser fra år **2005**. La-rettelse nr. 527-2005 fra **onsdag 13. juli 2005** kl. 12.00 annullerer de tre La 80-40-80 gældende for strækning 32,1 **Str-Lg-Ar** og 32,2 **Str-Lg-Rd**. Der haves ikke La-rettelse nr. 528-2005 eller La-rettelse nr. 529-2005 (nummeret kendes ikke) for modsatte retning. Allerede i **maj 2005** er der flere La-rettelser til La 40, men det er vist ved ovk 142, som også/stadig har La 40 til **onsdag 13. juli 2005**, der med La-rettelse nr. 527-2005 rettes til La 80.

I TIB (V)

La 80 **Vp-Str** står sidste gang i den ugentlige La gældende til **lørdag 7. januar 2006** kl. 24.00,

hvor den IKKE står under **søndag 8. januar 2006** kl. 00.00, for da rykker den over i TIB (V) som en Fast hastighedsnedsættelse på side 467-17, rettelsesblad 3843, med rettelsesmarkeringer ud for km 91,2 La 80 til km 101,3, hvor Fast hastighedsnedsættelse 40 begynder og modsatte vej på side 470-11, rettelsesblad 3844.

Foranstående tekst er skrevet **søndag 4. januar 2009**.

Ophør

I perioden **lørdag 7. juli 2012 – søndag 30. september 2012** er **Sk-Str** under ombygning.

Med gyldighedsdato **mandag 1. oktober 2012** ændres den over 7 år gamle Fast hastighedsnedsættelse 80 for:

Vp-Str km 91,2-101,2 på side 467-19, rettelsesblad 4472, med rettelsesmarkeringer til:
Km 91,3-91,8 La 75 aht. ovk 131 i km 92,9.

Str-Vp km 101,3-91,2 på side 470-13, rettelsesblad 4473, med rettelsesmarkeringer til:
Km 94,5-94,0 La 75 km aht. ovk 131 i km 92,9.

Disse to La 75 vedrører IKKE sporets beskaffenhed.

80

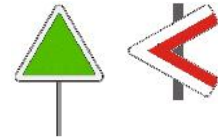
Siden **søndag 8. januar 2006** har der været Fast hastighedsnedsættelse **80** over 9,9 km fra km 101,3 til km 94,4. Der må nu efter 7 år atter køres med den normale strækningshastighed på 120 km/t., beskrevet i "La-tavlen" ovenfor.

Da der er afsat 12 minutter om de 13,2 km = 66 km/t. i gennemsnit, kan der (indtil køreplansskiftet) hentes en del minutter. Det er rart ikke mere at blive overhalet af bilister på vej **513 Vinderupvej**, der kørte ulovligt med mere end 80 km/t.!

=)) =)) =)) =)) = To usikrede ovk 137 ved AM **Livbjerggård** og 136 ved **Tellingvej** samt niveauovergang 137 vil blive nedlagt.

Han (Handbjerg, km 92,9)

Desværre er der opstået to nye Fast hastighedsnedsættelse **75** og det i hver retning foran ovk 131 i km **Str-Vp** Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 94,5-94,0 af hensyn til **ovk 131** i km 92,9, der ligger i **Han** (Handbjerg, km 92,9, nedlagt **lørdag 26. maj 1979**). Den tænder, som den altid har gjort, da der måtte køres 120 km/t. Der er snorlige bane, og oversigtsforholdene er det bedste i forhold til andre overkørsler.



Det er påfaldende, at SR-signal 16.2.4. står lige før SR-signal 11.5 gældende for ovk 131 i begge kørselsretninger.

Vp \circ **Str** Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 91,3-91,8 kunne være hensyn til **ovk 128** i km 91,4, men så skulle den ophøre lige efter ovk 128. Mistanken går til tændkontaktens afstand til ovk 131. Både ovk 131 og 128 havde og har bomanlæg.

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 127, 126 og 125 eksisterer.

Vp (Vinderup, km 89,2)

Grundet sen tænding af Marie med "Gå ikke over sporet ..." er det Fast hastighedsnedsættelse **75** fra stationsgrænsen i km 89,8 til km 88,9.

Begge togvejsspor er fornyede. Læssevejssporet fjernet. Overgangen over spor 1 til spor 2 har fået nye STRAIL-plader med grus og sten på hver side. Det ser ikke ud som færdiggjort arbejde.

Vp \circ Røb

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 113 eksisterer.

Røb (Rønbjerg, km 78,0)

De to nye spor er togvejsspor, men arbejdet er ikke gjort færdigt, for i **foråret 2012**, inden sporombygningen begyndte, opstod der er skinnebrud mellem det vestlige sporskifte og ovk 112 i km 78,3. Derfor blev der etableret La **40**. Der – trods sporombygningens afslutning – La **40** i km 78,3-78,2.

Ovk 111a i km 78,0 kan blive nedlagt, da vejen er spærret for vejfarende, men ovk virker stadig. Det vil spare et minut ved krydsninger, idet det koster vejtid, når det første tog skal vente på "bomme op" og "bomme ned".

Røb \circ Sk

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 110 eksisterer.

Est (Estvad, km 74,0)

Sidesporet var i brug sidste gang, da SJK MH 304 (g) med tog 6317 **lørdag 23. marts 2002** hentede 21 86 DSB211 4 563-8 Hims på sidesporet.

Kun sporskiftet i strækningssporet er fjernet. I TIB (V) er **Est** fjernet med rettelsesbladene gyldige **mandag 1. oktober 2012**. Det bliver spændende at se, hvor mange år der går, før **Est** bliver fjernet fra TKV.

Sgs (Søndergaard) mellem **Ho** og **Hm**, der ikke mere står i TiB, selv kun skinnekrydsningen (også kaldet hjertestykket) i sporskiftet er fjernet, men en passagetid står stadig i gældende TKV!

Eksempelvis står trinbrættet **Arn** (Arnbjerg) stadig **Arn** står 10 – skriver ti – år efter nedlæggelse stadig TIB (V) og i TK! **Arn** lå i km 73,7. På perronen står der endnu en glaslæskærm uden glas. I **TKV 03** skulle tog have standset der i perioden **fredag 16. maj – søndag 31. august 2003**, men da Varde Sommer gik konkurs i efteråret **2002**, skete det naturligvis ikke.

Sporsætning

Sporsætningen i km 73,3-72,2 har længe kunne mærkes – også andre år, når der køres de tilladte 120 km/t. Af og til har det været nødvendigt med La **80**. I eftermiddags blev det "opdaget" at være så voldsomt, at der blev etableret La **40** uden tavler. To orange mænd inspicerede den "gamle" skade. Dette spor blev ellers fornyet, da **Sk** og "lidt udenfor" fik nye spor for få år siden, men det er undergrunden, der vandrer.

Sk (Skive, km 70,5)

Tre SR-signal 16.1.2. ● "Stop" spærre igen for de fleste spor på pladsen samt havnebanen.

Sk ○ Hø

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 90 og 89 er endnu ikke nedlagte.

Hø (Højslev, km 64,9)

Læssevejssporet er fjernet, der er ryddet op i ukrudt, grøften renses og eller omlagt. Overgangen over spor 1 til spor 2 har fået nye STRAIL-plader med grus og sten på hver side.

Hø ○ Sm

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 82 og 77. Der er sat flag for flere måneder siden ved ovk 82. Sikret ovk 81 bliver nedlagt, og vejen ført hen til sikret ovk 80. Flag er sat i marken. Usikret ovk 77 har også flag hen til ovk 80.

Sm (Stoholm, km 57,0)

Det samme kan skrives om **Sm** (Stoholm): Læssevejssporet er fjernet, og der er ryddet op i ukrudt, grøften renses og eller omlagt. Overgangen over spor 1 til spor 2 har fået nye STRAIL-plader med grus og sten på hver side.

Sm ○ Ra

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 71, 70, 69, 68, niveauovergang 66 og 65 eksisterer fortsat. På sydsiden af ovk 70 ender vejdæmningen over 1 m over marken. Den kunne være nedlagt for over ti år siden. **GIV AGT** er opstillet i begge kørselsretninger for ovk 69.



Ra (Ravnstrup, km 47,6)

Indgangssporskifterne er rykkede længere ind på stationen, så de ikke mere ligger i en kurve. Ovk 62 i km 47,4 er endnu ikke blevet nedlagt. Læssevejssporet eksisterer stadig uden sporforbindelse.

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 61 ligger uden adgangssteder i østenden af stationen, hvor dæmningen begynder.

Vg (Viborg, km 40,2)

Fra Ra

Indkørselshastigheden til/i spor 1 er sænket fra **120** til **60** fra stationsgrænsen i km 41,1. 0,9 km med 60 km/t., hvor det før med 120 km/t. først var nødvendigt at bremse under vejbroen ved indgangssporskiftet. Det skyldes, at det østlige sporskifte er rykket længere ind på stationen, og nu kan der laves **samtidig indkørsel**. Dette er en flere minutter stor **tidsgevinst**, hvis der er en krydsning, hvor dette sker. Den øvrige tid er det et **tidstab**. *Hvad der vindes på gyngerne, tabes på karrusellerne!*

PU'en for spor 2 – gældende for udkørsel mod **Ra** (Ravnstrup) – er blevet rykket hen til vestenden af spor 2. Dens nummer er **C2**.

Det nye spor 3 har i østenden fået monteret en sporstopper, og på hver side af de to sporskifter, 3a og 3b, er de nødvendige tre dværgsignaler "jordsat". På telebilledet kan læses nummeret på den dværg, der gælder for kørsel fra østenden af spor 3: **31**.

Fredag 3. august 2012 var alle tre spor færdige.

Udkørselshastigheden for spor 1 er ændret. Tidligere var der Fast hastighedsnedsættelse **40** i km 40,2-39,7 og Fast hastighedsnedsættelse **70** i km 39,7-39,4. Spor 2 gik før højre omkring Post 1 og er i dagene **tirsdag 24. juli 2012 – tirsdag 31. juli 2012** lagt venstre om – N om Post 1.

Udkørselshastigheden fra spor 1 er nu **fordoblet** fra 40 km/t. til 80 km/t. i km 40,1-39,4. Stationsgrænsen befinder sig i km 39,6. Fra spor 2 er udkørselshastigheden vokset fra 40 km/t. til 60 km/t.



Fra Rn

Indkørselshastigheden til/i 1 bestod før af Fast hastighedsnedsættelse **40** i km 39,4 forbi indkørselssignalet til km 40,2 (stationsmidte). Udkørselshastigheden var 120 km/t. herfra.

Nu er der Fast hastighedsnedsættelse **60** fra km 39,4, det er 0,2 km før indkørselssignalet, indkørselshastigheden til spor 1 og 2 er 60 km/t. En forbedring.

Udkørselshastigheden fra spor 1 er sat ned fra 120 km/t. i km 40,2 til 60 km/t. fra km 40,2 til km 40,6. Altså 0,4 km med 60 km/t.; et tilbageskridt. Den **grønne** står først ved udgangssporskiftet. Årsagen virker til at være ulogisk.

Fra spor 2 er udkørselshastigheden uændret 60 km/t.



Vg ○ Rn

La **80** i km 38,6-38,4 over jernbanebroen over **Lyngvej**. Her blev der lagt nyt spor **søndag 5. maj 2002**.



Rn (Rindsholm, km 34,3)

=)) =)) =)) =)) = De to usikrede ovk 45 og 44 er blevet nedlagt, så Fast hastighedsnedsættelse **75** i begge retninger gennem den 1,4 km lange station er bortfaldet. **Stor** tidsgevinst.

Geografisk var **Rn** en uheldig station at have en hastighedsnedsættelse på, idet den ligger i en dal med en å. Det betyder bremse ned ad et fald og accelerere op ad en stigning. I dampens tid ville det have givet ekstra arbejde til fyrb! Nu skubber højre pegefinger E/P-kontrolleren (elektron-pneumatisk) frem mod anslag, og traktionsøjlen %viser 100 %. Lint^{II} har autopilot, så den valgte hastighed holdes automatisk. Stilling som fyrb er nedlagt, og det er blevet lettere at være lkf!

Rn ○ Rk

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 43, hvor bommene altid stod åbne, er nedlagt sammen med den lukkede, usikrede ovk 42. Ovk 40 får bomanlæg.



De fire usikrede ovk 39B, 39a, 39 og 38 har fået bommene fjernede. SR-signal 17.3 **GIV AGT** gældende for ovk 38 er fjernet.

Rk (Rødkærsbro, km 26,9)

En jordvold ser ud til at være rejst langs sydsiden af læssevejen ved træerne. Skinner ses komme til syne langs den skrå jord; en tragisk skæbne, der vil kunne ses til "evig" tid. En god godskunde var **Rk** Produkthandel, der nu hedder Stena Jern og Metal A/S Rødkærsbro, havde spor 5 som sidespor ned over **Frederiksgade** (kan ses på www.krak.dk Hybrid). Den store, **gule** portalkran eksisterer endnu. Den nu privatejede stationsbygning har næsten fået alle vinduer udskiftede.

Rk ○ Bj

Usikrede ovk 35, der havde både **gule** metallåge og =)) =)) =)) =)) =, har fået begge sæt fjernet.



La **80** i km 24,8-24,6, da sporet igen har sat sig under en gammel vejbro. Da sporet blev lagt i foråret **2002**, blev det ved et uheld lagt for højt, så det måtte sænkes for at holde profilet til vejbroens underside. Den forsænkning kan ses.

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 33 med La **75** i km 23,8-23,5 har fået adgangsvejen til det ene hus S for banen asfalteret. Fire metalfundamenter til et relæhus til det kommende bomanlæg at færdiggjorte.

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 28 er nedlagt, og en ny grusvej er anlagt.

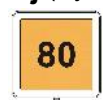
=)) =)) =)) =)) = **Desværre**, meget **desværre**, er usikret ovk 26 og 25 endnu ikke nedlagte. Der er Fast hastighedsnedsættelse **75** i begge retninger (km 19,2-18,3 & 18,1-19,0) af hensyn til disse to ovk samt SR-signal 17.3 **GIV AGT** gældende for ovk 26. Skydebommene på ovk 26 er altid – skriver **ALTID** – åbne. Ingen beboere i de to ejendomme lukker skydebommene. S for er der en lund, der mindsker udsynet meget, når toget kommer fra **Rk**, og ovk trafikeres i **december** af kunder, der ønsker at købe juletræer.



– *Er de opmærksomme på den farlige ovk?*

Det vil være en fornøjelse at kunne overvære den permanente lukning. Det vil fryde de "faste" lkf på **Langåbanen**. Der findes en grusvej mellem ovk 26 og 25 og en vej tunnel mellem ovk 26 og nedlagte ovk 28.

Bj (Bjerringbro, km 16,0)



La **80** i km 16,4-15,3 grundet sporskiftarbejder. Da det skulle udføres i **Rk**, varede La **80** i flere måneder. Forhåbentlig bliver arbejdet gjort hurtigere i **Bj**.

Læssevejssporerne eksisterer stadig uden sporforbindelse. Overgangen over spor 1 til spor 2 har fået nye STRAIL-plader med grus og sten på hver side, en modsætning mellem gammelt og nyt. Måske for 30 år siden eksilerede det en troljeremise med ryggen ned til **Brogade**.

Bj ○ Up

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 18, 17, 15 og 14 er nedlagte, og bommene er fjernede.

Ovk 12 med advarselsanlæg har fået bomme.

=)) =)) =)) =)) = Usikrede ovk 11 og 10 er nedlagte, men kun ved ovk 11 er bommene er fjernede. Ovk 10 har stadig **gule** metallåger.

Up (Ulstrup, km 7,2)

Indkørselshastigheden til gennemkørselssporet, spor 2, var før i tiden 120 km/t. Ovk 9b ligger lige for enden af perron i km 7,2 og det var for farligt ved en indkørsel ikke at have sikret denne ovk. Derfor kom der La **60** fra stationsgrænsen i km 7,7 til stationsmidte, der blev optaget i TIB (V) som Fast hastighedsnedsættelse **60 mandag 28. november 2011**. Dette er uændret. Kun ved "Kør igennem" må der køres 120 km/t., også uændret.

Læssevejssporet eksisterer stadig uden sporforbindelse.

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 9a er nedlagt, og bommene fjernede.



Up ○ Lg

De tre sikrede ovk, ovk 9 i km 6,1, ovk 8 i km 5,4 og ovk 7 i km 5,0 er nedlagt. Adgang til engene ved **Gudenå** sker nu på sydsiden af banen sammen med ejendom ved ovk 9a ad en nye adgangsvej hen til **Ulsted Skovvej**. Trafik fra ovk 8 og 7 er ført hen til usikret ovk 6, der har fået bomanlæg.

=)) =)) =)) =)) = Usikret ovk 5 er nedlagt og har vejforbindelse til ovk 6.

Sikret ovk 4 er først nedlagt **onsdag 3. oktober 2012 – torsdag 4. oktober 2012**. Banen krydses ved sikret ovk 3 i km 2,5, hvor **Abt** (Aabro T) lå i km 2,5.

Lg (Langå, km 0,0)

Ændret indkørselshastighed

I TIB (V) står **indkørselshastigheden** fra stationsgrænsen km 1,0 til at være 40 km/t. i form af Fast hastighedsnedsættelse **40**, og hastigheden ind i spor 1,2 og 3 er ligeledes 40 km/t. Det er uændret.

Udkørselshastigheden fra spor 3 og 2 er uændrede 50 km/t., og det giver ATC også lov til at køre.

Indkørselshastigheden har været 40 km/t. til alle spor – også spor 2. Det køres på YY-signal, det vil sige Ydre signal fra **Str** til km 1,0.

Noget længe savnet er indført ad bagdøren uden at skrive det i TIB (V), men som de erfarne lkf, der kører meget på **Langåbanen**, opdagede det inden længe: **ATC** kan mere/er udbygget fra stationsgrænsen i km 1,0 til km 0,0.

Der er en lund langs sporet fra tredje afstandsmærke, og det meste af året er der i ikke tørt vejr fedtede skinner grundet lus fra bladene eller løvfald. Derfor skal der bremses i god tid, for passeres indkørselssignalet med 47 km/t., foretager ATC-balisen lige ved indkørselssignalet en farebremsning af toget. En lkf skal være meget hurtig for at undgå, toget standser med et umageligt ryk.

Ændringen (har været mulig og længe ønsket) kommer til syne, når indkørselssignalet passeres, for da springer den røde randviser op til 70 km/t., når balisen passeres. Indkørselssignalet kan passeres med hele 70 km/t. i stedet for med 40 km/t. Den falder efterhånden hen mod indgangssporskiftet. Det giver en god tidsgevinst, når der skal vindes tid. Utroligt, at en sådan (mindre) ændring først sker i forbindelse med en strækningssombygning, for for få år siden blev det lagt nye sporskifter i sydenden af stationen.

Summarum

Sporombygning har fundet fra **Lg** til km 18,3 **Bj-Rk**, og fra **Vg** til **Str** undtagen 4 km omkring **Sk**. Disse to stykker er skiftede i årene **2002** og **2005**.

Hvorfor sporararbejde?

Banedanmark skal nedlægge en overkørsel i Øster Doense og samtidig indskyde en ny beton bro under jernbanen

– derfor kører der ingen tog mellem Hobro og Skørping fra lørdag den 20. oktober kl. 0.49 til mandag den 29. oktober kl. 5.12.

Hvad betyder det?

...

Togene kører normalt igen fra den 29. oktober

DSB

Læs mere på dsb.dk, og planlæg din rejse på Rejseplanen.dk

Et opslag med samme tekst er bragt i

Ugeavisen Struer,

onsdag 17. oktober 2012, side 08

(BL)

Kilde: Flyer hentet ved billet salg **Ar**.

Sporjustering i Rønland

Som beskrevet under »**Trafikmeddelelser fra Odderbanen og Lemvigbanen** & Sporarbejder giver gener på Lemvigbanen fra lørdag den 13/10 til fredag den 19/10« ville Thyborønbanen indtil fredag 19. oktober 2012 være lukket.

Måske kan Deres udsendte være heldig at se MjbaD MX26 i levende live?

Desværre melder DMI regn, regn og atter for Nordvestjylland de næste 24 timer, så vejræssigt er tidspunktet for udflugten ligeegyldig: Det regner! Rejseplan: Busafgang fra **Str** kl. 13.52, vente i **Lmv** 14.38-15.11 og med blå togbus kl. 15.11 til Rønland an 15.30.

Ifølge **FC Lmv** bliver der i eftermiddag arbejdet til sidst på eftermiddagen i **Rønland**. I regnen kan det lige overkommes at cykle ud til remisen for at se, om et af de store lokomotiver står i tørvejr. Nej, ingen af dem er at se.

Det må være ret hurtigt at køre med tog til **Thb**, for med den blå **Togbus** standses der ikke før i **Harboøre**. Der bliver afgang kl. 15.30 (22). Tænk, et tog måske skal standse seks gange undervejs. Togbussen har svært ved at følge togenes standsningstider.

Rønland

På hver side af ovk i **Rønland** arbejder der et **gult** arbejdskøretøj. På sydsiden arbejder **Deutsche Plasser SSP 110 SW** med at få skærver til at ligge de rette steder. På nordsiden **MATISA 97 43 40 501 17-6**, døbt **LAUSITZ**. Dens grabbe presser skærverne sammen under svellerne, så skinnernes buler forsvinder.

Regndråberne suser mod jorden ind en vinkel på mindre end 45 grader, nok 30 grader. En paraply vil ikke kunne bruges i denne blæst og skulle næsten holdes lodret! Netto fire minutters fotografering.

Kl. 15.52 skal samme blå **Togbus** køre mod **Lmv**, og der er ikke grund til at være her ét minut mere. Ingen MX eller MY at se nogen steder. Et af lokomotiverne fortælles at være kørt med skærvevogne.

Havnebanen i brug i Lmv

Da der stiges ud af bussen i det evige regnvejr, ses MjbaD Ym 15 **Fjorden** holde i spor 3 ved græsplænen ned mod havnen. Der er tændt to ● ● slutlys, og ...

Læs videre under **VETERANMATERIEL OSV.**

(BL)

Fr 19/10 2012

Str spor 5 får skinner igen

I regnvejret kl. 14 er der lagt ballast ud i spor 5. Fra østenden af spor 5 er der lagt skinner næsten hen til perronovergangen til perron 2. Seks skinner ligger imellem skinnerne og venter på, at der bliver lagt betonsveller i vestenden, så de kan komme på plads.

(BL)

Lø 20/10 2012

“Rettelse til La” nr. 292 Es-Str & 293 Str-Es

31. Es-Str

La-løbenummer 6079 bortfalder straks

31. Str-Es

La-løbenummer 6080 bortfalder straks

Kilde: “Rettelse til La” nr. 292 & 293 lørdag 20. oktober 2012 (kl. 4.42 står ikke på arkene)

La-løbenummer 6079

6079	Ho	186,8	186,6-200,9	80	00.00	24.00	Banens tilstand
	Hm	195,1					
	Str	202,1					

La-løbenummer 6080

6080	Str	202,1	200,9-186,6	80	00.00	24.00	Banens tilstand
	Hm	195,1					
	Ho	186,8					

Før denne La **80** var der en La **80** i km 186,5-191,9 på 5,4 km fra **Ho** i km 186,6

Disse to La **80** med en længde på 12,3 km mellem **Ho** og **Str** blev indført "Straks" efter at gul målevogn **UFM 120** havde trafikeret strækningen. Det skete med "Rettelse til La" nr. 189 & 190 fredag 29. juni 2012.

Indflydelse af La **80** på den tætte toggang Ho-Str-Ho

Efter fem arbejdsdage med at skifte den ene skinne kan der atter køres med 120 km/t., som er strækningshastigheden.

Manglende køretider

13 minutters køretid for tog **Str-Ho** med standsning i **Hm** kunne ikke lade sig gøre. Flere tog – både i **Hm** og **Ho** standsende – havde 6 minutter om at køre de 8,5 km = 85 km/t. i gennemsnit. **Umuligt.**

Skubbende forsinkelser

Arriva-tog fra **Ho** ankommer til **Str** minuttal **08**, og det krydsende Arriva-tog fra **Str** skal afgå minuttal **09**. Når det ankommende Arriva-tog fra **Sj** er forsinket, bliver det krydsende Arriva-tog mod **Sj** også forsinket.

Det betyder, at det efterfølgende DSB-tog **IKKE** kan afgå minuttal **19**, idet det forankørende Arriva-tog **IKKE** på dette tidspunkt er nået til **Hm**.

Når DSB-toget ankommer til **Ho** senere end minuttal **32** med mere end 2 minutters forsinkelse, trykkes det krydsende DSB-tog, der skal afgår mod **Str** minuttal **34**.

Det show er ophørt nu efter kun knap fem måneders betænkningstid, økonomi og praktisk udskiftning af skinner. Fornemt med kun 5 – skriver fem – måneders forsinkelser.

– *Havde der været dobbeltspor **Ho-Str** ...*

Str får tre nye sporskifter

Spor 8, 9 og 10 (ladesporet) har været uden sporforbindelse, og der har holdt to-tre indespærrede MR-togsæt i dagen **mandag 15. oktober 2012 – fredag 19. oktober 2012**, mens toggangen var indstillet mellem **Ho** og **Str**. Der er luksus ikke at have dem i drift i så mange dage, men behovet i efterårsferien må være mindre.

Mandag 15. oktober 2012 var den gamle englænder lige neden for **kmp Str** fjernet, og der blev arbejdet ved/i et 1 meter dybt hul ned til plenum. I dag – fem dage efter – er englænderen erstattet af to nye sporskifte, der med nogen afstand mellem deres tunger kan lede jernbanekøretøjer fra spor 7 ind de tre DSB-spor spor 8, 9 og 10 (ladesporet (gl. navn)). Mod rangersporene er det lagt et nyt sporskifte i stedet for den østre del af englænderen. Det er vist endnu ikke kommer numre på disse to sporskifter.

– *Måske arver de de to tal, englænderen bar: 31 mod V og 32 mod Ø?*

To nye spor på pladsen

Det næste sporskifte ud mod pladsen i retning Ø er sporskifte 35, der også er nyt.

Der er gravet ned til planum i det nye spor mellem sporskifte 35 og sporskifte 45. Dette spor kommer muligvis til at hedde spor 7a. Skærver er delvist lagt, og en kort sporramme kan også ses.

I blindspor 7 holder der 5 Fcs. Pladsens spor 7 er det vestligste af de nu fem fjernede blindspor med spornumrene 7, 8, 9, 10 og 11.

Sporplan over Str

En sporplan med spor og sporskifter uden numre kan ses på <http://dk.trackmap.net/i>.

Under **The maps** vælg **Map 1**: West Jutland.

På sporplanen over **Str** kan ses:

Spor 10 (ladesporet), spor 9 og 8. Den næste blindspor eksisterer ikke mere. Her holdt en grå vogn med dampvarmeanlæg til personvognene.

Den fjernede englænder foran **kmp Str**

Det nye spor til erstatning for det gamle mellem sporskifte 35 og sporskifte 45 og de fem blindspor på pladsen med spornumrene 7, 8, 9, 10 og 11.

Spor 12 og 13 gik Ø om de fem blindspor. Den sydlige del af spor 13 eksisterer stadig.

Spor 14 er havnesporet (dækket af grus), der eksisterer ned til lige før det fjernede sporskifte 51 ved **Godthåbsvej**. Kommunen har gravet store kloakrør ned, hvor sporskifte 51 lå.

(BL)

Rettelsesblade 491-500 til TIB (Ø/V)

Så kom der er rettelse i TIB, så man nu kan se, hvad stigningsbogstaverne svarer til i promille:

2.4 Oversigt over hvad stigningsbogstaver svarer til i promiller

Stigningsbogstav	Promiller
A	Fra 30,0 til 25,1
B	Fra 25,0 til 20,1
C	Fra 20,0 til 17,1
D	Fra 17,0 til 14,1
E	Fra 14,0 til 12,1
F	Fra 12,0 til 10,1
G	Fra 10,0 til 8,6
H	Fra 8,5 til 7,1
J	Fra 7,0 til 6,1
K	Fra 6,0 til 5,1
L	Fra 5,0 til 3,1
M	Fra 3,0 til 0,0

Kilde: **TIB (Ø/V)**, rettelsesblad 468, **søndag 21. oktober 2012**
(JSL via BL)

On 24/10 2012

Str spor 5 tages i brug igen

Der har været gravet ned i en dybde på 1-1½ meter. Ny ballast er lagt og nyt spor. Nu er alle fem togvejsspor i brug igen.

Dog har der været lagt nye, for dårlige skinner i spor 1 og 2, og disse skinner skal udskiftes med de rustne, bedre skinner, der ligger imellem skinnerne.

(BL)

To 25/10 2012

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > 2.000 tons tung jernbanebro skubbet på plads
2.000 tons tung jernbanebro skubbet på plads

Alt gik, som det skulle, da en 2.000 tons tung betonbro onsdag skulle skubbes på plads ved Øster Doense i Himmerland.

Efter omkring ni timers arbejde, hvor broen med en fart på seks meter i timen blev skubbet de 36 meter fra støbepladsen, kom jernbanebroen på plads i det hul i jernbanedæmningen, der var gjort klar til broen.

"Broindskubningen gik lige efter bogen. Vi begyndte tirsdag og fortsatte tidligt onsdag morgen, klokken 15 stod broen, hvor den skulle, og herefter kunne vi gå i gang med at rigge udstyret fra," siger projektleder Marianne Rasmussen.

Ved indskubningen blev broen hævet fem centimeter og ved hjælp af otte donkrafte skubbet fremad på et skinneresystem. Under hele operationen blev der foretaget løbende kontrolmålinger for at sikre, at broen ikke vred sig, og at den kom til at stå præcis, hvor den skulle.

Jernbanebroen er 34 meter lang, 13,5 meter bred og vejer 2.000 tons. Arbejdet med at støbe broen har stået på siden december 2011, og nu fortsætter arbejdet med at fylde op med jord på hver side af broen, komprimere jorden og derefter lægge skærver, skinner og sveller på broen.

Mandag en 29. oktober vil togtrafikken, der har været afbrudt siden den 20. oktober på grund af broindskubningen, blive genoptaget.

Vejen, der skal føre under jernbanebroen, forventes at åbne i december, og når det sker, vil overkørslen i Storegade i Øster Doense blive nedlagt.

(BL)

Fr 26/10 2012

Sporskifterne frøs i Str

Natten mellem **torsdag 25. oktober 2012** og **fredag 26. oktober 2012** synker temperaturen til under 0 °C, og så sker det, at olien sporskifterne fryser. Friktionen kan også have været større grundet støv og smuds i forbindelse med aflæsning af skærver. Da sporskifterne skal lægges om, så de forskellige morgentog kan afgå, kan det ikke lade sig gøre.

Der er ingen gasflasker ved sporskifterne, så sporskifterne kan holdes varme. To banearbejdere må gang med at tømme de vigtigste sporskifter, så tog kan køre.

Vinterinstruktionen er først gyldig fra den **1. november** hvert år!

(BL)

Lø 27/10 2012

Str spor 7a retableret

Nu ligger det nye spor mellem sporskifte 35 og sporskifte 45. Venstre gren af sporskifte 35 ender kort efter, idet den er 1 meter ned til planum. Måleudstyr står længere henne. Hvor spor 8 på lå, ligger der stabler af nye betonsveller til spor 7. Sporstopperen i vestenden af spor 7 er fjernet for evigt, for nu skal vestenden forbindes med sporskifte 35, der tidligere gik lige ud til spor 12.

En **LEONHARD WEISS**-kran holder i sporskifte 35 med to modsat rettede bag SR-signal 16.1.2 ● "Stop" bag sig. I spor 7a er en kran ved at fordele grus på planum i spor 7. I østenden læsses en **gul** dumper af en **gul** kran. Bagved – nok mellem spor 14 til havnen og sammenløbene af forsvundne spor 12, 11, 10, 9 og 8 – er der bygget en høj dæmning, der kan være overskudsjord eller også en vold Y til at dæmpe støj fra toggangen. En sporstopper er monteret på rangerhovedet en MO-længde efter sporskifte 49. Det kan være gjort efter **søndag 11. november 2012**, for denne dag arbejdede en kram dér, eller før.

Spor 7 og 7a skal udstyres med fremmednet, for når litra MG en gang i fremtiden begynder at køre til **Str**, kan de sættes til fremmednet her. Der er ikke sporplads andre steder.

Ved det nye sporskifte – med antagelig nummer 32 – ligger en ny ●, og lidt derfra et komplet nyt sporgreb (uden ●).

– Måske skal det monteres i stedet for den ellers nymonterede?

(BL)

Ma 29/10 2012

Rettelsesblad 1482-1492 til SIN (V)

Instruks 29.1

Side 405-19

Godsbanen Bramming-Grindsted

Godsbanen er p.t. lukket for trafik.

Rettelsesblad 1487

Kilde: SIN (V) rettelsesblade 1487, **mandag 29. oktober 2012**

Det er desværre for evigt!

Instruks 32.3

Ledig

Instruksen ledig.

Rettelsesblad 1482

Kilde: SIN (V) rettelsesblade 1482, **mandag 29. oktober 2012**

Det er **Est** (Estvad S) i km 73,9⁵⁾ mellem **Sk** i km 70,5 og **Røb** (Rønbjerg) i km 78,0, der er nedlagt.

Tidligere kørte Køf'en fra **Sk** op med hvide Hios-v fyldt med øl til **TUBORG**-lageret. Et par andre virksomheder benyttede også sidesporet. Den sidste gang, skinnerne blev befaret af et jernbanekøretøj, skete **lørdag 23. marts 2002**, da SJK **MH 304** (g) hentede 21 86 DSB211 4 563-8 Hims og kørte derfra som tog PM 6317 (Est-Røb). Der skete sågar en krydsning kl. 11.07, da tog 3836 (Str-Ar) passerede med AR **MR 4245+45**.

Ti år skulle der gå, før sporskifterne S1/S2 blev fjernet. De øvrige spor ligger der endnu og kan ses fra et tog.

⁵⁾ TIB (V), **32. Lg-Str**, side 465-15, gyldig fra **mandag 28. november 2011**, angiver km 74,0.

Fejl på sporskifte i Holme-Olstrup

– tog erstattet af bus Næstved – Holme-Olstrup

Der er i øjeblikket fejl på et sporskifte i Holme-Olstrup. Det gør at vi ikke kan køre tog mellem Næstved og Holme-Olstrup på Lille Syd. Vi har bestilt busser til erstatning for vores tog. Vi kører igen tog mellem Holme-Olstrup og Næstved

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 30. oktober 2012** kl. 14:34

Vi kan igen køre tog mellem Holme-Olstrup og Næstved. Første tog kører fra Holme-Olstrup mod Næstved kl. 16.26. Årsagen til, at vi indstillede trafikken var et defekt sporskifte.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 30. oktober 2012** kl. 16:16

(JSL via BL)

To 1/11 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Forsinkede broelementer skyder åbning af Jernbanebroen til sidst i november

Forsinkede broelementer skyder åbning af Jernbanebroen til sidst i november

Arbejdet med at genåbne jernbanebroen over Limfjorden er på vej ind i den afsluttende fase. Alle kræfter er sat ind, og der arbejdes i døgndrift. Det kan desværre nu konstateres, at de sidste fire broelementer er så sent klar til montering, at Banedanmark først kan melde jernbanebroen klar til togtrafik sidst i november.

Banedanmark og totalentreprenøren har sat alle kræfter ind på at få færdiggjort og monteret den nye broklap, så togtrafikken kan genåbne efter forårets påsejling af jernbanebroen over Limfjorden.

Fire ud af de otte nye broelementer er leveret, og yderlige to er nu på vej til havnen i Aalborg. De mange afsluttende aktiviteter og test er planlagt, så der bliver vundet tid, alle de steder der kan. Men forsinkelsen på de sidste fire broelementer gør, at planen for at tage den nye broklap i brug må rykkes, selvom der fortsat arbejdes i døgndrift.

Banedanmarks adm. direktør Jesper Hansen siger:

"Det er Banedanmark opgave og ansvar at få Jernbanebroen klar til trafik hurtigst muligt. Vi ved, hvor vigtigt det er for de hårdtprøvede passagerer og virksomheder at få genoptaget togtrafikken, og derfor skal jeg også dybt beklage udskydelsen af åbningen."

"Banedanmark er planmæssigt klar med hele strækningen op til Frederikshavn efter sporombygningen, og det er desværre denne ekstra udfordring med de sidste broelementer, der gør, at vi må rykke planen for genåbningen af Jernbanebroen over Limfjorden og dermed genåbningen af togtrafikken."

"Her i slutfasen frem mod genåbningen, ved vi, at vind og strøm spiller en rolle i forhold til, at broklap og kontravægt kan sejles ud og monteres på broen, ligesom der er mange afsluttende tekniske opgaver og sikkerhedsmæssige test, der skal falde på plads. Vi har i samarbejde med vores totalentreprenør lagt en detaljeret og robust plan frem mod en åbning tidligst den 26. november. I takt med at de afsluttende arbejder færdiggøres, melder Banedanmark yderligere ud."

DSB er således nødsaget til at forlænge særkøreplanen med busser mellem Aalborg og Frederikshavn, ligesom Nordjyllands Trafikselskab og Nordjyske Jernbaner må forlænge deres nuværende særkøreplaner frem til, at Jernbanebroen over Limfjorden kan genåbne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17341>, **torsdag 1. november 2012**

(BL)

Bomme ved usikret ovk 33 Bj-Rk

Vejsignalerne ligger på hver side af ovk 33 mellem **Bj** (Bjerringbro) og **Rk** (Rødkærsbro). Der findes kun én ejendom mellem banen og **Tan Å** (Tange). Vejen dertil vil blive asfalteret. Pris for at sikre en usikret ovk: 2-4 millioner kroner.

Endelig kan den ene af de tre La mellem **Bb** og **Rk**, La **75** i km 23,3-23,6, forsvinde.

Nye skinner skal lægges på Langåbanen

I aften ses flere skinner – oftest ikke parvis – være udlagt på den fri bane. De fleste steder ligger skinnerne før eller efter en ovk. Den fungerende på **FC Vg** kan fortælle, at de nye skinner ikke har kunnet tåle at blive lagt ved ovk eller er ikke gode nok. Det minder om situationen i **Str**, hvor skinner i spor 1 og 2 måtte udskiftes med en bedre kvalitet.

Str får nye sporlygter og trådhegn mellem perronspor

I forbindelse med den totale sporombygning mellem spor 1-2 og 3-4 ned i over 1 meters dybde var alt fjernet mellem de to sæt spor.

Sporlygter

Der er rejst nye sporlygter mellem spor 1-2 og spor 3-4, så der ikke i nattetimerne er så mørkt, at lokopersonalet skal bruge en lommelygte for kunne se togsættets tilstand under en forberedelse.

Trådhegn

Før var der lodrette vandrer, der med T-stykker bar vandrette 1" vandrer, så personalet ikke ved et uheld kom til at træde over i nabosporet. I stedet for er der enkelte steder rejst trådhegn mellem sporene. Disse hegn er af samme model, som der i disse år rejses på stationer og langs fri bane for at hindre folk i at krydse spor steder, hvor de ikke må. Med en højde på 1½-1¾ meter og korte topper eller tapper, der rager lodret op, er det de færreste, der have mod og fysik til at krydse dem. Hegnet har mellem sporene har kun den halve højde på ¾ meter og naturligvis ingen opadragende pigge, så uniformstøjet ville blive revet i stykker.

Nye hegn er gode til at forhindre passagerer i at krydse sporene mellem de lave perroner, der ikke blev forhøjede ved sporombygning på stationen. Det er ikke her, at skoen trykker. Næ, det er den asymmetriske placeringen mellem sporene. Da de nye sporlys er rejste midt mellem eksempelvis spor 1 D og 2 D, er det gennemgående trådhegn rejst på nordsiden af lygterne nærmest spor 2. Det betyder, at afstanden mellem trådhegnet og et Linttog i spor 2 kun er ½ meter. Nu måler nok ingen lkf en halv meter i dén højde. Er toget beskidt, ja, så skal der kun et fejltrin til, før toget får det brune smuds tørt af på et ærme.

Derfor skal sikkerhedsrepræsentanten til møde med Banedanmark om dette hegns placering.

Ny skærver

Jo mere kantet en skærve er, desto mindre kan den rutsje mellem andre skærver, når et togs masse trykker en svelle ned under passage. Det er vigtigt særlig på strækninger med højhastighedstog og mange godstog med stort akseltryk. Så vidt, så godt.

Når der lægges kantede skræver i spor mellem perroner, hvor tog parkeres, afsluttes og forbedres før kørsel, er det meget ubehageligt at gå i og ridser fodtøj. Når der desuden er en rende på omkring 30-40 cm's dybde i skærverne mellem to spor, hvor lokopersonalet fremover dag efter dag og nat efter nat skal færdes, er det ikke en god arbejdsplads at gå rundt på.

Det er der vist ingen, der har protesteret imod det endnu.

(BL)

Fr 2/11 2012 – ma 5/11 2012

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Naboinformation Nordlige Jylland > Overkørsel i Bur renoveres

Overkørsel i Bur renoveres

Udsendt til naboer 800 m fra overkørslen.

Banedanmark er i gang med at forny en række jernbaneoverkørsler flere steder i landet. Turen er nu kommet til dit nærområde, hvor overkørslen på Lindtorpvej i Bur skal ombygges.

Lindtorpvej spærret

Overkørslen vil derfor være lukket

– fra fredag den 2. november, kl. 19.00, til mandag den 5. november, kl. 16.00.

Mens vi arbejder ved overkørslen, vil der være spærret for al passage for både biler, tog, cyklister og fodgængere. Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Undskyld vi støjer

Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige, så vi generer togtrafikken og lokalsamfundet mindst muligt. Vi kan dog ikke helt undgå at støje. Det beklager vi og håber på din tålmodighed.

Yderligere information og kontakt

Spørgsmål i forbindelse med ombygningen af overkørslen kan rettes til

....

Kilde:

<http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=17287>,

onsdag 24. oktober 2012

Midlertidig lukning

Jernbaneoverkørsel i Bur lukkes i den kommende weekend

Banedanmark er i gang med at ombygge og forny en række jernbaneoverkørsler mange steder i landet. Turen er nu kommet til dit nærområde, hvor nedenstående jernbaneoverkørsel skal ombygges og fornyes.

Overkørslen på Lindtorpvej i Bur lukkes i perioden

- **fredag den 2. november kl. 19.00 – mandag den 5. november kl. 16.00.**

Mens vi arbejder ved overkørslen, vil der være spærret for al passage for både biler, tog, cyklister og fodgængere. Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Undskyld vi forstyrrer

Vi arbejder i døgndrift, så togtrafikken og lokalsamfundet generes mindst muligt. Der kan dog forekomme mindre støjgener i forbindelse med vores arbejde. Det beklager vi og håber på din tålmodighed.

Yderligere information og kontakt

Spørgsmål i forbindelse med sporarbejdet rettes til byggeleder

...

banedanmark.dk

Kilde: [Holstebro onsdag](#),
onsdag 31. oktober 2012,
side 08

Ovk 345 Bu-Ho dårlig længe

Det er **Lindtorpvej**, der krydser **Vestkystbanen** i ovk 345 i km 175,0. I **Lindtorp** ligger **Str** Kommunes flyveplads med navnet **Lindtorp** Flyveplads, se <http://www.flykort.dk/index.php?aid=567>

I annoncen kunne være anført (med andre ord), at vejtrafikken kan krydse banen i ovk 343 i km 174,2, der ligger ved perronen i **Bu** i km 174,2. Vejens navn er **Bygaden**.

Der har været La **40** i km 174,9-175,0 **Bu-Ho** siden **foråret 2011**. Denne La **40** er ikke anført på **31. Es-Str** gældende for **lørdag 23. april 2011**, men figurerer der **lørdag 21. maj 2012**. En mere præcis dato for indførelse af denne La **40** kan ikke gives, idet den elektroniske La automatisk forsvinder ved dens udløb af gyldighed, og der ikke mere udsendes ugentlige La-hæfter, der var lette at arkivere.

Køretid, ekstra bremsning og acceleration

De fleste tog har 9½ minutter køretid om de 12,4 km fra **Bu** til **Ho** = 78,3 km/t. i gennemsnit, og ind- og ud kørselshastigheden i **Ho** er 40 km/t. over 0,8 km.

Det *kan* køres på 9 minutter, når der accelereres fra **Bu** op til 70 km/t., bremses ned til 40 km/t. ved La **40** over ovk 345. Fra **Ho** bremses ned til 40 km/t. ved La **40** over ovk 345, accelereres op til 80-85 km/t. og bremses pænt til for at standse i **Bu**.

20 måneder har der måttet bremses og brændes ekstra dieselolie af for at kunne holde køretiden eller måske vinde et ½ minut. Ujævnheden i ovk 345 kan kun svagt mærkes.

Når en hastighedsnedsættelse i en ovk forekommer, og udbedring af skaden varer mere end eksempelvis 1 måned, burde ekstraregningen for større slitage på bremseskiver og øget dieselolieforbrug sendes **banedanmark**. Når kommende operatører underskriver fremtidige licenser, burde alle få indført denne klausul, at **banedanmark** skal betale for et sådant merforbrug.

Der er tydeligt, at **banedanmark** har brugt kræfterne på at få strækningen **Kh-Ar** gjort La-fri, hvor mængden af tog er størst – ganske godt, men at det skulle tage over 1½ år, at få lave en ovk er for lang tid – selv i **Vestjylland**.

(BL)

Besigtigelse af ombygning af ovk 345 Bu-Ho

Denne oktoberdag er en af de meget sjældne i år: solskin og en næsten blå himmel. Det er oplagt at rejse til **Bu** for at se på istandsættelse af ovk 345 ved **Lindtorpvej**. Der har været La **40** i omkring 20 – skriver tyve – måneder til stor irritation for lokopersonalet, der har tabt en ½ minuts køretid ved hver passage. Derfor er ovk 345 i km 175,0 lukket fra **fredag 2. november 2012** kl. 19.00 til **mandag 5. november 2012** kl. 16.00.

Str-Bu

Kørebanerne er våde, så der cykles på en almindelig cykel. Vinden kommer fra SV: modvind, så tilrejsen sker med tog L 80742 (Str-Fa) **Str-Ho**. Den normale afgang for tog 742 er 12.19, men Arriva kører med togbus **Str-Vem**, er afgangsen fremrykket med 6 minutter til kl. 12.13.

Der standses i **Hm** med DSB **MFA 5212+12**. At tilrejse til **Bu** sker med et tog til **Ho** skyldes, at måske nægtes der adgang til at få cyklen med i togbus 15234 (Str-Vem), og så der er kun 11,6 km (ad banen) at cykle over til ovk 345. I det dejlige solskin er det en stor luksus at kunne sidde på en sydvendt bænk ved stationsbygningens gavl og spise frokost.

Bu

Togbus afgår fra **Ho** kl. 12.49½ (+½) og ankommer +3 til **Bu** i km 174,2. Der er naturligvis opsat ➔, der leder gennem hen over ovk 343 i km 174,2, der ligger ved perronen i **Bu** i km 174,2. Vejens navn er **Bygaden**. På nordsiden af banen fortsætter **Tangsgårdsvej** med til **Lindtorpvej**.

Ovk 345

Ovk 345 ligger 0,8 V for **Bu** ved **Lindtorpvej**. Solskinnet belyser fra S omkring ni korte sporråmmer, der ligger på kørebanen! Svellerne er fremstillede i **67** – altså 45 år gamle.

Der er lagt nye betonsveller i overkørslen og betonelementer. På kørebanen står 5 store betonklodser, der i nat har været holdere til et telt over ovk. To orangeklædte banearbejdere arbejder med at få betonsvellerne V for ovk til at ligge med ens afstand. En kranfører styrer med kranen på skinnerne løftearmen, der flytter svellerne.

Den tredje orangeklædte banearbejder lægger sommerfugle på hver betonsvelle Ø for ovk. En sommerfugl må være 6, hvor skinneskruerne skal skrues igennem. Han fortalte, at ombygningen skulle være sket i sommer, men der var ikke tid, og i flere ovk blev sporet kun på plads, fordi asfalten "styrede" skinnerne.

En lille kran med en lang, rød arm med nummer **8003** tværs hen over sporet og grabben i jorden på den modsatte side. På nordsiden af ovk står to blå containere, hvor den sydliges låge fungerer som halvtag!

Bu-Str

Efter ni minutter er der set det nødvendige. **Lindtorpvej** er vej **509** fra **Bu** til **Str** med en længde fra ovk 345 (helt til **Str** station) på 18,3 km, hvor der ad banen er 27,1 km. Med vind i ryggen kan den orange jakke og trøje tages af, og skjorteærmer er nok en novemberdag, når der brændes kilojoule af. Det varmer.

Lindtorp Flyveplads

Str Kommune har sin egen flyveplads, og i det skønne efterårssolskin frister det med en afstikker på 1 km for at se, som om der ville være nogle fly at fotografere. Nej, men en susen høres, og en paraglæjder lander i det våde græs, så det sprøjter fra støvlerne. To mere lander.

Da der cykles tilbage, høres et enmotorsfly lægge an til landing. Nej, det kan ikke nås at få et sideskud af landingen, men at cykle tilbage til de fem remiser/hangarer. Piloten skubber selv sit Reims Cessna F.172H Skyhawk-fly med identifikationsbogstaverne OY-DNN ind under tag. Han må have mange kræfter! Nå, der ligger fliser i græsset. I en af de vestlige hangarer lader en anden mand propellen på et **gult** fly rotere med forskellige hastigheder. Et forkromet rør danner en forkant foran køleren.



Se data om **Lindtorp** Flyveplads på <http://www.flykort.dk/index.php?aid=567>.

En oversigt med **OY-REG Danish Civil Aircraft Register** findes på linket <http://www.oy-reg.dk/>

En god 25 km's cykledag. En sådan god dag forekom vist kun én gang i **september 2012**.

(BL)

Str spor 1 renses for termiksvejsninger

Kl. 20.08 kan ingen passagerer passere perronovergangen mellem perron 1 og perron 2. Det ser meget dramatisk ud ved de flyvende gnister, der spredes. Der er flere passagerer, der skal med tog RA 5484 (Str-Ar) fra spor 2 med afgang kl. 20.13. Gnisterne flyver til alle sider i et par minutter.

Perronovergangen mellem de tre perroner og personalets overgange midt på og længst væk er stadig interimistiske i form af træplader med grønne plastbånd. I pauserne mellem de daglige regnbyger og frontpassager er det som at gå på en våd græsplæne.

– Når frosten kommer, bliver de grønne løbere så ikke til skøjtebaner?

(BL)

Sø 4/11 2012

Rettelsesblade 4483-4484 til TIB (V)

31. Es-Str-Es

Nedlæggelse varslingsanlæg Hjerm.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4483-4484, mandag 23. oktober 2012

Det er varslingsanlæg for spor 2.

(BL)

To 8/11 2012

Hm perron 2 har fået et gelænder mere

Varslingsanlægget for spor 2 i Hm blev nedlagt **søndag 4. november 2012**, men der er også sket andre ændringer. Et kort gelænder er opsat på perron 2 mellem de hvide fliser, der hænger ud over den nærmeste skinne, og asfalt på perron 2. Det er for at forhindre afstigende passagerer fra et tog i spor 2 at gå foran toget og bukke sig under de nedrullede bomme og gå hen ad **Østre Hovedgade**. Det gjorde skoleelever, så nu ophører det forhåbentlig. Perron 2 er kortet af, det beskrevne gelænder og skærver spærrer for at gå ud på gade. Passagerer må træde ud i spor 1 for at komme på **Østre Hovedgade** med ovk 377.

Perron 1 har fået et gelænder og trappe ned til **Vestre Hovedgade**.

(BL)

Fr 9/11 2012

Str spor 1-2 får nye, fine skærver

Torsdag 1. november 2012 der skrevet om det kantede skærver, lokopersonalet skal gå i, når togsæt skal klargøres eller afsluttes. Jo mere kantet en skærve er, desto ødelægger den fodtøjet. Der er desuden en rende på omkring 30-40 cm's dybde i skærverne mellem to spor.

Før middag i dag befinder en gul kran med grab fra **Aarsløj MH 5** sig i spor 2. Lidt efter kommer en dumper kørende hen ad spor 2 og standser foran **Aarsløj MH 5**, der fylder grabben med mindre skærver og tipper dem af imellem spor 1 og 2. Det er der, personalet går. Grabben fordeler efterfølgende de små skærver i et jævnt lag, så det ligger pænt. Det pynter og vil være godt at gå i.

(BL)

Sø 11/11 2012

Lille Syd får strøm på

Regeringen har sammen med Enhedslisten besluttet, at bruge 1,7 milliarder kroner på grønne initiativer i forbindelse med næste års finanslov. Det erfarer TV2. ...

Kilde: <http://www.dr.dk/P4/Sjaelland/Nyheder/Naestved/2012/11/11/11075540.htm>

(JSL via BL)

Ma 12/11 2012

Usikret ovk 33 Bj-Rk bliver sikret



Den usikrede ovk 33 giver adgang til kun én ejendom lige S for banen. Omkring **lørdag 1. december 2007** kom der La **75** i km 23,3-23,6 **Bj-Rk** (Bjerringbro-Rødkærsbro) og i km 23,8-23,5 **Rk-Bj** og **GIV AGT** i begge kørselsretninger. Hver ovk har =)) =)) =)) =)) =)) = .

Fra **mandag 12. november 2012** bliver den forvandlet til at være sikret med halvbomme.

I øjeblikket er der på de 10,9 km mellem de to stationer hele tre La:

La **75** i km 18,1-19,0 grundet usikrede ovk 25 og 26.

La **75** i km 23,3-23,6 grundet usikrede ovk 33.

La **80** i km 24,6-24,8 grundet sikring af sporet under gammel vejbro.



Næsten alle tog har en køretid på 7½ minut, hvilket giver en gennemsnitshastighed på 87,2 km/t., og det kan lige lade sig gøre, men det giver hård kørsel, meget brændstofforbrug og slid på bremserkiver.
(BL)

Rettelsesblade 4487-4488 til TIB (V)

32. Lg-Str-Lg

Annulleret ibrugtagning overkørsel 33.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4487-4488, **fredag 2. november 2012**

Fredag 9. november 2012 stod det nye relæhus på de fire metalfundamenter, men vejsignaler lå stadig ned.

(BL)

2021

Hvad sker der, når **signalerne fjernes?**

DSB **Signal**programmet

Værd at vide om **signaludskiftningen**

Se mere på [abc/nyesignaler](#)

(BL)



UDLAND

Sø 22/7 2012

Skånestur

JSL, JSA og undertegnede var en tur til **Malmö** for at se på Veolias nattog til **Berlin** med de gamle danske sovevogne Bc-t og toget fra **Malmö** til **Stockholm** med Taurus og selvfølgelig mange andre spændende ting.

Hyllie

Vi startede med, at vi kørte til **Hyllie** og så nogle Pågatåg, Øresundstog og et SJ X2000 fra **Kh**.

Malmö

Derefter kørte vi lidt rundt i **Malmö** mod **Malmö C**, men på vejen kørte vi lige forbi **Malmö** trafikmuseum, som har to sporvogne, som de plejer at køre med om sommeren. De kørte nemlig rundt med dem, da vi kørte forbi, så vi satte bilen og gik over og tog billeder af den ene af dem, inden den kørte. Da den kørte, passede det med, at den anden sporvogn, som netop kørte forbi længere oppe af sporet, som førte to veje den ene var mod **Malmö** slot, hvor den anden sporvogn kørte hen. Den anden vej fører langs hovedindgangen på trafikmuseet og videre ud af vejen. Da den første sporvogn, vi så, var kørt, kom den anden sporvogn tilbage fra **Malmö** slot og kørte ned af sporet, hvor den første sporvogn netop var kørt fra.

Derefter fik vi lidt billeder af den, inden at vi fortsatte videre mod **Malmö C** og videre mod godsbanegården, inden vi kørte ud af **Södra stambanan** til **Hjärup** – også kaldet **Jakriborg** mellem **Malmö** og **Lund**, hvor vi stod og fangede et par godstog, mange Pågatåg og Øresundstog og en solo kørerne Hector Taurus 242.531 mod **Lund**. Lige efter kom så Veolia med deres tog fra **Stockholm** til **Malmö** med Hector Taurus 242.503.

Hjärup

Derefter kørte vi så mod **Landskrona**, men på vejen kom vi forbi en bro over banen mod **Hsb** ved **Dösjebro**, og der var så godt at stå, at vi valgte at blive og se et par Pågatåg og Øresundstog kører forbi, inden vi kørte retur mod **Hjärup** for at kunne nå at tage Veolia med deres tog retur til **Stockholm** med Hector Taurus 242.503, men vi nåede det desværre ikke. Netop som vi ankom til Hjärup, kom den susede forbi, men vi blev så i **Hjärup** og fik så igen nogle Pågatåg, Øresundstog, et par SJ X2000 og et Railpool godstog, som kom fra **Malmö**.

Malmö Central

Derefter kørte vi tilbage til **Malmø**, hvor vi kørte ind på **Malmø Central**, hvor Veolia nattoget holdt klar til afgang mod **Berlin** med 5 danske Bc-t vogne som Euronight301 mod Berlin med Green Cargo Rc2 1110. Da den så var kørt fra **Malmø C**, vendte vi snuden hjemad mod **Danmark** igen.
(KP via BL)

Find og få vist Hjärup og Jakriborg

I Google Earth indtast "Jakriborg" og tryk på Return.
(BL)

Lø 4/8 2012

Udflugt til Fw og Flb

På læssevejen i **Fw** (Flensburg Weiche) stod et par læssede DB Roos(-t) og en længere stribe Eaos fra VPS og OnRail samt AAE Eanos og længst inde mod **Flb** VPS 1702 (MaK-lokomotiv). Vi kørte ud til broen lidt syd for **Fw** og så bl.a. en DSB MF med IE-tog. Da solen nu var kommet bedre frem ville jeg gerne lige se på Eaos og Eanos'erne igen på vej tilbage, men nu var de væk ...

... hurtigt tilbage til broen, og efter nogen ventetid kom VPS-toget kørende klokken 18:25 mod syd. Ea(n)os'erne var tomme.

(JSL via BL)

Fw

Efter vi havde kigget i **Pa**, kørte vi til **Flb** og kiggede lidt rundt og kom til nogle læssespor ved **Fw** (Flensburg Weiche), hvor der holdt en MaK-lokomotiv med nogle godsvogne, som vi tog lidt billeder.

Dernæst kørte vi ud på en bro syd for **Fw**, hvor der kom ME-sæt 86 og nogle regionaltog med en 143'er til **Neumünster**. Derefter kom der så en DB 112'er til **Flb**.

JSL og JSAjr ville gerne tilbage til godsvognene på læssesporret ved **Fw**, men lige som vi havde forladt broen, kom EG 3110 med et godstog. Da vi ankom til læssesporret, var hele toget væk, så vi skyndte os tilbage til broen syd for **Fw**, hvor der først kom en DB 112'er med et tog til **Hmb Hbf**. Lidt efter kom MaK-lokomotivet med godsvognene forbi, så det var en stor bonus, at vi fik den.

Da den var kørt forbi, kørte vi tilbage til JSL's Sommerhus.

(KP via BL)

Sø 5/8 2012

NEG

På tredjedagen kørte vi så af sted mod **Anb** for at se på V200.00Z, som kørte 3 ture mellem **Anb** og **Dagebüll Mole** som et ordinært tog på strækningen.

Vi kørte direkte til **Dagebüll Mole**, hvor vi ankom næsten samtidig med, at V200'ern ankom med det første tog. Med sig havde den NEG VT 71 med, som afgik mod **Anb** kort efter, at de var ankommet. Lige efter at NEG VT 71 var kørt af sted, lavede V200'en omløb, kobled sig på stammen og trykkede tilbage til to Kurswagen, som muligvis var kommet dertil tidligere på dagen. V200 holdt der i godt 40 minutter, inden at den kørte retur til **Anb**. Inden havde vi dog fået en masse billeder af den på molen og var inden afgang kørt ud på strækningen ved **Dagebüll Kirche**, hvor vi tog den, da den kørte mod **Anb**.

I **Blocksberg** skulle V200'en krydse med VT 71'en med to Kurswagen, så vi kunne nå foran V200'een igen og fange den nær **Blocksberg**, hvor den kom kort tid efter.

Da den så var kørt forbi, kørte vi ind mod **Anb**, hvor vi så V200'en køre op til DB intercitytog med de to Kurswagen for derefter at køre ud på NEG's eget vendespor. Her ventede den på DB Intercitytog skulle komme med de nye Kurswagen til **Dagebüll Mole**.

I mellemtiden var der mulighed for at se på lidt DB 218'er med Autozug til og fra **Westerland** og på MZ 1439, som desværre stadig står i sit eksil i **Anb** hos NEG.

Da vi havde fået set det, kørte vi ud til **Blocksberg** igen, hvor vi tog V200'eren, som kom uden Kurswagen, da DB Intercitytog var forsinket, så man valgte at køre uden, at Kursvognene var ankommet.

I **Blocksberg** skulle VT 71'en krydse med V200'en, så vi tog også lige VT 71'en med to Kurswagen fra **Dagebüll Mole**. Derefter kørte vi til **Dagebüll Mole**, hvor der var tid til at tage lidt nærbilleder af V200'en, inden vi igen kørte ud på strækningen og fangede VT 71'en ved **Dagebüll Kirche** og derefter V200'eren ved **Blocksberg** på vej tilbage til **Anb**.

I **Anb** ventede vi på, at de skulle hente Kursvognene og ranger til **Anb** NEG station, hvor vi ville fange den ved vandtårnet, inden vi atter kørte ud på strækningen og fangede den ved Maasbüll med to Kurswagen.

Dernæst fulgte vi efter den til **Dagebüll Mole**, hvor vi lige så, at de lavede omløb, og VT 71'en, som var slukket og stod forenden af molen på et sidespor, inden vi igen kørte ud på strækningen og fangede V200'eren ved **Blocksberg** med dagens sidste tog med V200'en.

Vi trillede derefter mod **Anb** igen, hvor vi igen så på nogle DB 218'er med Autozug, intercitytog og på NOB's Di 6 (tidligere NSB Di 6), som kører enkelte persontog mellem **Westerland** og **Hamburg Altona**, hvor de fleste af NOB's tog bliver trukket af en ER 20.

Efter en lille times tid i **Anb** kørte vi ud lidt vest for **Anb** og så på nogle Autozug fra **Westerland** og **Anb** og på persontog med NOB ER 20.

Da vi havde stået der i et stykke tid, valgte vi at vende snuden hjemad via **JSL's** sommerhus for at hente vore ting, inden vi kørte tilbage til **Sjælland** efter en herlig weekend udflugt i grænselandet.

(KP via BL)

Udflugt til Schleswig-Holstein

Turen gik igen til grænselandet; denne gang dog længere mod vest. Vi så (desværre kun så) dagens første tog med V200 007, E9 med V200 007, Heizwagen 105 (der kommer fra OHE), de to røde DB "ABn" + "Bn" og "MR-toget" VT 71. Vi fik en del fotos af toget på **Dagebüll Mole** og så E13 på vej mod **Anb neg** med V200 007 + de to røde nærtrafikvogne+Heizwagen 105 + 2 kurswagen.

I **Anb neg** stod MZ 1439 og skinnede i solen, for flot er den jo. Klokkeren 13:23 fotograferede vi AR AR 2052 med flag og **Vestbane**-logo ved perronen i **Anb**.

Vi ville egentlig have haft V200 007, når den enten kørte over det lille torv ved jernbanens vandtårn, eller ved siden af MZ 1439, men da IC-toget sydfra med de gennemgående vogne til **Dagebüll Mole** var forsinket, blev V200 007 holden nord for den store overkørsel, og vi kiggede på andre ting i stedet.

Pludselig så vi bommene gå ned, og V200 007 kørte mod NEG-banegården; man havde opgivet at vente på kursvognene.

Nå, vi fik heldigvis gode billeder på strækningen og molen af de andre tog (Zug 17 + 20 samt 21 + 22) V200 007 kørte denne eftermiddag, og vi fik den også med jernbanevandtårnet i baggrunden, da den kørte over den lille torvagtige plads.

Efter dagens kørsler blev V200 007 parkeret i banens værksted, og I4 dukkede op.
(JSL via BL)

Lø 11/8 2012

Udflugt til Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH

*(fortsat fra **VETERANMATERIEL OSV.**)*

Anb

Da vi havde fået kigget rundt på området i **Tdr**, kørte vi mod **Anb**, hvor vi fik set NEG VT 71 komme fra NEG's station og køre ud til deres vendespor. Derefter kom der en NOB Di6 på vej mod **Westerland (Sylt)**.

Dagebüll Mole

Da vi havde kigget lidt, kørte vi mod **Dagebüll Mole**, hvortil V200 007 ankom fra **Anb**. Dernæst foretog den omløb på molen, hvor vi havde mulighed for at få lidt billeder af V200'eren på molen. Derefter så vi den afgik mod **Anb**.

Da den var kørt, trillede vi mod **Anb**, hvor vi fik lidt billeder af MZ 1439, som desværre stadig stå i **Anb**.

Blocksberg

V200'eren krydsede med NEG VT 71, og hvor det var muligt for os at kunne komme foran den igen, og tage den ved **Dagebüll Kirche**, inden vi kørte ud på **Sylt-banen**

Klanxbüll

Tog med 218'er og et enkelt NOB DE 2000 på vej til **Westerland (Sylt)**.

neg=

Da vi havde set det kørte vi mod **Anb**, hvor vi fangede V200'eren sammen med MZ 1439 på **Anb** NEG station. Ude på strækningen tog vi den ved **Blocksberg** både til og fra **Dagebüll Mole**, og som også var den allersidste kørsel med V200'eren mellem **Anb** og **Dagebüll Mole** i år.

Da vi havde fået pakket sammen, kørte vi ud til **Sylt-banen** til **Dreieckskoog** ved **Klanxbüll**, hvor vi stod og fik en masse billeder af 218'er med Autozug, IC-tog og flere af NOB's toget med Di6'er og DE 2000.

Senere kørte vi så lidt længere ud mod **Hindenburgdæmningen**, hvor vi igen fik nogle tog på **Syltbanen**.

Efter nogen tid trillede vi stille og roligt tilbage, men da et af armsignalerne mod **Klanxbüll** havde fuld sol og så rigtig flot ud, blev vi enige om, at vi lige ville vente på det næste Autozug og tage den ved armsignalet. Kort tid efter kom der også en 218'er med et Autozug på vej mod **Westerland (Sylt)**. Det så bare rigtig godt ud sammen med armsignalet. Lige efter den var kørt forbi, kom der en bagfra mod **Anb**.

Da den så var kørt, kørte vi tilbage mod **Sjælland** igen, hvor vi først var i **Rg** kl. 00.30 **søndag 12. august 2012**, og jeg var hjemme kl. 01, så jeg var godt brugt efter en rigtig herlig tur og min tredje tur til **Anb** i år.

(KP via BL)

Fr 31/8 2012

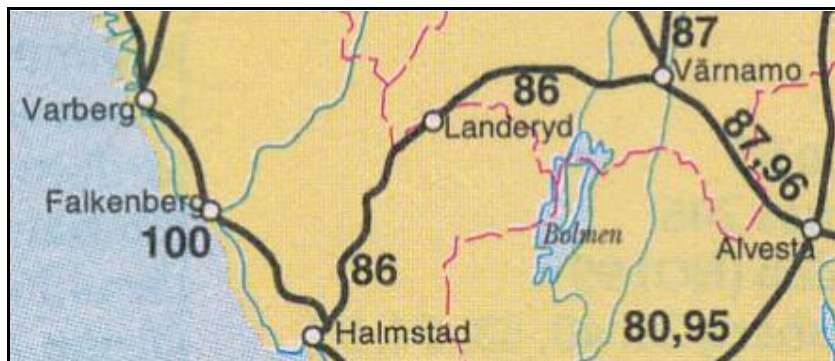
Udflugt til Torup og Hyltebruk i Halland

På den enkeltsporede strækning fra **Hd** (Halmstad C) til **Nässjö**, 196 km lang, udgår der en 11,8 km kort godsbane.

Strækningen fra **Tou** (Torup) til endestationen **Hyb** (Hyltebruk) mistede sin persontrafik i **1996**, men godstrafikken er sandelig ikke indstillet. *oi* anbefalede et godt fotosted ved nogle søer og en jernbanebro Ø for den eneste mellemstation **Ryk** (Rydöbruk) i km 4,5. Det skulle fotomæssigt være bedre end stationfotos af eftermiddagsgodstogsparret. I **Hyb** i km 11,8 er det godt at stå på Järnvägsgatan, hvorfra rangering kan ses ifølge anbefalingen.

Tou blev besøgt første gang **tirsdag 15. januar 1991**, hvor tog 2027 standsede kl. 12.36½ med SJ **Y1 1274**. Næste dag kl. 11.14½ overhales **T43 213** med tog 9096 med af samme togsæt i tog 2028. Tyve år senere, **torsdag 25. august 2011**, blev det første godstogsbillede fotograferet i trekanten i norden af stationen af tog 76512 (Hd-Hyb) med GC **T44 344** + blå GC **T44 351** + blå GC **V5 53** + 29 gsv. kl. 9.26. Den blå V 5 rangermaskinen blev altså i **Hyb** for at rg.

Godstoget retur passerede **Tou** kl. 12.38.



RES PLUS tågtider 6 januari – 14 juni 2008, side 3. Strækning 86.

August 2012

Denne sommer er der kommet en anden køreplan for godstogene, og nu kører formiddagsgodstoget i den modsatte retning.

Ventetiden på tre timer til returløbet er nu nedsat til en time.

Rådene fra *oi* følges med først at se på rg i **Hyb** med rangermaskinen for derefter at få to gode strækningfotos af de to eftermiddagsgodstog ved søerne Ø for **Ryk**.

Billetkøb foretages til buslinje **400 Hyltebruk** med afgang kl. 9.42.

Godstog

70332	M-L	Tou 5.30, Hyb 5.59
70432	S	Tou 5.30, Hyb 5.59
70335	M-F	Hyb 9.00, Tou 9.25
70333	LS	Hyb 13.18, Tou 13.42
70330	M-F	Tou 14.13, Hyb 14.32
70339	M-F	Hyb 15.15, Tou 15.34

Ved mdt Halmstad

Før i tiden lå der mellem **Hd** og **Hdr** (Halmstad Rbg) to maskindepoter (SJ og privatbane) med tre-fire rundremiser, der eksisterer endnu – dog uden spor eller sporforbindelser. Privatbanen HBJ's remise i østenden af stationen er revet ned.

Nu om stunder er der ingen remiser i brug mere, og Green Cargo har Rc'er stående ved/på en rangerrist, hvorfra havnebanen udgår.

I dag ses der foruden de sædvanlige Rc-lok og en V 5 rangermaskine et ånglok/damplok. Det **må** der kigges nærmere på. Ved indgangen til **mdt Hdr** (antagelig dets navn, gættet) holder der:

INFRANORD SPR 4100

INFRANORD PLB 4080

green cargo V5 160

green cargo Rd2 1078

green cargo Rd2 1030

SJ T 23 122 + grå MLJ 1 (Malmö-Limhamns Järnväg), der er banens første psv. + ånglok BLHJ 2 (Bjärred-Lund-Harlösa Järnväg) + SJ 1578 (b) psv. + SJ 166 (b) psv.

green cargo Rc4 1301

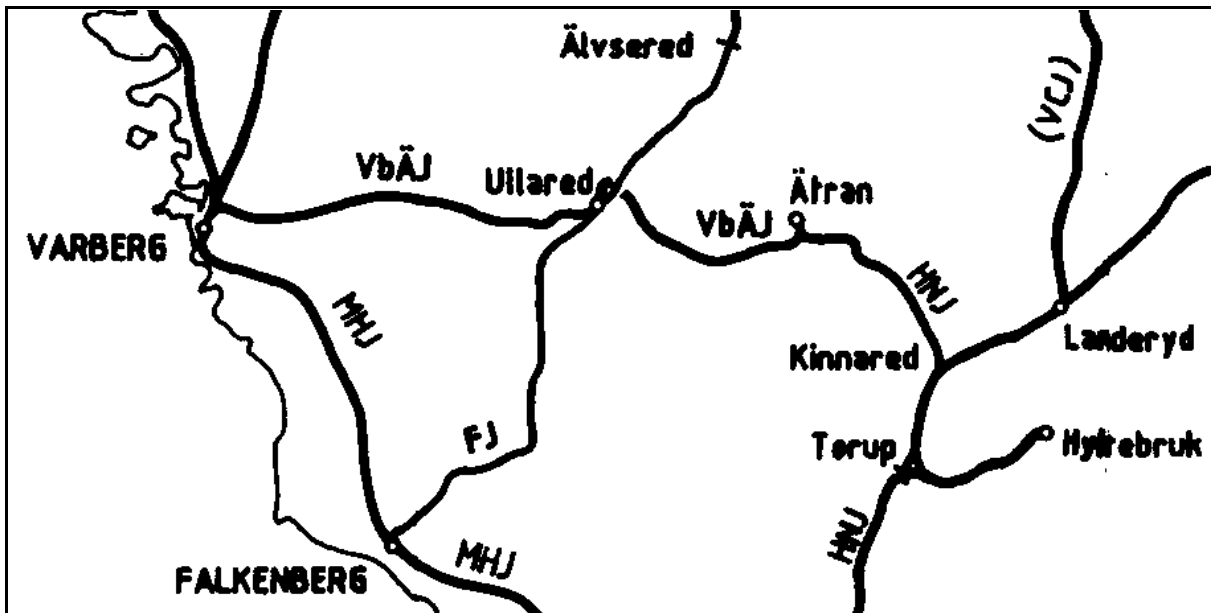
LMV1929B skinnebus

Noget ikke uniformeret personale er ved stammen, og der spørges om kørsel.

– Til Landeryd 10.10. Der bliver et ophold i **Torup** på femti minutter. I weekenden bliver der et ångtreff med tre ånglok, men desværre har et af lokomotiverne haft nedbrud, så toget trækkes af diesel. Hjemmesiden er www.tagdagaa.se

Landeryd har glemt, hvor ligger (selv om jeg har skrevet om stationen for et år siden), men det kan næsten kun være på strækning 86 **Hd-Nässjö**; for der kører antagelig ikke ånglok på hovedstrækningen. Særtoget har tognummer 73234 (Hd-Lrd). Frem med kortet. Station nummer to NØ for **Tou** og forgreningsstation. Banen mod N er ikke vist i [Halmstad Hylte Laholm Tidstabell för Halmstads, Hylte och Laholms kommuner. Gäller 11 dec 2011 – 8 december 2012](#). Nedlagt for persontrafik?

Desværre må særtoget, som ikke personførende, ikke have nogen med; en gyldig billet til **Hyb** var ellers købt. Der er kun et kvarter til busafgang 9.42, og selv om der er vej i indersiden af den krumme station, tør jeg ikke løbe den vej. Ender den blindt eller med et låst låge, misses bussen kl. 9.42. På "ydetsiden" af stationen er der knap 1,5 km at løbe. Selv om jakken tages af, damper kedlen i tre kvarter inde i bussen. Ja, sådan går det, når et ånglok uventet opdages.



Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubben, side 394-395.

Tou-Hyb (Torup-Hyltebruk) 11,8 km, persontrafik indstillet mandag 10. juni 1996. Ej i Sveriges Kommunikationer 1971.

Kinnared-Ätran 18 km, nedlagt onsdag 1. februar 1961.

Lrd (Landeryd) – Smålands Burseryd 14,5 km, persontrafik indstillet mandag 2. juni 1985.

På Google Earth ses skinner liggende til Hällabäck. 20 km fra Landeryd.

Hyb

Det tager 67 minutter at komme frem med bussen til **Hyb** stasjon, hvor der holder mange lukkede gsv. Bag vognrækkerne med lukkede godsvogne anes grå containerne. For et år siden passeredes **Tou** af nogle containervogne over normal profilstørrelse. I **Hyb** rg [green cargo 177](#) [V5 53](#) en tre-fire gange, så der kommer nogle rangerbilleder i hus. Den store fabrik, der modtager eller sender de mange godsvogne, har ingen skiltning ud mod stationen; dog står der på **HYLKE BRUK** med rustne bogstaver på et tårn.

Forgrund bag vejens autoværn er [gule](#) potentilla hybrid "Jackmann", buskpotentilla. Fotograferingen er hurtigt gjort færdigt, og personalet holder vist siesta i ukendt tid. Der er tid til at handle ved [ICA marked](#) modsat stationen. At forlade **Hyb** kl. 12.19 med buslinje 400 fra forpladsen vil være passende, så der vil være god tid til at komme ud til søen/søerne.

Langs skoven på sydsiden af stationen ligger der flere spor, hvor henstillet materiel kan ses, bl.a. [LOKE 47012](#) og SJ [Xa 337](#) samt SJ 506441

SJ 506441
Q12

ÅGARE: EKA AB
FÖR: VÄTERPEROXID
HEMSTN: BOHUS

Som ranglemaskine fungerer SJ [28 V3](#), Es-selingen.

Kl. 9.16
passerer SJ [B 1312](#) per-

ronovergangen i spor 1 og efterfølgende rg over til sin stamme i spor 2. Forfra ligner den en dansk E-maskine – dog med en stor frontlanterne.

Ti minutter efter kommer ånglok BLHJ 2 ud fra **mdt Lrd** og kører til sin stamme: + SJ 1578 (b) + SJ 1655 (b).

Kl. 10.32 (22) afgår SJ [E2 1333](#) + BJ 225 Co 8d + BJ 2858 Co9 + BJ 3????.

Fra Lrd til Tou

Kl. 10.36 (21) afgår tog 89237(Lrd-Tou) bestående af SJ [B 1312](#) + 3384 + 4163 +

BJ 3927 RB 6 + BJ 55171 SV1-L. Der standses 10.49½-49½ i **Kinnerad**, der tidligere var en forgreningsstation. Før i tiden var det tre nabostationer fugurerende som forgreningsstation. Der var mange strækninger før i tiden – særlig i **Skåne**.



Var stannade tåget? Sveriges järnvägsstationer från A till Ö. Stationer och holdepladser med persontrafik 1856-2011. Side 10.



Ångtåg draget av ångloket B nr 1312 från Landeryds järnvägsmuseum.

Landeryds Järnvägsmuseum (74)

spv 1435 WGS84 57.07600 N 13.26014 Ø
Halmstad-Nåssjö Järnvägs gamla lokstation som idag är museum. **Oppet:** se hemsidan. **Evenemang:** Tågdagarna i Landeryd 1-2/9 – se annons – samt reseverksamhet som utannonseras via hemsidan. **Kommunikationer:** Egen bil alternativt tåg från Halmstad eller Nåssjö. **Tel:** 0371-57 03 50.
kontakt@landeryd.org – www.landeryd.org

Tågsommer 2012, side 21

Togskifte i Tou

Ankomst 11.00 (23), hvorefter [B 1312](#) foretager omløb.

Ad godsstrækningen **Tou-Hyb** er der ikke tildelt tognumre til de tog, der kører af tre svenske skinnebusser. Der køres i en sporspærring. Afgang 11.55½ (2½) med **gul** [YB08 1131](#) + 2204 + 1177

Tou-Hyb-Tou

Standsnings **Hyb** kl. 12.13-25 (+7/±0).

På tilbageturen bliver der standses der kl. 12.36½-37 ved trinbrættet med det ukendte navn. Det må være **Rydö** i km 4,3, idet **Rydöbryk** ligger i km 4,8. Tænk, det blev fotograferet opfattet i går som er "efterladenskab" efter den nedlagte persontrafik for år tilbage! Ja, tilværelsen er fuld af overraskelser.

Langtidshukommelsen kan ikke rumme alt, for en måned efter denne standsnings fandt sted, opdages det i notaterne, at tog 2044 med **rød** SJ [Y1 1274](#) standsede ved trinbrættet **onsdag 16. januar 1991** kl. 9.12. Rimfrost friskede det hele op. I notaterne står der "**Rydöbryk**".

– *Hvor lå/ligger **Bäknared**?* Kilometerangivelser savnes i "Var stannade tåget? Sveriges järnvägsstationer från A til Ö. Stationer och holdepladser med persontrafik 1856-2011".

Tou an kl. 12.47 (+3).

191c (0, 0)

TORUP 191
Bäknared
Rydö
Rydöbruk
HYLTEBRUK (Hylte)

Var stannade tåget?
Sveriges järnvägsstationer från A til Ö. Side 36.

Tou-Hd

På **lørdage** kører der kun fire tog **Hd-Nässjö** og tre tog **Nässjö-Hd**. Fra **Tou** mod **Hd** er der følgende afgang: 11.20, 13.08 og 17.34. Desværre må afrejsen foregå med dagens andet tog, tog 8537 (Nässjö-Hd), fremført af **gul** Y31 1404.

Summa summarum

Denne **fredag** og **lørdag** blev der set tre varme ånglok, hvoraf to aldrig var set før, samt et koldt damplokomotiv. Kørsel på en strækning med et personførende tog, hvor der dagen før intet anedes om denne mulighed! Det er dejligt, at der stadig anno **2012** kan fås meget positive jernbanemæssige overraskelser.

(BL)

Ma 3/9 2012

Halmtåg förgyller slätten

En helt anden slags tog, der med sikkerhed ikke har problemer med bremseprocenten, ses på <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/sydnytt/tag-forgyller-slatten>.

(JSL via BL)

Ti 11/9 2012

Østrigske og italienske togekspeditionssteder trafikeret af TX Logistik A/S

– *Hvor ligger Kufstein, Hall i Tirol, Tarvisio Boscoverde og Verona?*

På ÖBB-strækning 300 ligger **Kufstein** i km 2,3, kote 482; **Jenbach** i km 40,9, kote 530; **Hall in Tirol** i km 66,6, kote 582; **Innsbruck Hbf** i km 75,3 i kote 582; **Staatsgrenze** i km 111,7 (v. **Kufstein Grenz**) ÖBB/RFI km 240,1 (v. **Verona**)

På RFI strækning 50, **Brennero/Brenner** i km 239,5 i kote 1371, **Tarvisio Boscoverde** i km 88,8, kote 732; **Verona** i km 0,0, kote 65 m.

Kilder: Eisenbahnatlas Österreich, Schweers + Wall, **2005**.

Eisenbahnatlas Italien und Slowenien/Atlante ferroviario d'Italia e Slovenia, Schweers + Wall, **2010**.

(BL)

Fr 12/10 2012

Deutsche Bahn rustet til vinteren

DB er rustet til vinteren 2012/13, og der er planlagt en reserveflåde til 2014, lyder det fra ledelsen i DB. Efter de mange uheld og fejl i den forgangne vinter, mener DB nu, at selskabet er helt klar til den kommende kolde årstid.

"Vi har investeret meget i et bedre beredskab", siger DB-chef Rüdiger Grube til Frankfurter Rundschau.

Sidste år investerede DB et trecifret euro-millionbeløb i ekstra vinterberedskab, og nu er koncernen igen parat til at investere et tocifret millionbeløb i afisningsanlæg, opvarmede skinner, varmeblæsere og snerydningsudstyr.

Takket være investeringerne kunne DB allerede i sommer begrænse problemerne med klimaanlæg i togene, idet selskabet har renoveret mere end halvdelen af anlæggene i ICE-2 togene.

Der vil imidlertid først komme en varig forbedring i togdriften, når DB råder over en reserveflåde, og det vil, ifølge Grube, ske i slutningen af 2014.

Her må togproducenterne stramme sig an og levere funktionsdygtige tog til tiden, lyder det fra Grube. Netop togleverancer har tidligere været et problem for DB, og det mener Grube ikke, at producenterne kan tillade sig længere.

"For konkurrenterne sover ikke, især ikke de asiatiske konkurrenter", siger Grube.

ÖBB bygger nyt hovedkvarter

De østrigske baner bygger 37.000 km² nyt hovedsæde i Wien.

Grundstenen til hovedsædet blev lagt den 11. oktober, og det nye hovedsæde kommer til at ligge lige ved Wiens hovedbanegård.

Den nye bygning, der skal stå færdig i august 2014, vil samle mange af ÖBB's kontorer, der ligger spredt i Wien.

I alt 1.700 medarbejderne får arbejdsplads i det nye hovedsæde, og ÖBB's ledelse forventer, at der kan spares cirka fem millioner euro om året ved, at medarbejderne flytter sammen i en bygning.

Alene i lejeomkostninger forventer ÖBB at spare 12,5 millioner euro over de næste 15 år.

"Ved at koncentrere ÖBB' aktiviteter vil vi på landsbasis kunne sænke omkostningerne med mere end fem millioner euro om året og gøre arbejdsgangene mere effektive", siger ÖBB-chef Christian Kern, og fortsætter

"Denne bygning har stor betydning. ÖBB befinder sig i en væsentlig forandringsproces, og vi vil fremover være mere effektive og kundevenlige, og vores nye hovedsæde skal være med til at ændre vores arbejde."

Det er et konsortium, der står bag opførelsen af bygningen, og ÖBB underskriver en lejekontrakt for 80 år, hvorefter bygningen bliver ÖBB's ejendom.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 12. oktober 2012**
(JSL via BL)

Lø 27/10 2012

En lille tur Skåne rundt

Jeg tog toget fra **Næ** 08:56 (ME + DD via **Kj**).

I **Hbg** stod SJ Rc3 1063 med cirka 20 nyreviderede AAE Sgns ved den tidligere (og nu genåbnede) kombiterminal ved siden af rangerbanegården. Denne terminal bruges bl.a. af TX Logistik, der har overtaget COOP-toget fra Green Cargo. Sgns'erne skulle til **Ånge** og ombygges til tømmervogne for RushRail. Det var aftalt mellem Green Cargo og RushRail, at Green Cargo skulle hjælpe med rangeringen, så toget kunne komme ud, men det var der vist noget knas med, for toget blev stående i (mindst) et par timer. Bag dette tog stod 185 693-9 grå/blå Railpool/TX Logistik og 185 408-2 MRCE/TX Logistik sort og bl.a. med Marco Polo logo. Lidt fra Pågatågsstationen **Ramlösa** – og desværre lagt fra fotogent – stod TMY M 1111 med InfraNord's målevogn Qim 33 74 9850 250-5.

Ved siden af rangertårnet stod to T44'er og to V5'er; alle i det gamle orange/blå design.

I **Landskrona** stod bl.a. 4 GC Hbbi(II)ns 842/881 og så noget trætte og hensatte ud – utroligt så relativt nye og store vogne står arbejdsløse. NetRail's flotte Tbis stod også i **Landskrona**.

I **Malmö** så vi en CN Sdgmns⁸³² med klistermærke fra NetRail samt tre-fire CN Sdgmns⁸³², der stod og afventede reparation for TX Logistik.

Ved frihavnen (ved siden af området for nye personbiler) var TÅGKRAFT TMX 1031 og TMX 1033 startet op og kørte lidt senere op mod rangerbanegården med en enkelt FS Sdg...

Hjemrejsen på Sjælland

Hjemturen fra **Kh** til **Næ** skete med RØ 3061 bestående af 605 sæt 04. Afgang **Kh** 19:44 og ankomst **Næ** 21:14. Toget stoppede ved alle stationer på **Lille Syd**, så det er ikke hver dag en BR 605 kører – nærmest – som lokaltog på **Lille Syd**. (fortsætter under **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**)
(JSL via BL)

Frygt og fascination – i udenlandske jernbanemalerier

DR 2 LØRDAG 12.36 Lige siden Nielsen fra Aarhus Universitet indtog. For nogle varslede den de første togs Skinner blev lagt i giver en række eksempler på, en faretruende udvikling, – andre første halvdel af 1800-tallet, har hvordan kunstnere fra forskellige hilste jernbanen velkommen. jernbanen givet anledning til ge lande har opfattet jernbanens både frygt og fascination. Henry

Kilde: Kristeligt Dagblad, Radio & Tv, **fredag 26. oktober 2012**, side 1
(BL)

Fr 2/11 2012

BR 605 med DB-logo

På <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6133644> ses DB 605 008 på slæb efter en 101'er. Det, der undrer mig, er, at den har DB-logo. Jeg troede faktisk ikke, DB kørte med de 605'er, der ikke er udlejet til DSB.

Så er det da en af dem, der brude være navngivet efter det eksotiske rejsemål Seebad Heringsdorf ...
(JSL via BL)

Lø 10/11 2012

Smukke, hvide bjerge

White Mountains i den amerikanske delstat New Hampshire byder på nogle af verdens smukkeste naturscenarier, verdens ældste bjergbane og, ifølge de lokale selv, verdens dårligste vej.

Det antikverede damplokomotiv udspyr en gevaldig bølge af dampskyer, mens det langsomt skubber togvognens last af forventningsfulde turister foran sig op ad bjerget.

Tempoet er mere end adstadigt, men visse steder er strækning da også gevaldig stejl med en hældning på op til 37 grader.

Vi befinder os om bord på en af de farvestrålende togvogne fra The Mount Washington Coq Railway, der er intet mindre end verdens ældste bjergbane. Siden 1869 har banen transporteret besøgende til toppen af Mount Washington, der med sine 1.917 meter er det højeste bjerg i det nordøstlige USA.

...

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **explorer**, **lørdag 10. november 2012**, side 30

JESPER MØLLER. Jyllands-Postens udsendte medarbejder FOTO: Jesper Møller og Visit White Mountains

(BL)

Sø 9/12 2012

Nye togtider fra 9. desember 2012

9. desember 2012 gennemfører NSB den største ruteomleggingen i historien. Denne dagen endres togtider over hele landet, men Østlandet vil oppleve de største endringene med en helt ny ruteplan.

Kilde: <http://www.nsb.no/rutetider/last-ned-rutetabeller-article37627-4325.html>

Oslo-Trondheim (10.-23. juni og 6. august – 8. december 2012) kører der M-F 4 togpar, L 2 togpar og S 4 togpar. I den nye køreplan (9. december 2012 – 8. juni 2013) er tiderne kun lidt ændrede.

(BL)

DIVERSE

Præcisionsgruppe Struer/Herning

Nye skinner

Uge 42 lukkes strækningen Struer-Holstebro for udskiftning af 23 km skinner.

Dialog

Har du talt med din lokomotivfører i dag?
Har du talt med din trafikleder i dag?

Sporarbejde

Lørdag den 11.08.2012 begynder sporarbejdet på Struer station. Det betyder, at pladsen i togvejssporene bliver meget begrænset og en hel del mere rangering. For at pustespillet skal gå op, kræver det fleksibilitet fra alle ½½personalegrupper – vi ser frem til et godt samarbejde.

Dialog

Vi skal blive bedre til at tale med hinanden. Trafiklederne skal huske at informere lokomotivførerne, når der skal køres rust. Måske kan der vindes tid ved at vende en krydsning, hvis begge lokomotivførere ved det, kan de køre efter det. Det er vigtigt med en positiv dialog mellem de forskellige personalegrupper. Vær opsøgende i forhold til dine forventninger.

Landsdækkende præcisionsdag

Torsdag den 6. september afholdes over hele landet præcisionsdag. Præcisionsgrupperne vil være til stede på perronerne og observere hvordan trafikken forløber. Sammen vil vise hvordan vi driver jernbane, når vi gør det rigtig godt! ...

Kilde: Nyhedsbrev, nr. 12, **august 2012**

(BL)

Lø 4/8 2012

DSB Nordjylland: Det kører rimeligt trods pladsproblemer

DSB's togbusser nord for Limfjorden, der er indsat på grund af den ødelagte jernbanebro i Aalborg og et sporarbejde på det nordlige skinnenet, kan ikke altid rumme alle de, der gerne vil med. Stationsleder Even Andersen, DSB, erkender, at der kan opstå pladsproblemer, hvis der er mange kunder. Vi kan ikke have ti busser standby, så vi følger løbende op på det, forklarer han, der mener, at "det kører sådan rimeligt godt". DSB har nu skaffet to reservebusser, der kan assistere på strækningen Aalborg-Frederikshavn.

Kilde: DR P4 Nordjylland Nyheder, **lørdag 4. august 2012**

Kilde: DSB Intranet, **mandag 6. august 2012**

(JSL via BL)

Ma 6/8 2012

S-togene kører efter en ændret plan i dag

Københavns Kommune er desværre ikke blevet helt færdig med byggeriet ved Nordhavnsvej, hvor der er blevet bygget en midlertidig togbro. Derfor kører der i dag ingen S-tog mellem Svanemøllen og Hellerup, og det påvirker mange S-togs-linjer.

Arbejdet med at renovere broer på Køge Bugtbanen er afsluttet til tiden, men til gengæld har der været et kabeltyveri ved Ny Ellebjerg, hvor omkring en kilometer kabel er fjernet. Vi kører derfor efter en nødkøreplan i dag.

Sådan kører S-togene i dag:

I morgenmyldretiden kører der tog hvert 10. minut mellem Hillerød og Hellerup.

For at komme fra Hellerup til København kan kunderne tage Øresundstoget eller skifte til et S-tog mod Ny Ellebjerg, og derefter skifte igen på Ryparken. Der kører Togbusser mellem Hellerup og Svanemøllen og bus 1A kan også benyttes.

Linje A kører hvert 20. minut.

Linje B kører hvert 20. minut mellem Høje Taastrup og Ryparken.

Linje C kører hvert 20. minut mellem Ballerup og Svanemøllen og igen mellem Klampenborg og Ryparken.

Linje E kører hvert 20. minut mellem Køge og Svanemøllen og igen mellem Hellerup og Hillerød. Mellem Hellerup og Hillerød standser toget på alle stationer og kører hvert 10. minut frem til kl. 9

Linje F kører ca. hvert 10. minut mellem Ny Ellebjerg og Hellerup.

Linje H kører igen normalt og standser på Kildedal.

I skrivende stund har vi ikke en afklaring på, hvor længe vi kører efter nødkøreplanen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 6. august 2012**

(JSL via BL)

On 8/8 2012

74.000 studerende benytter billigt transporttilbud

Antallet af HyperCard og UddannelsesKort er rekordhøjt og tredoblet siden sidste år. DSB har fået nye værktøjer til at nå ud til de studerende og hjælpe hurtigt.

74.000 HyperCard og UddannelsesKort er på vej ud til de studerende, så de er klar til at starte på deres studie efter sommerferien. Sidste år valgte kun 22.000 studerende at benytte sig af samme løsning. Dermed er antallet af kort tredoblet på et år. Det skyldes, at flere unge søger om et kort, men også at DSB har fået nye værktøjer til at hjælpe de unge, så lange ekspeditionstider undgås.

Mareridt sidste år

Udfordringen ved kortene er, at den enkelte studerende skal godkendes af både uddannelsesinstitutionen og Uddannelsesstyrelsen, før bestillingen af kortet lander hos DSB. Det giver en lang behandlingstid.

Samtidig erfarer DSB sidste år, at de unge glemte at betale regningen i tide. I år er de på forkant og har sendt SMS'er ud til 17.000 studerende, der minder dem om, at de skal betale, før de kan få deres kort.

"Det var et mareridt sidste år, fordi de forskellige parter ikke snakkede ordentligt sammen. Vi er bedre med i år, og jeg har mere ro i maven," siger Torben Jørgen Nielsen, der er kundecenterchef i DSB.

Medarbejdere har flere værktøjer

DSB's medarbejdere i kundecenteret er i år blevet udrustet med en drejebog med spørgsmål og svar, når de studerende ringer ind og har brug for hjælp. Dermed får de det korrekte svar, lige meget hvem de spørger.

"Strategien er at svare rigtigt første gang, så de unge ikke bliver kastebolde i vores system. Det giver tilfredse kunder og kortere behandlingstid," siger Torben Jørgen Nielsen.

Og medarbejderne kan mærke, at drejebogen er en stor hjælp og giver gladere kunder. De er hver dag i kontakt med mange unge, der er frustrerede. Nu kan de hjælpe hurtigere.

"Vi får ikke så mange skideballe som før," siger Sannie Juul Sørensen, rejserådgiver i DSB.

Refunderinger undgås

Regningen for kortene sendes ud til de unge på mail, og det opdager mange først, når det er for sent. Torben Jørgen Nielsen mener, at det er fordi, de unge kommunikerer mere på Facebook og telefon end på mail. Det er problematisk, fordi kortet skal betales, før de kan få det. Dermed mangler flere studerende et kort, når de starter på deres uddannelse.

Det løser DSB som noget nyt ved at udstede et midlertidigt kort, så snart regningen er betalt. Og det sparer DSB for en masse besvær med refundering af billetter.

"Det var ligesom at slå ind i en dyne, da vi sidste år havde mange problemer med tilbagebetaling af billetter. Det er blevet meget nemmere, at vi bare kan udstede et bookingnummer, så de unge selv kan hente en midlertidig billet i billetautomaterne," siger Anette Worm, der også er rejserådgiver i DSB.

Torben Jørgen Nielsen ser også muligheden for at udstede et midlertidigt kort som en af de helt store løsninger på sidste års problemer.

"Vi er så godt med, som vi kan være," siger han.

Næsten halvdelen af kortene er allerede sendt ud til de studerende, så de er klar til brug, når mange starter her i august.

Fakta:

Hvad er HyperCard?

HyperCard er et tilbud til studerende på landets ungdomsuddannelser, der giver stor rabat i den kollektive trafik. For 300 kroner om måneden kan man frit køre med bus og tog i sit takstområde og få rabatter på billetter i resten af landet.

Hvad er et Uddannelseskort?

Studerende på videregående uddannelser kan få rabat i den kollektive transport med et Uddannelseskort. Egenbetalingen er på 578 kroner om måneden, hvorefter Uddannelsesstyrelsen dækker resten af beløbet.

Flere kort på vej

Allerede i august 2012 er bestillingerne af Hypercards og Uddannelseskort større end antallet af det samlede salg sidste år, hvor kun 22.000 kort kom ud til de studerende. Der er indtil videre bestilt 30.000 kort til august, 12.000 i september og 32.000 i oktober i 2012.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 8. august 2012**

IC4-kørsel indstillet efter sammenstød i Kastrup

IC4-togene blev kortvarigt igen taget ud af drift, efter at to togsæt mandag morgen ramlede sammen under rangering ved Kastrup. Havarikommissionen undersøger nu, hvorfor det ene togsæt ikke kunne standse.

...

Kilde: <http://ing.dk/artikel/131031-ic4-koersel-indstillet-efter-sammenstoed-i-kastrup>

Dieseltog kan have sundhedsmæssige konsekvenser for passagerne

Kilde: http://www.dr.dk/P1/orientering/indslag/2012/08/08/08160051_1.htm

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 8. august 2012**

– Der kan jo være helt "tåget" på **Kn** (Nørreport) ...
(JSL via BL)

Sø 12/8 012

Togrejsende udsat for tiggere

Centrum: – Har du en lille mønt til en hjemløs? Dette spørgsmål hører mange af de rejsende på perronerne på banegården i Odense for tiden.

Der har ifølge Majbrit Christensen, der er DSB 's markedschef for Sydjylland og Fyn, flere danske tiggere end normalt.

Hold på småpengene

– Det er ret slemt for tiden, og det generer både de rejsende og vores personale, fortæller hun.

DSB 's togpersonale har flere gange bedt tiggerne om at forlade perron-området, dog uden held.

DSB vil i den kommende uge se nærmere på problemet, men har også en klar opfordring til de rejsende.

– Jeg opfordrer kraftigt til, at folk på perronerne stopper med at give tiggerne penge.

Det er forbudt at tigge i Danmark, og det er meget generende, lyder det fra Majbrit Christensen.

Vagter i centret kan hjælpe På Odense Banegård Center, der er ejet af ATP Ejendomme, er der dagligt faste vagter tilknyttet.

Men vagterne har kun opsyn i selve centret, ikke på perronerne, som er DSB -område.

DSB vil nu undersøge muligheden for et samarbejde med centrets vagter, så togpersonalet kan ringe og bede om hjælp til at få tiggerne væk.

Jeg opfordrer kraftigt til, at folk på perronerne stopper med at give tiggerne penge.
Majbrit Christensen, markedschef i DSB Sydjylland.

Kilde: Fyens Stiftstidende, **søndag 12. august 2012**

Kilde: DSB Intranet

(JSL via BL)

Ti 13/8 2012

[> Forside > Sporarbejde > Trafikinformation > Sporarbejde Struer-Skive 13. aug. – 30. sep. 2012](#)

Sporarbejde Struer-Skive 13. august – 30. september 2012

Fra og med mandag den 13. august til og med søndag den 30. september udfører Banedanmark sidste fase af den omfattende sporfornyelse af jernbanen mellem Struer og Langå. Du kan finde detaljeret information om selve arbejdet på Banedanmarks hjemmeside.

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

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

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

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

Her på siden vil al tilgængelig og nyttig information om **Fase 4 – perioden fra 13. august – 30. september, sporspærring mellem Struer og Skive – være at finde.**

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/sporarbejde/12-trafikinformation/34-sporarbejde-struer-skive-13-aug-30-sep-2012>
(BL)

On 14/8 2012

DSB øger antallet af afgang med IC4

Fra midten af august vil IC4 køre 127 ugentlige afgang både med og uden passagerer

Fra mandag den 13. august har DSB udvidet antallet af afgang med IC4-tog til 127 ugentlige afgang. Fremover vil IC4 ikke alene køre mellem Aarhus og Esbjerg med passagerer, men også fast mellem Aarhus og Aalborg. For at få flere erfaringer med togene er der også planlagt en række faste afgang mellem Aarhus og København i rotationsløb mellem IC4-værkstederne i de to byer.

Adm. direktør i DSB Vedligehold Frank Olesen siger:

»DSB har nu kørt en måned med passagerer i IC4-togene, og de har fungeret ganske tilfredsstillende uden sikkerhedsmæssige hændelser. Det samme gælder for den første dag med udvidet antal afgang, hvor vi kørte med en fin rettidighed,« siger Frank Olesen og fortsætter:

»Flere IC4-tog med passagerer i kommerciel drift er en udvikling, vi hele tiden har arbejdet hen i mod, og med denne forøgelse af antallet af afgang med passagerer, kommer vi nærmere målet med at skaffe flere siddepladser til de danske togpassagerer. Vi planlægger at indsætte IC4 i landsdelstrafikken i forbindelse med køreplanen for 2013.«

I alt vil DSB køre 127 afgang med IC4 om ugen, indtil den nye køreplan for 2013 bliver lanceret i december i år. Her er planen, at IC4 skal indgå i landsdelstrafikken igen.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 14. august 2012**

(JSL via BL)

To 15/8 2012

Lokomotivførerne giver den 100 procent under ombygning

Under opgraderingen af Nordvestbanen, der startede 2. juni og fortsætter frem til 2. september, har togene mellem Kalundborg og Holbæk kørt 100 procent rettidigt.

"Det er usædvanligt at køre 100 procent rettidigt over så lang en periode. Det er aldrig tidligere sket i DSB's historie, og vi ligger også højt med hensyn til rettidigheden øst for Holbæk," siger gruppeleder for lokomotivførerne på Depot Kalundborg Tommy Damstedt Jørgensen.

Det er frugten af Banedanmark og DSB's fælles indsats. Parterne har i 2010 vedtaget en målsætning om, antallet af forsinkelser skal halveres frem mod 2020.

Lokal indsats fremmer rettidigheden

Til det formål har Banedanmark og DSB nedsat 15 lokale præcisionsgrupper landet over. Tommy Damstedt Jørgensen var som gruppeleder på depotet i Nykøbing Falster en af pionererne bag arbejdet.

Historisk set har Banedanmark og DSB ikke været dygtige nok til at koordinere indsatsen mod forsinkelser, men det er vendt nu, fastslår Tommy Damstedt Jørgensen.

Snakker sammen

"Banedanmark og DSB snakker sammen, og aldrig har togene kørt så rettidigt som nu. Samarbejdet har givet pote, og det drejer sig ofte om ganske små ting. Som da vi på Næstved Station vandt to og et halvt minut ved at skifte til et spor, hvor togene kunne køre hurtigere ind på stationen," siger han.

Det er et resultat af et samarbejde, hvor lokomotivførerne, der kører togene og styringsmedarbejderne, der tilrettelægger sporbenyttelsen, møder hinanden og udveksler erfaringer i præcisionsgrupperne.

Store Præcisionsdag

Banedanmark og DSB har udnævnt den 6. september til Store Præcisionsdag. Her rykker præcisionsgruppernes medlemmer ud på stationerne for at møde kunderne, observere, måle og blive klogere på, hvordan de kan komme nærmere målet, om antallet af forsinkelser er halveret i 2020.

Fakta: Sådan opgraderes Nordvestbanen

Opgraderingen af Nordvestbanen betyder, at togene mellem Lejre og Holbæk for øjeblikket er erstattet af busser, og at der er indsat MR-tog mellem Holbæk og Kalundborg.

Formålet med opgraderingen er at etablere dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød. Arbejdet, der varer tre gange tre måneder, starter i år og fortsætter i somrene 2013 og 2014.

Når arbejdet er overstået, kommer der til at være dobbeltspor i hele strækningens længde fra **Ro** til Holbæk, og hastigheden vil være hævet fra 120 km/t. til 160 km/t.

(JSL via BL)

Limfjordsbroen udskyder åbning af jernbane

Påsejlingen af Limfjordsbroen tvinger DSB til at forlænge sporarbejdet i Nordjylland frem til den 29. oktober. Pendlerne mellem Lindholm og Hjørring skal nøjes med bus længere tid end forventet. Det skyldes reparationen af Limfjordsbroen, der blev skadet, da et finsk skib i marts sejlede ind i den.

Oprindeligt skulle jernbanen mellem Lindholm og Hjørring være åbnet 11. september, men det udskydes nu til, at selve Limfjordsbroen åbner den 29. oktober, oplyser DSB i en pressemeddelelse.

– Der arbejdes stadig med at udbedre skaderne på Limfjordsbroen. Det betyder, at særkøreplanen med busser fortsætter, til broen er udbedret, så vi kan komme til at køre over Limfjorden, siger regionschef Region Vest hos DSB. Jørgen Rasmussen.

Påsejlingen betyder, at pendlere og andre rejselystne må se frem til nogle flere busture i det nordjyske, da togene ikke kan køre mellem Aalborg og Hjørring, så længe broen er i stykker.

DSB udskyder åbningen af strækningen mellem Lindholm og Hjørring for at undgå for mange stop og skift i rejsen, som det hedder. I stedet kører bussen på hele strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn.

Skal man direkte fra København eller Aalborg til Frederikshavn og bruger bussen, så er det samme rejsetid som med toget. Ellers er rejsetiden forlænget fra fem minutter og op til en halv times tid afhængig af, hvor man skal fra og til, oplyser Jørgen Rasmussen.

DSB forventer altså, at togene kan køre nord for Limfjorden fra den 29. oktober.

– Bliver broen færdig før, så vil vi også køre til Hjørring tidligere. Men sporarbejdet helt til Aalborg er planlagt til at være færdigt til den 29. oktober, siger Jørgen Rasmussen.

De berørte passagerer, som rejser fra Nordjylland til København, kan dog glæde sig over, at de stadig kan benytte tilbuddet om gratis indgang i Tivoli, så længe der er åbent.

Påsejling af Limfjordsbro forlænger sporarbejde

DSB's tog, skulle igen have været på skinner mellem Aalborg og Hjørring den 11. september. Men påsejlingen af Limfjordsbroen har besværliggjort sporarbejdet, og det betyder nu, at det ikke bliver færdigt til tiden. DSB har derfor i samråd med NT, Region Nordjylland, Nordjyske Baner og de fire involverede kommuner besluttet at forlænge kørslen med busser i Vendsyssel frem til Limfjordsbroen genåbner og også strækningen Lindholm-Hjørring er færdiggjort – forventelig i løbet af oktober.

Læs hele nyheden på dsb.dk.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 15. august 2012**

(JSL via BL)

Nyt dobbeltspor ved hovedbanen klar til nytår

Det kommer til at påvirke togtrafikken i efterårsferien at få det nye fem kilometer lange dobbeltspor i hjertet af København gjort færdigt. Til gengæld vil rettidigheden mellem København og resten af landet blive endnu bedre.

Der bliver udsigt til færre forsinkede tog mellem København og resten af landet, når det nye fem kilometer lange dobbeltspor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg som planlagt åbner inden udgangen af året.

Inden dobbeltsporet kan tages i brug, skal Banedanmark dog ombygge sikringsanlægget på Københavns Hovedbanegård, og det kommer til at betyde indskrænkninger i trafikken i skolernes efterårsferie i uge 42.

"Arbejdet med det nye dobbeltspor foregår lige i hjertet af København, og når vi arbejder så tæt på Hovedbanegården, der er knudepunkt for togtrafikken, kan vi desværre ikke undgå at påvirke togdriften. Selv om vi forsøger at lægge så meget af arbejdet om natten, i weekender og i ferierne for at genere pendlere mindst muligt, har de store etaper af anlægsarbejdet løbende kunnet mærkes i form af reduceret togdrift over Øresund og til resten af landet," siger projektchef Niels Henrik Andersen fra Banedanmark og fortsætter:

"I uge 42, hvor de fleste pendlere holder efterårsferie, skal vi have ombygget sikringsanlægget på hovedbanegården. Det vil desværre betyde tilsvarende indskrænkninger i trafikken, som passagererne også har oplevet her i sommer, og det beklager vi. Det er til gengæld også den sidste store omgang for at færdiggøre projektet, og vi forventer som planlagt at tage det nye dobbeltspor i brug til den nye køreplan for 2013," siger Niels Henrik Andersen.

DSB og DSB Øresund er ved at planlægge trafikafviklingen for uge 42.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 15. august 2012**

(JSL via BL)

Ti 17/8 2012

Antallet af gratister er faldet

Antallet af gratister ligger i år på det laveste siden 2002. I år er andelen af gratister på 3,78 procent, i 2002 lå det på 3,63 procent. Tallet er inklusive de såkaldte grågratister, som er kunder, der tror, de har gyldig billet, men ikke har det. Antallet af egentlige gratister, altså kunder, der bevidst ikke har gyldig billet ligger også på det laveste antal siden 2002 med 1,78 procent. I 2002 var tallet på 1,63.

Det lave tal skyldes bl.a. S-togsrevisorernes indsats i S-togene og ved såkaldte razziaer, at det er blevet nemmere og hurtigere at skrive afgifter ud via pda'erne, at kontrolafgiften er blevet højere, og at det er blevet nemmere at købe billet på farten.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 17. august 2012**

(JSL via BL)

On 22/8 2012

Transport af vindmøllevinger til Esbjerg havn

Trafikstyrelsen og TØF (Transportøkonomisk Forening) afviklede i går, **tirsdag 21. august 2012**, i **København** seminaret "Mere gods på banen"; programmet findes via linket herunder

[http://www.toef.dk/file.php?name=files/Godsp%*c3*%*a5*bane/Invitation%20Gods%20p%*c3*%*a5*%20Bane.pdf](http://www.toef.dk/file.php?name=files/Godsp%c3%a5bane/Invitation%20Gods%20p%c3%a5%20Bane.pdf)

En af foredragsholderne var Mette Heileskov Bülow fra Vestas, som angiveligt (jeg var ikke selv til stede ...) oplyste, at de første vogne læsset med vindmøllevinger til **Esh** holdt klar ved vingefabrikken i **Lauchhammer** nord for **Dresden**. På grund af forskellige (bureaukratiske?) "knuder" var den første transport endnu ikke kommet af sted og kunne fortsat ikke komme af sted. Kunden til disse specifikke vinger, der allerede var læssede, kunne ikke vente meget længere, så hvis ikke snart de resterende "knuder" løstes, ville de pågældende vinger blive overført til lastbil og befordret til **Esh** ad landevejen.

Det, som åbenbart har så svært ved at lade sig gøre i **Europa**, har fundet sted i **USA** i en hel del år, og for den sags skyld også i **Kina**; men begge steder er læsseprofilen jo også en del større end her. Der findes utallige videoer på Youtube af den slags transporter i **USA**; her er links til et par stykker:

<http://www.youtube.com/watch?v=d9DyB3T2jSc>

<http://www.youtube.com/watch?v=-e-pE2E8uw&feature=related>

(LuJ via BL)

Ros til DSB's personale efter vellykket evakuering

Et InterCity-tog, der var undervejs fra Københavns Lufthavn, Kastrup til Aalborg, måtte forrige søndag standse i Korsør med røgudvikling.

Da redningsberedskabet nåede frem, havde togpersonalet evakueret toget, og togføreren havde orienteret kunderne om, hvordan de skulle forholde sig, hvis de kom hjem og begyndte at føle sig skidt tilpas.

Det har affødt ros fra politiinspektør Erik Johansen, Sydsjællands og Lolland Falsters Politi, der har sendt en hilsen til sin kontakt i DSB Beredskab & Sikkerhed, beredskabschef Hardy Olsen:

"Jeg skriver til dig for at gøre opmærksom på, at det efter vores opfattelse er foregået meget tilfredsstillende. Jeg håber, du giver lyd fra dig, hvis DSB har noget, I mener, vi kunne have gjort anderledes. Det glæder mig at kunne konstatere, at det vi træner igen og igen, fungerer i en skarp situation," skriver Erik Johansen.

DSB Trafik og togets personale sørgede for, at kunderne fra det havarede tog kom med det efterfølgende InterCityLyn-tog, der standsede ekstraordinært i Korsør.

Fra Aarhus H til Aalborg indsatte DSB Trafik desuden et rettidigt InterCity-tog som erstatning for det havarede tog.

Et par timer senere, og efter DSB Hjelpevogn havde inspiceret det havarede tog, kørte det som tomt materiel til Klargøringscenter Kastrup for reparation. Toget bestod af IC3-togene MF 5019 og 5078.

Den årlige Storebæltsøvelse, som politiinspektøren henviser til, finder sted natten til søndag den 28. oktober, hvor vi samtidig stiller urene en time tilbage. Det giver øvelsesdeltagerne, DSB og beredskabet en time mere at arbejde i.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 22. august 2012**
(JSL via BL)

To 23/8 2012

I dag, **torsdag 23. august 2012**, var Folketingets Transportudvalg nede og se på Storstrømsbroen, og på <http://www.tv2east.dk/artikler/nu-kommer-den-nye-storstroemsbro> kan man læse (og se), der er opbakning til en ny bro, der heldigvis også ser ud til at få fortov/cykelsti.

(JSL via BL)

Tog til tiden sætter spor på bundlinjen

DSB har kørt historisk flot i årets første seks måneder, og det har sat synlige spor på økonomien.

DSB's resultat før skat udgjorde i 1. halvår 2012 et underskud på 125 mio. kr., men hvis resultatet korrigeres for engangsposter – blandt andet til fratrædelser – blev det et mindre overskud på 38 mio. kr.

»DSB har i 1. halvår 2012 oplevet kundevækst og bedre økonomi primært som resultat af en forbedret rettidighed. Og det er netop tog til tiden og en styrket økonomi, der er vores absolutte fokus og nødvendigt for at genvinde tilliden til DSB», siger administrerende direktør Jesper Lok.

Kundevækst, rettidighed og kundetilfredshed

Halvårsregnskabet viser også fremgang for både passagertal, rettidighed og kundetilfredshed.

89,6 millioner gange trådte en kunde ind i toget for at komme på arbejde, i byen eller på besøg i årets første halvdel. Det er 3,4 millioner flere end i samme periode sidste år. Det svarer til en vækst på fire procent. S-tog fik to millioner ekstra kunder og servicerede i alt 53 millioner.

»DSB har i 1. halvår 2012 oplevet kundevækst og bedre økonomi primært som resultat af en forbedret rettidighed. Tallene viser, hvor vigtigt det er, at vi leverer et produkt, som kunderne kan have tillid til. Vi har stadig et stort arbejde foran os, men vi er på rette vej,« siger økonomidirektør Jacob Kjær og fortsætter:

»Det er en positiv udvikling, at omkostningerne er kommet under kontrol. Det viser, at det vi gør, virker. Men vi befinder os fortsat på et uacceptabelt højt niveau, og derfor er der ingen vej uden om effektiviseringerne. En virksomhed kan ikke have et sådant omkostningsniveau, hvis den skal være konkurrencedygtig», siger Jacob Kjær.

Rettidigheden for Fjern- og Regionaltog lå i første halvår på 95 procent mod 90,2 i samme periode i 2011. S-tog oplevede også en stigning fra 95,2 til 96,7. Den positive udvikling har blandt andet baggrund i en robust køreplan, en fokuseret indsats i lokale præcisionsgrupper og færre fejl på DSB's tog. Tiltag, der dog blandt andet er blevet udfordret af sommerens omfattende sporarbejder.

Kundernes tilfredshed bevæger sig også i den rigtige retning. Det viser både kundetilfredshedsundersøgelsen fra foråret 2012 og de seneste omdømmetal, der siden 4. kvartal 2011 er steget 0,6 point og lander på 50,1.

»DSB skal være en sund virksomhed med en bæredygtig økonomi, et godt grundprodukt og tilfredse kunder. Halvårsregnskabet viser, at vi har taget de første vigtige skridt, men vi får ingenting foræret. Vi skal levere hver eneste gang. Vi har brugt foråret til at forberede SUNDT DSB, inden længe vil vi begynde at se de konkrete tiltag, der skal være med det til stabilisere DSB,« siger Jacob Kjær.

Faktaboks

DSB's resultat før skat udgjorde i 1. halvår 2012 et underskud på 125 mio. kr. sammenlignet med et underskud på 69 mio. kr. i 2011. Resultat for 2. kvartal var isoleret set et underskud på 32 mio. kr. i forhold til et underskud på 50 mio. kr. året før.

Resultatet er markant påvirket af de igangværende effektiviseringsbestræbelser. Således er der alene til fratrædelsesomkostninger indeholdt 183 mio. kr. Herudover er resultatet påvirket af højere afskrivninger og finansielle omkostninger, herunder øgede pensionsomkostninger til de udlånte tjenestemænd (40 mio. kr.).

Korrigeret for disse engangsforskel udgjorde resultatet i 1. halvår 2012 et overskud på 38 mio. kr.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 23. august 2012**
(JSL via BL)

Ma 27/8 2012

Ny bro over Storstrømmen på finansloven

Regeringspartierne foreslår en ny Storstrømsbro anlagt til en værdi af 3,9 milliarder kroner, og alt tyder på, der er politisk flertal for forslaget.

Forslaget om en ny bro fremgik af finanslovsforslaget, som finansminister Bjarne Corydon (S) lagde frem på et pressemøde kl. 10.00.

Anlægsarbejdet starter i 2016 og er planlagt til fire år, så den nye bro kan stå færdig samtidig med Femern Bælt-forbindelsen i 2020, hvor den erstatter den nuværende Storstrømsbro opført i 1937.

Den nye bro, der kommer til at være 3,9 kilometer lang, får et dobbeltsporet elektrificeret jernbanefrog og et kombineret brofag for vejtrafikken med en service- og redningsvej, der til daglig kan benyttes af cyklister og gående.

Broen vil nøjagtig som den nuværende have sit landfæste på Masnedø og i Orehoved – dog med en blødere vestgående kurve med en radius på 6.200 meter, der muliggør hastigheder for togene på op til 200 km/t. mod 100 km/t. på den eksisterende bro. Hastigheden for bilerne vil fortsat være 80 km/t.

Mellem Vordingborg og Masnedø vil togene fortsat skulle passere den enkeltsporede Masnedsundbro fra 1937. De trafikale konsekvenser heraf forsøges begrænset ved etableringen af et overhalingsspor i Vordingborg.

Den nye bro stigninger og fald kommer til at være maksimalt 12,5 promille. Det er samme gradienter som for Femern Bælt-forbindelsen, så det vil – i modsætning til den eksisterende Storstrømsbro – ikke medføre vægtbegrænsninger for godstogene.

Udsigt til EU-støtte til ny bro

Finansieringen af broen foreslås hentet fra Infrastrukturfonden, hvor risikotillæggene på allerede besluttede anlægsprojekter reduceres. Risikotillæggene på nye anlægsprojekter udgør typisk 20 procent af anlægssummen.

Staten har også udsigt til at kunne opnå en betydning økonomisk støtte fra EU. Da broen er en vigtig trafikal korridor i Europa – en del af TEN-banenettet – vurderer Banedanmark, broen sandsynligvis vil kunne opnå samme støtte som Femern Bælt-forbindelsen – 50 procent støtte til projekteringen og 20 procent støtte til anlægsarbejdet.

Renovering af gammel bro dyr og besværlig

En renovering af den eksisterende bro og etableringen af en tunnel i stedet for en bro har også været inde i overvejelserne men er fravalgt.

Renoveringen af den eksisterende bro vil set over resten af broens levetid være næsten ligeså dyr som at etablere en ny bro, alt imens det billigste bud på en tunnel – en sænketunnel – kostede næsten to gange så meget som en ny bro.

Desuden ville renoveringen af den eksisterende bro forudsætte en totalspærring af banen i 12 måneder og vejforbindelsen i to år. Med etableringen af en ny bro, kan spærringerne af banen begrænses til 2-3 måneder, og Banedanmark vil koordinere spærringerne med Femern Bælt-projektet, så længerevarende sporspærringer forsøges nyttiggjort i begge projekter.

Læs mere i Banedanmarks rapport, hvor forslaget i finansloven er nævnt som scenarium nr. 4.2, der er en variant af scenarium 4 inklusiv cykel- og gangsti.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 27. august 2012**
(JSL via BL)

/9 2012

CYKELTOG Frem til nytår er det gratis at tage sin cykel med i Arrivas tog uden for myldretiden, der gælder: mandag til torsdag klokken 6-9 og 15-17, fredag 6-9 og 12-17, lørdag 11-15 og søndag fra klokken 15 til 19.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 41, **september 2012**, side 3

KØREPLANER Vestbanen har 15. september fået ny køreplan, der gælder frem til 8. december 2012. Buslinje 140 mellem Blåvand og Oksbøl har også fået ny køreplan, så tiderne for bussen og toget passer sammen.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 41, **september 2012**, side 7

INDBRUD Fire ukendte gerningsmænd brød 22. august ind på Arrivas billetkontor på Silkeborg Station. Lokalet er dog video overvåget, og politiet har derfor gode muligheder for at kunne identificere tyvene.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 41, **september 2012**, side 8

Arriva fik nye skinner under toghjulene

Onsdag morgen 15. august klokken otte blev den røde snor endelig og officielt klippet til genåbningen af strækningen Herring-Skanderborg efter fire måneders sporarbejde.

TOGDRIFT MIDTJYLLAND

Det var en smilende og lettet Arriva tog-direktør, der stod klar på Silkeborg Station til dagens begivenhed. Fire måneders venten var slut. Og det blev fejret med manér.

»Vi er rigtig glade for, at der nu kører tog igen. Nu forestår der et arbejde med at få kunderne tilbage i toget. Men her og nu vil jeg gerne sende en stor tak til alle vores medarbejdere, og herunder ikke mindst de kolleger, der kørte de indsatte togbusser som erstatning under sporarbejdet. De har gjort et fantastisk stykke arbejde,« sagde Arriva Danmarks tog-direktør, Ivan Skødt Andersen til de fremmødte gæster.

Så kører vi igen

Arrivas administrerende direktør Thomas Øster, Banedanmarks trafikdirektør Peter Svendsen samt trafikordførerne Kristian Pihl Lorentzen (V) og Kim Christiansen (DF) var også til stede på perronen, som i dagens anledning havde fået rød løber. De to sidstnævnte herrer stod for snoreklippet og var forud for seancen blevet foræret nogle fornemme Arriva kasketter der på hovedet af de to trafikordførere trak mange minder og smil frem om tidligere tiders imponerende og pompøse uniformer.

Faktum er dog, at det er et historisk omfattende stykke renovering af jernbanestrækningen, der har fundet sted og har påvirket mange menneskers hverdag.

»Vi er blevet mødt af meget forstående naboer under sporfornyelsen, og det vil vi gerne sige tak for,« sagde Banedanmarks trafikdirektør blandt andet om det store arbejde med at rovere 22 broer, ombygge 33 overkørsler og udskifte 44 kilometer skinner på fire måneder.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 41, **september 2012**, side 8. Af Lene Mathiesen (BL)

Ma 10/9 2012

Hesteejer får ingen erstatning fra DSB

Ejeren af to heste, der i går blev kørt ihjel af et tog, får ikke ingen erstatning fra DSB. Tværtimod kommer hesteejeren selv til at betale, hvis der er sket skade på toget, for det er hans ansvar at holde sine dyr forsvarligt lukket inde, fastslår vagtchefen for Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi.

Kilde: DR P4 Sjælland, Nyheder 07.30, **mandag 10. september 2012** (JSL via BL)

Ti 11/9 2012

Heste blev ramt af DSB-tog

DSB og Banedanmark konkluderer nu, at det højst sandsynligt var et DSB-tog, der påkørte to heste nord for Nykøbing Falster i weekenden.

Hændelsen er blevet undersøgt, og undersøgelsen viser, at det med stor sandsynlighed var toget med afgang mod Nykøbing Falster kl. 06.10 lørdag morgen, der påkørte de to heste tæt ved Nordby.

Undersøgelsen viser også, at lokomotivføreren agerede korrekt og indmeldte til fjernstyringscentralen, at toget ramte noget og efterfølgende, at der var tegn på toget, der viste, at toget havde ramt et stort dyr.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 11. september 2012**
(JSL via BL)

To 12/9 2012

Sådan får kunderne trafikinformation

Apps, sms, internet, mails, twitter. Mulighederne er mange, når kunderne skal have information om, hvordan trafikken kører lige nu, og der dukker hele tiden nye tekniske muligheder op til at få budskaberne igennem til kunderne. F.eks. er kurven for at søge i rejseplanen på mobilen siden årsskiftet gået skarpt opad, mens kurven for at søge i rejseplanen fra en computer er dalet. Tilsvarende benytter kunderne mobilen til at finde information.

Det er især væsentligt, at kunderne hurtigt kan få information og overblik, når trafikken vælter, så de ved, hvordan de så kommer fra A til B.

I forbindelse med temaet i DSB i dag i denne uge om, hvad der sker, når trafikken vælter, bringer vi her et overblik over, hvordan kunderne kan få information.

På mobilen:

Apps

- DSB S-tog: Her-og-nu information, afgangstavler for nærmeste station, adgang til rejseplanen og meddelelser om elevatorer, der er i uorden
 - DSB Trafik: Viser hvornår næste tog kører fra nærmeste station, eller fra en station du selv vælger
 - Rejseplanen: Besked om ændringer i trafikken – dækker også metro, busser, lokalbaner osv. Ved større akutte uregelmæssigheder kan det dog ske, at data ikke er opdateret

Sms

- Sms-service/S-info: Automatisk gratis besked om, hvad der sker på ens strækning. Tilmelding via +more, hvis man rejser med fjern- og regionaltoget og via S-more, hvis man rejser med S-toget
 - Sms til 1990: Sms-besked om, hvornår det næste tog kører fra den valgte station – se mere på dsb.dk/trafikinformation under punktet Trafikinformation på mobilen

Øvrige

- m.dsb.dk – mobiludgave af DSB's hjemmeside med bl.a. trafikmeddelelser om planlagte og akutte ændringer

På web:

- Meddelelser på dsb.dk/trafikinformation
 - Rejseplanen.dk
 - Twitter – følg DSB på @omdsb

I toget:

- Personalet informerer så vidt muligt i højtalerne
 - I S-togene er der trafikinformation på tv-skærmene

På stationen:

- Information på afgangsskærme og nedtællingsskærme
 - Information i højtalerne

Sociale medier – både på web og mobil:

- Twitter: Følg DSB på @omdsb. Alle trafikmeldinger kommer ud
 - Facebook: Følg facebook.com/omdsb – gør opmærksom på større uregelmæssigheder af længere varighed

Radio:

P4 Trafik informerer lokalt

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 12. september 2012**
(JSL via BL)

To 13/9 2012

Banedanmark frister stadig kobber-tyve

Det er ikke sidste gang, at kobbertyve kan komme til at spænde ben for togtrafikken i hovedstadsområdet. ... For bare 10 dage siden stod S-banen mellem Åmarken og Dybbølsbro stille efter at 100 meter kobberkabel blev stjålet. DSB bruger en bestemt slags kobberkabler, og det er de de eneste, der gør. Derfor er det med sikkerhed stjålet, hvis privatpersoner sælger det.

Kilde: DR.dk, **torsdag 13. september 2012**
(JSL via BL)

Lø 15/9 2012 – ma 31/12 2012

Cyklen med i toget

Nyhed – Tag cyklen gratis med i toget!

Arriva tilbyder fra den 15. september til den 31. december 2012, at 1 passager gratis kan medtage 1 cykel i Arrivas tog, uden for myldretiden, og hvis pladsen tillader det.

Gratis cykel uden for myldretid

Arriva tilbyder, fra den 15. september til den 31. december 2012, at 1 passager gratis kan medtage 1 cykel i Arrivas tog, uden for myldretiden og hvis pladsen tillader det. Du skal ikke have billet til din gratis cykel.

Betaling for cykel i myldretid

I myldretiden skal du betale almindelig cykeltakst for at medbringe din cykel i Arrivas tog.

Myldretid:

Mandag-Torsdag	Kl. 6.00-9.00 og kl. 15.00-17.00
Fredag	Kl. 6.00-9.00 og kl. 12.00-17.00
Lørdag	Kl. 11.00-15.00
Søn- og helligdage	Kl. 15.00-19.00

Cyklen med i toget

Hvornår må cyklen medtages?

Hvilke cykler må medtages?

På- og aflæsning af cykler

Børnecykler

Handicapcykler

Hvad koster det?

Cykelparkering

...

Læs mere på [mitArriva](#)

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/cyklen-med-i-toget>

Der er udgivet flyer mod overskriften **Tour de tog**.
(BL)

Ma 24/9 2012

DSB finder nyt hovedsæde – hurtigt og billigt

Styrket samarbejde i åbne kontorlandskaber, bedre udnyttelse af pladsen og nye fællesfaciliteter. Det er målene, når DSB samler alle administrative enheder i København på én adresse og sælger det nuværende hovedsæde i Sølvgade.

Efter længere tids søgen har DSB's ledelse fundet en mulig løsning, der sikrer en hurtig og økonomisk ansvarlig flytning. DSB sigter efter at etablere nyt hovedsæde for DSB i Telegade i Høje Taastrup, hvor godt 1.200 administrative medarbejdere samles under ét tag.

Falder aftalen på plads, sker udflytningen i perioden fra 15. marts til 15. maj næste år.

Et nyt hovedsæde er et vigtigt skridt for DSB, fortæller Jesper Lok, administrerende direktør for DSB.

»SUNDT DSB fokuserer på at gøre DSB konkurrencedygtigt. Det skal muliggøres gennem større effektivitet og bedre samarbejde på tværs. Og det forudsætter, at vi samler hele DSB's administration så hurtigt som muligt,« siger Jesper Lok, og fortsætter:

»Et nyt hovedsæde giver os muligheden for at skabe et åbent kontormiljø, og dermed et væsentligt bedre udgangspunkt for at gøre arbejdsgange mere enkle og hurtige.«

En række forskellige muligheder er blevet undersøgt de seneste måneder, heriblandt ombygning af DSB's bygning på Kalvebod Brygge, som dog viste sig at ville tage 3-4 år at gøre indflytningsklar.



Nybyggeri og en håndfuld andre lejeadresser i København har også været vurderet, men her har prisen været mere end dobbelt så høj.

Både tidsperspektivet og prisen er vigtige kriterier, påpeger Jacob Kjær, økonomidirektør i DSB, og tilføjer: »Valget af Telegade i Høje Taastrup gør det samtidig muligt at få et nyt hovedsæde, der passer til DSB's ønsker og behov. Der vil blandt andet være nye, moderne kontormøbler, åbne mødelokaler, en stor fælles kantine og fitness-faciliteter«.

Det nye hovedsæde ligger tæt på Høje Taastrup Station og har gode muligheder for cykel- og bilparkering.

Falder aftalen på plads, skal de næste måneder bruges på at forberede flytningen, så alle behov opfyldes så godt som muligt. Det vil ske i tæt samarbejde med de relevante parter i DSB, fortæller Jacob Kjær:

»Vi har fundet et hovedsæde, der kommer tæt på at opfylde alle vores ønsker, og til en rigtig fornuftig pris,« siger Jacob Kjær.

En aftale om leje af Telegade betyder samtidig et salg af DSB's nuværende hovedsæde i Sølvgade. Prisen er 280 millioner kroner med mindre der kommer et højere bud inden for de næste 9 måneder. Derudover er der mulighed for salg eller udleje af DSB's bygninger på Kalvebod Brygge.

Telegade

Plads til 1.200 medarbejdere

23.000 kvm.

5.000 kvm. kælder, hvor der blandt andet bliver fitness-rum

Kantine, der kan bespise 1.000 dagligt

400 meter fra Høje Taastrup Station

180 p-pladser

Gårdhaver

Fordele

Mulighed for hurtig indflytning

Åbne kontorlokaler

Samling af administrationen

Bedre mulighed for samarbejde og vidensdeling

Nyrenoverede og moderne lokaler

De skal med

DSB's administrative enheder fra

– Sølvgade

– Kalvebod Brygge

– Flintholm

– Bernstorffsgade

– Depotvej

– Otto Busses Vej,

– Carsten Niebuhrs gade

– m.fl.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 24. september 2012**

Læs eventuelt også

Rekordmange ingeniører arbejder med jernbane hos rådgiverne

<http://ing.dk/artikel/132417-rekordmange-ingenioerer-arbejder-med-jernbane-hos-raadgiverne>

DSB og AnsaldoBreda i åben krig om gigantisk IC4-forsinkelse

<http://ing.dk/artikel/132420-dsb-og-ansaldobreda-i-aaben-krig-om-gigantisk-ic4-forsinkelse>

Konkurs hos underleverandør sætter IC2-produktion i stå

<http://ing.dk/artikel/132325-konkurs-hos-underleverandoer-saetter-ic2-produktion-i-staa>

IC4-leverancen gået næsten i stå: DSB får kun ét hver måned

<http://ing.dk/artikel/132320-ic4-leverancen-gaaet-naesten-i-staa-dsb-faar-kun-t-hver-maaned>

(JSL via BL)

To 27/9 2012

Guldvang skrev:

Banebro til Mors

Da Vorherre skulle skabe Danmark bevirkede usikkerhed, at han gjorde en prøve.

Den faldt heldigt ud – og Danmark blev skabt ud fra denne prøve. Vorherre var imidlertid så glad for denne prøve, at han ikke nænnede at smide den ud, men anbragte den i stedet i Limfjorden.

Sådan siger man på Mors, for prøven var Mors.

Imidlertid har udviklingen talt imod øbegrebet, de affolkes, og hvad kan man så mere gøre?

Gør dem landfaste!

Mors på den måde, at Vilsundbroen åbnede i 1939, og ved denne lejlighed udtalte daværende trafikminister Fisker (og hermed Finansudvalget), at landets næste bro skulle ende på Mors. Hr. Fisker må have

glemt at underrette baglandet, broen udeblev.

Efter krigen sad et broudvalg en række år, men noget konkret kom der ikke ud af dette.

Der blev løbende foretaget en række prøver og beregninger, herunder også udarbejdet økonomiske kalkuler. Et af resultaterne blev, at Sallingsundbroen burde bygges til 90 km/t., hvilket ville koste cirka 2.7 million kroner. Denne udgift ville ganske vist blive stærkt minimeret gennem færgeoverfartens lukning, men jokeren i spillet var størrelsen af det tilskud, DSB skulle erlægge til broens bygning.

Da en samtidig plan om en bane over Mors til Thisted (Hanstholm) ikke var afklaret, var usikkerheden stor.

Alle kender nu resultatet af alle usikkerhedsårene – broen blev bygget som vejbro, ved Sallingsund syd for Nykøbing. Åbnet 1978.

På skitsen ses et alternativ fra 1950'erne, udarbejdet af DSB' Der blev opereret med to linjeføringer ud af Nykøbing Mors, en mod vest, den anden fulgte kystlinjen øst om Nykøbing.

Som antydnet ovenfor var baneopspørgsmålet knyttet sammen med Hanstholms baneplaner, og med den fart der er på nedlæggelse af landets havnebaner efter år 2000, må man konstatere, at Hanstholm nok aldrig får sin "havne"bane.

Pil 1: Det vestlige alternativ. Banen er her ført gennem bestående viadukt.

Pil 2: Kystbanen, delvis på opfyldt terræn.

Kilde: [Jernbane Tidende](#), nr. 5/Oktober 2012, side 31 (BL)

Fr 28/9 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Så kører der igen tog mellem Langå og Struer

Så kører der igen tog mellem Langå og Struer

Flere tog til tiden og en mere behagelig rejse. Det er, hvad passagererne mellem Langå og Struer kan se frem til, når den sidste del af strækningen mandag igen åbner for togtrafik efter sommerens store sporombygning.

Mandag den 1. oktober ruller der igen tog mellem Struer og Skive, og dermed er Arrivas tog igen tilbage på skinnerne på hele strækningen mellem Langå og Struer, efter at skinnerne er blevet renoveret hen over sommeren. I august genåbnede Banedanmark planmæssigt strækningen mellem Langå og Skive, og fra på mandag er sporet klar til togdrift på den godt 30 kilometer lange strækning mellem Struer og Skive.

Klar til tiden

"Vi er glade for at kunne aflevere en nyrenoveret bane til tiden. Passagererne får en mere behagelig rejse og flere tog til tiden, fordi sporet er blevet renoveret, og togene dermed får lettere ved at overholde køreplanen," siger Khaled Ghizzaui, – chefkonsulent i Banedanmark.

Samtidig med fornyelsen af sporet har Banedanmark sat 26 broer og en lang række overkørsler på strækningen i stand.

Undervejs har der været en del udfordringer, bl.a. fordi banens underlag ikke har været helt som forventet. Det er også grunden til, at Banedanmark stadig vil arbejde på Struer Station i de kommende uger, men arbejdet er tilrettelagt sådan, at togdriften kan afvikles normalt.

Den næste måneds tid vil der fortsat være mindre restarbejder på hele strækningen, ligesom skurbyen i Struer pakkes ned, og de forskellige oplagringspladser vil blive ryddet.– I november skal skinnerne justeres endnu en gang, men det kommer ikke til at påvirke togdriften nævneværdigt.

En bedre togrejse

Også kunde- og kvalitetschef Lasse Rask Jørgensen fra Arriva Danmark glæder sig over, at skinnerne er blevet klar til den planlagte tid:

"Det bliver en fornøjelse atter at kunne køre på hele strækningen og at kunne tilbyde vores passagerer en ubrudt rejse fra Aarhus til Struer. De nye skinner har allerede givet en mere behagelig togrejse mellem Skive og Langå og gør os fremover i stand til at levere endnu flere tog til tiden," siger Lasse Rask Jørgensen.

Mandag, tirsdag og onsdag fejrer Arriva åbningen af strækningen med kaffe og morgenbrød til passagererne på Struer, Skive og Viborg stationer fra klokken 6.30 til 8.30. Der er også en hilsen fra Banedanmark som tak for den tålmodighed, passagererne har vist under den omfattende fornyelse af banen.

Køreplanen er den samme som før sporarbejdet: <http://www.mitarriva.dk/rejser-indland/koreplaner>

...

Fakta om sporfornyelse Langå-Struer

- Af strækningens 100 kilometer spor er de 70 kilometer ombygget – jævnt fordelt over hele strækningen
- Skærver er renset, og der er suppleret med 96.000 ton nye skærver
- Over 100.000 træsveller er erstattet med nye sveller af beton
- 15 sporskifter er fjernet, fem sporskifter udskiftet og to nye sat op
- 21 overkørsler og 25 perronovergange er bygget om
- nedlæggelsen af 20 overkørsler er i gang og, sikringsanlægget i 4 overkørsler er opgraderet
- Der er etableret 4 kilometer dræn og udført 11 kilometer grøftarbejder
- 26 broer på strækningen er renoveret

Banedanmark er i disse år i gang med en omfattende fornyelse af jernbanen rundt omkring i landet, hvilket blandt andet de midt- og vestjyske baner nyder godt af. I 2010 var der sporombygning mellem Herning og Holstebro, i år er det sket på strækningerne Skanderborg-Herning og Langå-Struer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=17160>, fredag 28. september 2012

(BL)

KOM LANGT VED AT TÆNKE PÅ MILJØET TA' TOGET

Jo flere passagerer i toget, jo færre biler på landevejen.
Og det giver reelle CO₂-besparelser.

Det er en tanke værd – uanset om du sidder i toget
eller i bilkøen.

mitarriva.dk

ARRIVA

Kilde: [24timer](#) Aarhus/Vest, fredag 28. september 2012, side 23

(BL)

Sø 30/9 2012

11 køer dræbt efter påkørsel af tog ved Varde

11 køer mistede søndag formiddag livet, da de blev påkørt af et tog ved Sig nord for Varde.

Kørerne var sluppet ud af en indhegning. Ingen mennesker kom noget til, og toget kunne fortsætte til Varde efter påkørslen.

Togtrafikken mellem Varde og Skjern var indstillet, mens oprydningen skete.

Politiet regner med, at en dårlig indhegning er skyld i ulykken.

– Vi har haft fat i ejeren, og det må være en indhegning, som ikke har været lukket helt til, fortæller Michael Skaarup hos Syd- og Sønderjyllands Politi.

Hverken passagerer eller personalet i toget kom noget til ved påkørslen.

Kilde: <http://www.tvsyd.dk/artikel/169446:11-koeer-draebt-efter-paakoersel-af-tog-ved-Varde>

søndag 30. september 2012 kl. 11.44. Af Ernst Møller

(BL)

Ma 1/10 2012

Artikler

1. oktober kører der igen tog mellem Langå og Struer

ARRIVA KØRER TOG IGEN

Flere tog til tiden og en mere behagelig togtur. Det er, hvad passagererne mellem Langå og Struer kan se frem til, når den sidste del af strækningen mandag igen åbner for togtrafik efter sommerens store sporombygning.

Mandag den 1. oktober ruller der igen tog mellem Struer og Skive, og dermed er Arrivas tog igen tilbage på skinnerne på hele strækningen mellem Langå og Struer, efter at skinnerne er blevet renoveret hen over sommeren. I august genåbnede Banedanmark planmæssigt strækningen mellem Langå og Skive, og fra på mandag er sporet klar til togdrift på den godt 30 kilometer lange strækning mellem Struer og Skive.

Klar til tiden

”Vi er glade for at kunne aflevere en nyrenoveret bane til tiden. Passagererne får dermed en mere behagelig rejse og flere tog til tiden, fordi sporet er blevet renoveret, og togene dermed får lettere ved at overholde køreplanen,” siger Khaled Ghizzai, projektleder i Banedanmark.

Undervejs har der været en del udfordringer bl.a. fordi banens underlag ikke har været helt som forventet. Det er også grunden til, at Banedanmark stadig vil arbejde på Struer Station i de kommende uger. Samtidig med fornyelsen af sporet har Banedanmark sat 26 broer og en lang række overkørsler på strækningen i stand.

Den næste måneds tid vil der fortsat være mindre restarbejder på hele strækningen, ligesom skurbyen i Struer pakkes ned, og de forskellige oplagringspladser vil blive ryddet.– I november skal skinnerne justeres endnu en gang, men det kommer ikke til at påvirke togdriften nævneværdigt.

En bedre togrejse

Også kunde- og kvalitetschef Lasse Rask Jørgensen fra Arriva Danmark glæder sig over, at skinnerne er blevet klar til den planlagte tid:

”Det bliver en fornøjelse atter at kunne køre på hele strækningen og at kunne tilbyde vores passagerer en ubrudt rejse fra Aarhus til Struer. De nye skinner har allerede givet en mere behagelig togrejse mellem Skive og Langå og gør os fremover i stand til at levere endnu flere tog til tiden,” siger Lasse Rask Jørgensen.

Køreplanen er den samme som før sporarbejdet: <http://www.mitarriva.dk/rejser-indland/koreplaner>

Fakta om sporfornyelse Langå-Struer

- Af strækningens 100 kilometer spor er de 70 kilometer ombygget – jævnt fordelt over hele strækningen
- Skærver er rensat, og der er suppleret med 96.000 ton nye skærver
- Over 100.000 træsveller er erstattet med nye sveller af beton
- 15 sporskifter er fjernet, fem sporskifter udskiftet og to nye sat op
- 21 overkørsler og 25 perronovergange er bygget om
- Nedlæggelsen af 20 overkørsler er i gang og sikringsanlægget i 4 overkørsler er opgraderet
- Der er etableret 4 kilometer dræn og udført 11 kilometer grøftarbejder
- 26 broer på strækningen er renoveret

Banedanmark er i disse år i gang med en omfattende fornyelse af jernbanen rundt omkring i landet, hvilket blandt andet de midt- og vestjyske baner nyder godt af. I 2010 var der sporombygning mellem Herning og Holstebro, i år er det sket på strækningerne Skanderborg-Herning og Langå-Struer.

Kilde:

<http://www.mitariva.dk/component/content/article/2-uncategorised/176-1-oktober-korer-der-igen-tog-mellem-langa-og-struer>

(BL)

/10 2012



NYHEDSBREV

Præcisionsgruppe Aarhus

...

Forsøg med mindre rustkørsel gøres nu permanent

Forsøget med rustkørsel på strækningen Hedensted-Aarhus-Hobro er nu slut. Der har ikke været registreret nogle problemer med sporisationerne. Derfor gøres forsøget nu permanent på denne strækning og det forventes, at rustkørsel kan halveres over resten af landet.

IC4-information

Fra den 1. oktober har IC4-togene fået fornyet deres køretilladelse af Trafikstyrelsen. Tilladelsen er givet med enkelte begrænsninger. I løvfaldsperioden og indtil 1. december vil togenes maksimale hastighed være 140 kilometer i timen. Dette vil ikke få indflydelse på rettidigheden i den nuværende køreplan, da IC4 primært kører i regionaltrafikken. Efter 1. december vil togene igen kunne køre som i dag, forudsat at de har fået rettet den rørføringsfejl, der blev konstateret i forbindelse med hændelsen ved Marslev i november sidste år. Denne fejlrettelse er en yderligere optimering af IC4-togenes bremselængder, som holder sig inden for gældende regler. Indtil togene har fået foretaget denne ændring, vil den tilladte maksimale hastighed være 160 kilometer i timen.

Kilde: Nr. 7, oktober 2012. Jacob S. Skriver

(BL)

Politikere vil stække kabeltyve

Kabeltyveri. Når man i fremtiden vil sælge store mængder værdifuldt skrot, skal man kunne dokumentere, hvor

man har det fra. Det vil sætte en stopper for de omsiggribende kabeltyverier fra tognettet, mener 5F.–

Omkostningerne

Konsekvenser af kabeltyverier i 2011:

- forsinkelser. 369 forsinkede tog.–
- Aflysninger. 202 aflyste tog.–
- Udgifter I. Banedanmark havde store udgifter til nye kabler; løn til reparatører med videre.–

- Udgifter II. DSB havde store udgifter til S busser som erstatning for aflyste S tog, erstatning til passagererne for forsinkede tog i henhold til DSB'S rejsetidsgaranti samt indsættelse af andre tog med videre.–
- Udgifter III. Samfundet tabte produk-

tion på grund af medarbejdere, der bliver forsinkede eller slet ikke mødte på arbejde.

Kilde: Banedanmark og Politiken

Straffen

»Tyvene stjæler jo ikke bare kabler, men griber forstyrrende ind i samfundet med store udgifter for

samfundet til følge ...«.

Peter Skaarup, retsordfører i Dansk Folkeparti.

Han vil have justitsminister Morten Bødskov (S) til at se på behovet for at indføre minimumsstraffe i sager om kabeltyveri. Sidste år

blev tre serbiske kabeltyve idømt 60 dages ubetinget fængsel for tyveri af 320 meter kobberkabel fra strækningen Hillerød Køge og for 'forstyrrelse af samfærdselsmidler'.

Kilde: **metroXpress**, mandag 1. oktober 2012, side 04.

MetroXpress' anvendelse af små skriftstørrelser

Overskrifter kaldes *rubrikker*. De deles i tre kategorier: hoved-, mellem- og underrubrikker. Der bør ikke være mere end 3 kategorier, idet øjet kan have svært ved hurtigt at skelne mange størrelser. Ved overskrifter anvendes normalt en **større skrift**, for at øjet hurtigt skal fange overskriften. Ofte

kombineres størrelse med garnituren **fed**. Et andet- middel til at forstærke overskrifter er valg- af skrifts- nit. Vælges et andet skriftsnit, end det, der benyttes i brødteksten, må det valgte skriftsnit ikke ligne brød- teksten for meget. Eventuelt kan der vælges et skriftsnit fra en "anden" familie. Overskriften anbringes således, at der er mere luft over end under; herved opfatter læseren, at overskriften hører til det efterfølgende.

Underrubriker og brødtekst i de to sidste afsnit i den foranstående artikel er sat med skriftstørrelser 8 pkt. og 7 pkt.:

Konsekvenser af kabeltyverier i 2011:

Peter Skaarup, retsordfører i Dansk Folkeparti.

– Er det læsevenligt?

Skriftsnit

En skriftstørrelse er ikke den eneste faktor, der afgør evnen til at læse bogstaverne. En anden, væsentlig faktor er det anvendte skriftsnit.

Bogstaverne er de elementer, der danner meddelelsen. Som bekendt kan bogstaver have forskelligt udseende. Groft sagt kan bogstavernes udseende deles op i to slags skriftsnit: *Antikva* og *grotesk*. Antikva-bogstaverne har- "seriffer", skrafferinger, kaldet fødder, hvis de er nederst. Skraffering betyder afsluttende streg- på bogstavtegn.

Grotesk-skrifterne er karakteristiske ved ikke at have seriffer. De forskellige streger i bogstavet er som regel lige kraftige. De sidste to sætninger er skrevet med grotesk-skriften "Sanserif". De to familier kan opdeles i en lang række underfamilier, men de skal ikke omtales her.



Øverst ses en antikvar-skrift, som kan kendes på "fødderne". Ne- derst er en grotesk-skrift, som ikke har fødder.

Nyt opsætning af de to sidste underrubriker

Overskrifterne og brødteksten i de to sidste afsnit er sat med skriftstørrelser 10 pkt. og 9 pkt.:

Konsekvenser af kabeltyverier i 2011:

Peter Skaarup, retsordfører i Dansk Folkeparti.

– Er det mere læsevenligt?

På en skærm er det let at forstørre teksten svarende til at bruge en lup eller læsebriller, og det er en let genvej til læse den pågældende tekst.

Sidder du med den fysiske avis **metroXpress** i hænderne, fanger bordet. De små skriftsnit er ikke læsevenlige, og hjælpemidler kan være nødvendige.

Der har i de sidste godt 1½ år i **metroXpress** var anvendt 8 pkt. og 7 pkt. til underrubriker og brødtekster i underrubriker, hvilket har givet spaltepadsbesparelser og dermed mindsket udgifterne til trykning af avisen, men det er ikke brugervenligt. Når skriftstørrelser i så små størrelser anvendes, sænkes læsehastigheden, så en tekst tager længere tid at læse. For lidt dårligere seende læsere kan det friste til at springe teksten over, eller den være umulig at læse.

Hvorfor?

– Hvorfor indførte **metroXpress** de små, ikke læsevenlige skriftstørrelser?

Ligeledes kan det undre, at avisens hjemmesidelink og dato er sat med 7 pkt.



– Skyldes, at redaktionen håber, at når en læser i en bus eller et tog finder et eksemplar af avisen, opdager vedkommende ikke, at det ikke er dagens avis?

(BL)

Ti 2/10 2012

Arrivas billetsalgsagent i Vinderup er flyttet

Den 1. oktober flyttede vores billetsalgsagent i Vinderup, Vinderup Turistinformation, til Søndergade 4, 7830 Vinderup.

Åbningstiderne, som findes her, er uændrede.

<http://www.mitarriva.dk/stationer/betjente-stationer-og-agenter>

Vinderup Turistinformations hjemmeside

http://www.vinderupegnen.dk/Turist_Information_VP/Vinderup_egnen_nu.html

Ti 9/10 2012

Telegade-kontrakt på plads

Tirsdag den 9. oktober 2012 kl. 9.30 satte DSB's administrerende direktør Jesper Lok og økonomidirektør Jacob Kjær deres underskrifter på lejekontrakten for Telegade 2 i Høje Taastrup.

For udlejer, Ejendomsselskabet Norden, underskrev administrerende direktør Peter Andreassen.

Udlejer bekræftede, at bygningen vil være klar og alle udeståender løst, således at indflytningen kan foregå i tre tempi – den 15. marts, den 15. april og den 15. maj 2013.

Det glæder Jesper Lok og Jacob Kjær, der begge planlægger at flytte ind i Telegade 2 den 15. marts næste år.

Stuerent lokomotivværksted

Slidte jernbaneskiner i gulvet blinker til hvide lædersofaer midt i det kæmpe rum. Sofaerne ligner små legoklodser i det gamle lokomotivværksted, Hal 37 på Otto Bussesvej i København, der i mere end 100 år havde jævnligt besøg af DSB's store lokomotiver. Nu har håndværkere for længst drejet den sidste skrue og oliepletterne er vasket væk.

I dag bliver de 9000 m² store haller brugt til konferencer, modeuge og andre store events. Blandt andet lagde de gulv til nypudsede sko, da DSB's ledere og chefer den 3. oktober 2012 var inviteret til seminar om DSB's fremtid. Og til festen for alle DSB's medarbejdere i januar 2011.

Forvandlingen fra værksted til kreativt rum for spændende arrangementer skete i 2008, hvor Exhibition Professionals, nu Onfront, overtog lejemålet af de ukampdygtige haller, der havde stået tomme i 10-15 år.

»Lokomotivværkstedet er en fantastisk ramme for kreativitet og nytænkning. Vi forelskede os i det med det samme, da vi så det. Vi har bibeholdt mange materialer og den overordnede værkstedsindretning, og det rå og historiske jernbanemiljø giver et helt anderledes fundament for innovation end de fleste andre messecentre, vi kender. På den måde er DSB's gamle lokomotivværksted blevet et helt unikt sted for udvikling og events lige i hjertet af København,« siger adm. direktør i Onfront Peter Fenger Selchau.

DSB er gode naboer

Event- og messearrangørerne er blevet budt velkommen i værkstedslandskabet på Otto Bussesvej, selvom de stikker temmelig meget ud i forhold til DSB's aktiviteter i området, fortæller Peter Fenger Selchau:

»Vi har et godt naboskab med de andre på Otto Bussevej. Nogle af de nuværende håndværkere arbejdede her i sin tid, og de synes det er sjovt at følge lidt med i, hvad der foregår. Det sker, at de kommer over med nogle gamle remedier, der ikke skal bruges mere, og spørger, om vi vil have dem. Sådan har vi for eksempel fået et kæmpe stort ur og nogle gamle sæder fra en Bn-vogn, som nu er med til at skabe jernbanestemning i rummet.«

Lokomotivværkstedet har blandt andet huset TV2 Zulu Awards 2012, konference for Kommunernes Landsforening og modemessen CPH Vision og Terminal 2.

Værkstedet har en fleksibel indretning, der betyder, at der kan holdes arrangementer for mellem 10 og 2.000 mennesker.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 9. oktober 2012**

(JSL via BL)

To 11/10 2012

Broarbejde på Limfjorden 14 dage forsinket

Jernbanebroen over Limfjorden var forventet klar til togtrafik i starten af november efter forårets påsejling. Problemer under produktionen af broelementerne har desværre forsinket arbejdet så meget, at genåbningen må udskydes til mandag den 19. november.

DSB har set sig nødsaget til at forlænge særkøreplanen med busser mellem Aalborg og Frederikshavn frem til, at jernbanebroen over Limfjorden kan genåbne. Valgte DSB at indsætte tog nord for Limfjorden og nøjes med at køre med busser over broen, ville det påføre kunderne et ekstra skift og forlænget rejsetid.

"Selvom Banedanmark som planlagt er klar med sporombygningen op til Frederikshavn den 29. oktober, så bliver det først den 19. november, at både tog og passagerer kan krydse Limfjorden. Det er dybt beklageligt, at vi må trække på passagerernes tålmodighed et par uger ekstra, før det første tog kan køre over jernbanebroen igen," siger fungerende direktør i Banedanmark Anlæg & Fornyelse, Peter V. Kristensen.

Mere kompliceret end først antaget

Selvom de første broelementer netop er ankommet til Aalborg, går der desværre et par uger mere end forventet, før der kommer til at køre tog over Limfjorden.

"Alle dele til den nye broklap bliver leveret over de næste to uger, og så går arbejdet i gang med at samle og montere broklappen. Herefter skal sporene lægges og broklappen testes. Og til sidst gennemføres der prøveførsler med tog, inden der igen kan åbnes for persontrafik," fortæller Peter V. Kristensen.

"Det er forsinkelser i produktionsfasen, der gør, at monteringsarbejdet nu går i gang senere end planlagt, og derfor bliver det desværre ikke muligt at åbne broen til trafik her i starten af november."

"De gamle tegninger til broklappen er blevet brugt i deres grundform, og det er selve arbejdet med at sikre en opgradering til nutidens krav og normer, der har givet flere problemer og taget mere tid end forventet, samtidig med at alle beregninger har været igennem grundige dobbelttjek af uafhængige instanser."

"Der vil blive arbejdet alle ugens dage, og så kommer vi til at følge vejrudsigten tæt i de dage, hvor broklappen skal sejles ud og monteres. Dette arbejde kræver vind på maksimalt 8 m/s og maksimalt 1½ knob strøm."

Stop for sejlads under montering af broklap

I forbindelse med montering af den nye broklap vil der være spærret for gennemsejling af jernbanebroen i ca. 8 dage. Herefter vil der blive åbnet for broen flere gange dagligt på bestemte tidspunkter. Banedanmark vil oplyse de præcise tidspunkter og datoer for spærringen hurtigst muligt. Her er både vind- og strømforhold med til at bestemme datoen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 11. oktober 2012**

(JSL via BL)

Fr 12/10 2012

Kør i tog på TV

DR HD sætter Danmark på skinner i en udsendelsesrække, der kan ses i løbet af efterårsferien i uge 42 Seerne kan komme ud at køre med Danmarks eneste bjergbane, nyde de lange strækninger langs den jyske vestkyst og lade sig bedåre af det sydfynske landskab fra lokomotivførerens synsvinkel, når DR HD sender de sidste 30 strækninger efter at have gennemkørt alle danske jernbaner med et HD kamera i forruden. Udsendelsesrækken begyndte i 2011, hvor seerne fik 10 danske jernbanestrækninger at se.

"Vi har gjort, hvad vi kunne for at gøre oplevelsen endnu flottere, både hvad angår billedkvalitet, men også i forhold til optagedage med flot sommervej. Og resultatet synes vi både er smukt og utroligt dragende," siger Torsten Egesten, producer på tog-serien.

DSB kører på 10 ud af de 30 strækninger, der sendes på TV. Det er blandt andet strækningerne Esbjerg-Fredericia, Sønderborg-Tinglev og Frederikssund-Klampenborg.

Læs mere om udsendelsesrækken og se udsendelserne online

Banedanmark og DSB klar til løvfaldet

Smukt ser det ud, når efteråret rammer Danmark og iklæder skoven dens gyldne dragt. Men når bladene falder af træerne har de en irriterende vane med at klæbe til skinnerne til gene for togdriften. Igen i år har DSB og Banedanmark derfor et tæt samarbejde omkring løvfaldsindsatsen, så passagererne oplever færrest mulige gener i togdriften.

Løvfaldet danner en fedtet substans, som gør det vanskeligere for togene at sætte i gang, ligesom de har brug for mere tid til at bremse. For at undgå, at det udvikler sig til forsinkelser, afstemmer lokomotivførerne deres kørsel efter forholdene, ligesom de er i tæt kontakt med styringspersonalet i kommandoposter og fjernstyringscentraler landet over.

Samtidig patruljerer Banedanmarks fire løvfaldstroljer dag og nat på de strækninger, der erfaringsmæssigt er hårdest plaget af løvfaldet. Troljerne, der er placeret i henholdsvis Hellerup, Roskilde, Fredericia og Aarhus, spuler skinnerne rene med varmt vand, der sendes ud med et tryk på 500 bar.

"Forberedelserne til løvfaldsindsatsen begynder allerede i foråret. Vi videreudvikler hele tiden troljerne og sikrer, at planerne for løvfaldskørslen er så optimale som muligt. Samtidig har vi et godt samarbejde med lokomotivførerne, så får vi meldinger om kraftigt løvfald, kan vi ændre på kørslen med kort varsel," siger Jens Jørgen Hansen, trafikchef i Banedanmark.

Løvfaldet slider hårdt på togenes hjul og betyder, at DSB i løbet af efteråret har ekstraordinært mange tog på værksted, der skal have efterset eller skiftet hjul. Der er derfor også mange penge at spare ved at spule bladresterne af skinnerne.

Vejret som medspiller

Med en målrettet indsats fra DSB og Banedanmark er det muligt at reducere antallet af tog, der forsinkes på grund af løvfaldet, men herudover er vejret en vigtig medspiller. Hård blæst og frost gør, at bladene falder hurtigt af træerne, imens et stille og lunt efterår forlænger løvfaldsperioden. Falder bladene af træerne inden for en forholdsvis kort periode, gør det indsatsen nemmere, hvilket vil begrænse antallet af gener for passagererne.

Troljerne kører fra den 7. oktober, og løvfaldssæsonen plejer at vare godt en måneds tid.

Der køres på strækningerne: Roskilde-Tølløse, Roskilde-Køge-Næstved, Helsingør-Københavns Hovedbanegård, Fredericia-Vejle-Jelling, Vejle-Skanderborg-Århus, Århus-Hobro, Roskilde-Ringsted-Glumsø, Roskilde-Kalundborg, Odense-Fredericia, Fredericia-Lunderskov-Bramming, og Aarhus H-Grenaa. S-banen spules efter behov.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 12. oktober 2012**

(JSL via BL)

Ma 15/10 2012

DSB benytter efterårsferien til sporarbejde

DSB ændrer i efterårsferien køreplanen på Sydbanen pga. sporarbejde ved København. Pendlertalsmand Henrik Larsen fra Nykøbing Falster synes, det er i orden af bruge ferien til at udføre sporarbejde. Han nævner også sporarbejdet ved Københavns Hovedbanegård i sommerferien som et eksempel på, at man kan bruge ferien på at udføre forbedringer af skinnenettet. Han glæder sig bl.a. til at blive fri for flaskehalsen ved Valby, som kan give forsinkelser for pendlere.

Kilde: DR P4 Sjælland, Nyheder, **mandag 15. oktober 2012**

Togpassagerer sejlet agterud

12 passagerer med IC Bornholm fik en usædvanlig lang togtur natten mellem fredag og lørdag. ... Da Bornholmerfærgen ikke kunne vide, hvornår IC Bornholm ville ankomme til Ystad, sejlede Leonora Christina planmæssigt og de 12 passagerer måtte køre forgæves til Ystad. ... Og den metode bliver der ikke ændret på, fortæller DSB's strækningsansvarlige, Søren Møller:

– Vi vælger at tage passagererne med tilbage til København, for at være sikre på, at vi kan skaffe dem et værelse til dem. Søren Møller mener ikke, at DSB i stedet burde have fundet overnatningsmuligheder i Ystad:

– Vi kan jo ikke være sikre på, at hotellerne i Ystad har ledige værelser, fremfører Søren Møller.

Kilde: DR.dk, **mandag 15. oktober 2012**

Kilde: DSB Intranet, **mandag 15. oktober 2012**

(JSL via BL)

Ti 16/10 2012

Bane styrker beredskab til at rette signalfejl

Igen tirsdag har der været store forsinkelser i morgentrafikken til og fra Københavns Hovedbanegård. Det skyldes signalfejl på Københavns Hovedbanegård og i Hvidovre, der er relateret til sporarbejdet ved Københavns Hovedbanegård.

I går var det ligeledes to signalfejl, der lagde trafikken ned.

Som en konsekvens af de gentagne fejl har Banedanmark styrket fejlretningsberedskabet under sporarbejdet.

Der er kaldt sikringsmontører fra hele Sjælland på arbejde i hovedstadsområdet, og to af dem kommer til at være fast stationeret i sikringshytten Hvidovre Fjern, der har været ramt af fejl i går og i dag.

Indhenter forsinkelser

I dag tirsdag eftermiddag arbejder Fjern- & Regionaltog på at indhente forsinkelserne forårsaget af de to signalfejl her til morgen.

Regionaltogene mellem Østerport og Ringsted har været aflyste i formiddagstimerne.

Desuden har der været indsat rettidige InterCity- og InterCityLyn-tog fra Fredericia og Aarhus H som et supplement til de forsinkede tog. Det gjorde, at færre kunder oplevede en forsinkelse.

Og på Københavns Hovedbanegård, hvor togene på grund af sporarbejdet skal ind- og udrangeres, har Fjern- & Regionaltog stationeret en lokomotivinstruktør til at bistå lokomotivførerne. Det nedbringer holdetiden ved perron.

Særkøreplanen fortsætter

Der er umiddelbart ingen planer om at aflyse tog til og fra Københavns Hovedbanegård i morgen onsdag. Kørslen til og fra Københavns Hovedbanegård er allerede halveret i særkøreplanen under sporarbejdet, og aflyser Fjern- & Regionaltog yderligere tog, kommer der til at mangle plads i de tilbageværende tog.

S-banen også ramt af forsinkelser

Også S-banen er ramt af forsinkelser. Der er tirsdag morgen revet en køreledning ned ved Bispebjerg Station på Ringbanen, og da der er tale om et yderst kompliceret brud, forventer Banedanmark først, trafikken kører normalt ved 19-tiden tirsdag aften.

Tidligt tirsdag eftermiddag er der desuden tilstødt en signalfejl på Østerport Station, men den er nu rettet, og S-togene begynder at køre i fuldt omfang.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 16. oktober 2012**
(JSL via BL)

Arriva kan ikke levere erstatningsvare

TOG: Onsdag d. 10/10 2012 præsterede entreprenøren i forbindelse med arbejde på Struer station endnu engang at grave et kabel over, hvilket selvsagt må medføre en masse forsinkelser på togdriften. Sikkerheden skal selvfølgelig være i top, og det er da heller ikke de aflyste tog, jeg vil brokke mig over, men måden som Arriva håndterer situationen på eller nærmere sagt, måden de ikke håndterer situationen på.

Som bosiddende i Hurup med en datter, der går på Struer Statsgymnasium må vi konstatere, at Arriva endnu en gang ikke har vist sig i stand til at levere en erstatningsvare, når uheldet har været ude – i form af indsættelse af busser som erstatning for de aflyste tog – de øvrige gange har vi ved hjælp fra egen samt andre forældres side kunnet få transporteret de unge mennesker til deres uddannelsessted i Struer, men i dag skulle min datter først med en afgang kl. 7.35 og nåede derfor ikke at komme med en af "forældrebilerne". Via Arrivas oplysning fik vi dog besked på,

at togene igen skulle køre normalt på dette tidspunkt, hvilket dog ikke harmonerede med oplysninger fra en af min datters kammerater, der havde fået oplyst, at al togdrift var indstillet indtil videre – der er her en divergens, som ikke klæder Arriva, og jeg behøver vel ikke fastslå, at det var sidstnævnte konstatering, som desværre viste sig endnu en gang som den rigtige.

Det værste er dog, at selskabet i modsætning til DSB ikke formår at indsætte erstatningsbusser førend sandsynligvis langt henne på formiddagen, hvis der overhovedet kommer nogen, og måske endnu værre: hverken på Arrivas hjemmeside eller over højtaltersystemet formår/orker selskabet at oplyse om, hvorvidt der kommer en bus samt evt. hvornår.

Så er det måske nogle i lighed med telefonoperatøren i Arriva, som vil forsøge at forklejne problemstillingen ved at henvise til, at eleverne jo ikke får noteret fravær i forbindelse med udebliivelse fra skolegang forårsaget af

togaflysninger, og det kan da også diskuteres, hvorvidt det er mere end et irritationsmoment for eleverne, at de skal bruge et frikvarter på at gå op på administrationen for at få slettet fraværet eller ej, men netop i dag skulle min datter altså på et lejrskoleophold, hvor hun havde aftalt at skulle mødes med nogle af klassekammeraterne i Struer for derefter at blive transporteret ud til det pågældende sted af en af forældrene.

Da vi ikke kunne få noget at vide om, hvorvidt der inden for den nærmeste fremtid blev indsat en erstatningsbus eller at toget måske ligefrem ville begynde at køre igen, så var vi – da vi ikke selv var i stand til at køre datteren til Struer netop i dag, tvunget til at lade tøsen transportere med taxa til Struer, og for at være helt ærlig: så kunne vi da faktisk godt finde noget mere fornuftigt at anvende de penge på. Derfor min opfordring til Arriva: forbedr jeres oplysningsniveau.

Kilde: Thisted Dagblad, **tirsdag 16. oktober 2012**. Af Jens Bach-Pedersen Thyrasvej 22, Hurup (BL)

Signalproblemer udfordrer København H

Passagererne lægger hovederne tilbage for at orientere sig på informations-skærmene på København H. Og medarbejdere i orange jakker fra DSB gør sig så synlige som muligt i menneskemængden for at hjælpe kunderne med så god information om togene, som det kan lade sig gøre.

Sikringsanlægget er røget på Hovedbanegården, så signalerne til togene udebliver, og det betyder hele tirsdag morgen og formiddag store forsinkelser og aflysninger. I forvejen er trafikken kraftigt reduceret i hele efterårsferien på grund af sporarbejde.

Og mens Banedanmark knokler med reparation, kæmper DSB med at få kunderne i de rigtige IC-tog eller med S-tog til Høje Taastrup, hvorfra de fleste regionaltoget og IC-Lyntog kører.

Dennis A. Jørgensen, chef i Operativ Service, er blandt kollegerne på perronen for at hjælpe tog og kunder godt af sted. Han var også på plads i Høje Taastrup mandag eftermiddag og aften, hvor problemerne med signalfejl mellem København og Høje Taastrup begyndte.

"Jeg gik hjem klokken 1.30 i nat og blev ringet op igen kl. 6.45, fordi der var konstateret signalfejl på Kh. Vi har rigeligt at lave, selvom det kun er IC-togene, der kører, for folk har brug for information. Så så længe jeg går herude er det ikke noget problem at holde sig vågen," siger Dennis A. Jørgensen, og vender sig for at fortælle en dame, at forsinkelserne nu er nede på 10-20 minutter, og at der er mere information at hente i forhallen, hvor der også er varmere at være.

Forsinkelserne var fra tidlig morgen oppe på en time, men nu ser det bedre ud.

"De fleste kunder tager det pænt. Mange har rost os for den gode service, blandt andet i Høje Taastrup og Roskilde, hvor vi tager imod dem og guider dem videre, når de f.eks. kommer med S-toget og skal skifte," siger Dennis A. Jørgensen, der også har ros til personalet i togene, der giver det en ekstra skalle for at få alt til at rulle.

Der er da også brug for alle mand. Skiltene på perronen giver først den ene information og øjeblikket efter en anden. Den automatiske skiltning kan simpelt hen ikke følge med de akutte ændringer, der hele tiden kommer.

I spor seks holder et IC-tog på vej til Aarhus. I vinduerne er der glade børneansigter og vinkende hænder til forældre og bedsteforældre, der er på Hovedbanegården for at sende de mindste ud på oplevelser. Myldretiden er overstået, og det er kun i de første par vogne passagererne må stå op. Ellers er der plads, og ved middagstid er signalerne i gang igen.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 16. oktober 2012**
(JSL via BL)

On 17/10 2012

Banedanmark løser signalfejl men færre tog fra onsdag

Banedanmark har lokaliseret de signalfejl, der har skabt store uregelmæssigheder i hele trafikken tirsdag. Alligevel sker der indskrænkninger i trafikken fra onsdag.

Efter en hektisk dag er det lykkedes Banedanmark at lokalisere og reparere de fejl i sikringsanlægget ved Københavns Hovedbanegård, der har været skyld i de mange forsinkelser på fjerntogene ud ad og ind til Hovedstaden i dag.

Dermed kan Banedanmark og DSB igen begynde at genoprette trafikken.

"Vi er frygteligt kede af den tumult, der har været i togtrafikken i dag, og er derfor meget glade for at have ordnet fejlene. Vi vil dog yderligere begrænse trafikken omkring Hovedbanegården ugen ud i forhold til den særlige køreplan, der oprindeligt var lagt for denne uge, hvor sikringsanlægget skal ombygges. Og jeg vil opfordre til, at passagerne så vidt muligt benytter sig af S-banen," siger trafikdirektør Peter Svendsen, Banedanmark.

Ændringerne i køreplanen betyder, at tog fra Ringsted resten af ugen vender i Høje Taastrup, hvorfra passagerne kan benytte S-banen, mens tog fra Nykøbing Falster vender i Roskilde. Nivå-togene tages ud af drift på Kystbanen. InterCity-togene fra Københavns Hovedbanegård kører fortsat hver hele og halve time, mens InterCityLyn-togene fra Kastrup Lufthavn kører direkte til Høje Taastrup hver time.

"Vi er kede af de yderligere indskrænkninger, men vi ønsker, at passagerne får en køreplan, de kan regne med," siger Peter Svendsen.

Han anbefaler passagerne til at holde sig orienteret om togdriften på trafikinformationen på www.dsb.dk.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 17. oktober 2012**
(JSL via BL)

To 18/10 2012

Aalborgs Godsbanearial under forvandling

Udviklingen på DSB's gamle godsbanearial i Aalborg er gået stærkt siden DSB Ejendomsudvikling i 2009 tog fat på forvandlingen af den store godsbanegård. De første 75 studerende er flyttet ind i Fjordblinks byggeriet, og snart åbner dørene til Aalborg Studenterkursus' nye domicil.

Administrerende direktør Steen Ø Schmidt for DSB Ejendomsudvikling A/S har stået i spidsen for afviklingen af godsarealet, og han er tilfreds med den forvandling, der er sket med området siden overdragelsen:

"Fjordblinks byggeriet er allerede taget i brug af 75 studerende, og indenfor de kommende måneder vil de resterende 70 boliger blive taget i brug i de to boligenheder. Desuden åbner Aalborg Studenterkursus' nye domicil den 22. oktober, og de første spadestik er taget til to store uddannelsesinstitutioner på i alt 20.000 etagemeter til VUC og SOSU", fortæller Steen Ø Schmidt.

Central beliggenhed

Det 19 hektar store godsbanearreal byder på en række fordele, som for eksempel den tætte beliggenhed ved både banegård og busterminal, og området ligger som bindeled mellem Øster Ådal og Aalborg centrum. Desuden har Aalborg Kommune udpeget området som grønt indsatsområde, og derfor indgår hensynet til natur og landskab som et naturligt element i lokalplanen for området.

"Omdannelsen af godsbanearbejdet har taget udgangspunkt i de udfordringer, som kommunerne i dag stiller til bæredygtighed og lokal afledning af regnvand, og derfor indgår bæredygtighed i hele omdannelsen – lige fra solceller og grønne tage til lokal afledning af regnvand og anvendelse af eksisterende jernbaneelementer", forklarer Steen Ø Schmidt, og fortsætter

"For Aalborg Kommune har det været vigtigt, at der ved omdannelsen af godsbanearbejdet blev skabt et område med spændende arkitektur – med pladser og stræder, men også et stærkt gennemgående grønt element i form af Jernbaneparken og senere også Å parken. Begge parker er anlagt ud fra mønsteret af sporerne på Godsbanegården", fortæller Steen Ø Schmidt.

Steen Ø. Schmidt forventer, at omdannelsen af Godsbanearbejdet vil vise sig at blive et forgangsprojekt på dansk jord inden for lokal afledning af regnvand og bæredygtighed.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 18. oktober 2012**
(JSL via BL)

Lø 20/10 2012



Dette hæfte på 64 A5-sider er en kunstners indslag, der viser billed-tegninger af jernbanemotiver. Motiver er meget varierede. Sågar DSB F 441 er flot sort gengivet på sort baggrund.
(BL)

Af DSB til DSB.
Juni 2012

Lø 27/10 2012

Skinner fræses ved Hedensted

I næste uge skal Banedanmark fræse mange tons metalspånere af skinnerne mellem Fredericia og Århus. Det vil kunne give lidt støj om natten, når skinnefræsetoget kører forbi.

Arbejdet foregår 30. til 31. oktober mellem Børkop og Horsens, samt den 31. oktober til 1. november mellem Hedensted og Horsens. Det koster Banedanmark mere end 150.000 kr.

pr. nat, når et 152 ton tungt skinnefræsetog fjerner metal fra skinnerne. Tre ton metal kan toget fræse af skinnerne hver nat.

– Selvom det er mange penge, kan det godt betale sig at give skinnerne en tur med grovfilen engang imellem. For skinnerne holder længere, når vi fræser og sliber dem, fortæller vedligeholdelsesleder Per-

nille Skovrup fra Banedanmark.

Når skinnefræsetoget har fjernet ujævnhederne, bliver skinnernes køreflade optimal. Det støjer kun moderat, når fræsetoget arbejder – i modsætning til både skinneslibetoget og sporskifteslibetoget, der støjer og giver store gnister.

Kilde: VEJLE AMTS FOLKEBLAD, HEDENSTED, **lørdag 27. oktober 2012**, side 34
(BL)

Ma 29/10 2012

Tog holdt stille en time ved overgang til normaltid

Cirka 65 passagerer i nattoget IC 193 kørende fra København fik sig natten til søndag en times ophold i toget på Fredericia Station før deres videre færd op igennem Jylland.

»Fordi vi overgik fra sommertid til normaltids, så har det tog krydset den grænse, og på den måde er de her passagerer beklageligvis kommet i klemme,« forklarer trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Til gavn for efterfølgende passagerer

Natten til søndag stillede danskerne nemlig klokken en time tilbage i forbindelse med skiftet fra sommer- til normaltids. Skiftet indeholder dog den udfordring, at toget skal holde den kendte køreplan. Men hvad gør man, når uret stilles en time tilbage? Så er toget pludselig en time foran planen.

Siden sommertid blev indført i 1980 har DSB med små varianter benyttet den simple løsning, at enkelte tog holdt stille en time, når tiden stilles tilbage. Derefter kan toget fortsætte efter planen. Det er i øvrigt også en praksis, som anvendes i udlandet. For kunderne i toget har denne løsning imidlertid den u hensigtsmæssige facet, at de kommer til at holde stille en time. Til gengæld kan nye passagerer senere på strækningen fortsat regne med den køreplan, som de kender.

Bedre næste gang

Køreplanen og ventetiden på Fredericia Station har været annonceret på både dsb.dk og rejseplanen.dk, så kunderne har principielt haft mulighed for at kende til opholdet på Fredericia Station på forhånd, ligesom togpersonalet i toget gav en grundig forklaring over højtalerne. Episoden på Fredericia Station fik dog bred kritisk medieomtale i løbet af søndagen, og Tony Bispeskov forklarer, at DSB de kommende år vil søge at være mere kommunikerende om vores dispositioner, når klokken skal sættes frem eller tilbage.

»Samtidig vil vi kigge på forskellige løsningsmodeller, som binder kunder og økonomi bedre sammen,« forklarer han og oplyser, at IC 193 var det eneste tog, som på denne måde var direkte berørt af en times ventetid.

Find rundt på stationen med Google Maps

»Hvor finder jeg egentlig billetsalget?«

Turister og andre der ikke er helt fortrolige med banegårdene i København, Aarhus og Odense har nu mulighed for at hente hjælp i deres egen lomme, hvis de er i tvivl om hvor de præcist befinder sig, og hvad der er omkring dem, når de besøger de tre store stationer. Med en smartphone i lommen, der opererer med Android, er der nu nemlig assistance at hente via søgetjenesten Google.

En hjælpende hånd

Googles særlige korttjeneste kaldet "Maps" har allerede i nogle år givet brugerne mulighed for blandt andet at planlægge ruter, få kørselsvejledninger og udforske nabolaget ved hjælp af Street View. Men nu er tjenesten udvidet, så man også kan orientere sig via indendørs kort i en række større danske bygninger. Udover de tre stationer i Odense, Aarhus og København drejer det sig blandt andre om Københavns Lufthavn, Nationalmuseet og Statens Museum for Kunst. Men også større butikcentre som Field's, Bruuns Galleri og detailhandelsbutikker som IKEA, Bilka og Elgiganten er nu til at finde rundt i via den nye tjeneste fra Google.

»De fleste kender nok følelsen af at fare vild i et stort shoppingcenter, søge i blinde efter en bestemt samling på museet, eller febrilsk forsøge at regne ud, hvor man kan nå at købe en kop kaffe i lufthavnen på vej til gaten. Så for at give folk en hjælpende hånd, når de er på farten, tilbyder vi nu indendørs kort i en række offentligt tilgængelige bygninger i Danmark,« forklarer talsperson for Google i Danmark Christine Sørensen.

Naturligt valg

I DSB har projektleder i Trafikinformation/Kvalitetssikring Kim Jonassen sammen med Heinrich Winther fra DSB IT bidraget til Googles nye funktion ved at tegne stationerne op med blandt andre relevante automater, trapper, hjertestartere, billetsalg og butikker. Og valget af de tre stationer har været helt naturligt:

»Københavns Hovedbanegård, Aarhus Hovedbanegård og Odense Banegårdscener er valgt, fordi vi mener, at det er de mest komplekse stationer, vi har. Derudover er lufthavnen med, hvor vi jo også er repræsenteret,« forklarer Kim Jonassen.

»Og når Københavns Hovedbanegård har fået ombygget billetsalget, vil det blive kortlagt, så man kan se hvor man kan købe hvilke produkter. Måske vil Nørreport også komme med på længere sigt efter den store ombygning, men indtil videre er det de tre store stationer, som er repræsenteret.«

For Android-brugere der har downloadet den seneste udgave af Google Maps vil detaljerede indendørs-kort automatisk dukke op, når man zoomer ind på en bygning med indendørs-kort. Google vil løbende tilføje flere indendørs-kort til offentlige bygninger over hele Danmark. ?

To 1/11 2012

MODELTOGAFTEN

Torsdag den 1. november 2012

Kl. 19.00-21.00

Kom og oplev butikken fyldt med tog.
Vi opstiller forskellige baner og kører med diverse tog.
Kom ind til en inspirerende aften
med masser af gode tilbud.

Husk at afhente
GRATIS billet

En rigtig legetøjsbutik
Lege●Kæden

Hospitalsgade 15 . Horsens . Tlf. 75 61 60 11 . www.legeland.dk

Den forreste maskine i malm-
toget i annoncen er DB 44
(3)(3)(9)

Kilde: **VEJLE AMTS
FOLKEBLAD**, lørdag 27.
oktober 2012, side 11
(BL)

Fr 2/11 2012

Jernbanebroen over Limfjorden bliver mere forsinket

Forsinkede broelementer skyder åbningen af Jernbanebroen, så den først er klar til togtrafik i slutningen af november. Den officielle åbning er før blevet udskudt, og nu må pendlerne væbne sig med endnu mere tålmodighed. Jernbanebroen er tidligst klar den 26. november.

"Banedanmark er planmæssigt klar med hele strækningen op til Frederikshavn efter sporombygningen, og det er desværre denne ekstra udfordring med de sidste broelementer, der gør, at vi må rykke planen for genåbningen af Jernbanebroen over Limfjorden og dermed genåbningen af togtrafikken," skriver Banedanmark i en pressemeddelelse.

DSB har ikke kunnet køre over Jernbanebroen siden marts.

"Vi er kede af situationen på kundernes vegne. Vi glæder os til, at vi snart kan køre over igen. Det ser ud til, det snart kan lykkes. Vi opfordrer kunderne til at følge med på DSB's hjemmeside for mere information," siger Tony Bispeskov, Trafikinformationschef i DSB.

DSB forlænger derfor særkøreplanen med busser mellem Aalborg og Frederikshavn.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 2. november 2012**

(JSL via BL)

Ti 6/11 2012

DSB Vedligehold har fået stor ordre

Fredag i sidste uge indgik DSB Vedligehold en stor aftale med Siemens i forbindelse med Signalprogrammet.

Aftalen indebærer, at DSB Vedligehold skal bygge ændringer ind på 135 S-tog og bliver i den forbindelse underleverandør til Siemens, som står med hovedentreprisen med at lave ændringerne på S-togsnettet.

Arbejdet med at indbygge nyt sikkerhedsudstyr i form af nye bokse og nye ledninger startede allerede mandag morgen, og det er da også en tilfreds Lars Wrist-Elkjær, direktør for driftsværkstederne i DSB Vedligehold, der udtaler:

"Det er stor ordre, vi har fået i hus, og den ligger rigtig godt til det, vi kan i Vedligehold. Jeg er ikke tvivl om, at vi kan løfte denne opgave i de kommende år, men samtidig er jeg også realistisk i forhold til, at det er en stor udfordring, vi har påtaget os, og at vi kommer til at trække store veksler på vores organisation," siger Lars Wrist-Elkjær.

Totaludskiftningen af S-banens signalsystemer vil blive baseret på den nyeste generation af signalsystemer til bybaner; CTBC – et system, der i stigende grad anvendes i flere andre storbyer, så som New York, Paris og London. Som vinder af kontrakten skal Siemens levere alt udstyr, som skal installeres i forbindelse med overgangen til et nyt signalsystem. Det indbefatter blandt andet en ny fjernstyringscentral og ombordudstyr i togene, hvor DSB altså nu er blevet underleverandør på opgaven på det sidstnævnte.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 6. november 2012**

(JSL via BL)

To 8/11 2012

IC2 begynder at køre med passagerer

Det næste skridt i arbejdet med at få IC4- og IC2-togene ud at køre med passagerer bliver taget på mandag, hvor IC2 klokken 12.59 kører ud af Fredericia Banegård med passagerer for første gang. Det er planen, at de skal køre fem afgang dagligt mellem Kolding og Vejle fra mandag til torsdag.

Indsættelsen af IC4-togenes "lillebror" vil ske i et roligt tempo, og dette skridt er det første, inden indsættelsen bliver reguleret i forbindelse med lanceringen af den nye køreplan 9. december.

Ud over den planlagte kørsel med passagerer, vil der også skulle køres tog til og fra strækningen fra værkstedet i Aarhus, hvor IC2 skal holdes vedlige og driftes i dagligdagen. Denne udveksling vil også give flere kilometer i hjulene og dermed flere erfaringer med togene.

For direktør for Fjern- & Regionaltog Susanne Mørch Koch er det en god udvikling i arbejdet med at skaffe flere siddepladser til de danske togpassagerer.

"Vi starter op i det små, og på den baggrund vil vi høste de første driftserfaringer, som vi så kan bygge videre på. Vi er lige nu i fuld gang med at uddanne de sidste tog- og lokoførere, og jeg ser frem til at komme i gang med driften på mandag," siger Susanne Mørch Koch.

IC2-togene afløser MR-togene på strækningen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 8. november 2012**

(JSL via BL)

Fr 9/11 2012

DET LOKALHISTORISKE MAGASIN STRUER 2012

Jernbanerelaterede overskrifter

Buchholtz hus fylder 100 år	Buchholtz var trafikassistent i Str i årene 1902-1924	Side 14-17
Remisebranden i Struer	Skete lørdag 7. november 1981	Side 18-20
Hjælpevogn nr. 11 Hjemsted Struer	Var stationeret i Str i > 30 år og er det stadig	Side 35-40
Opfinderen af oplukkeren byggede flot modeltog	Model af SVJ 1	Side 46-50

Kilde: **Struer 2012**, 7. årgang, 68 A4-sider, **Str** Museum

STRU
ERMU
SEUM

Forsiden af **STRUER 2012** og alle overskrifter kan ses på

<http://webshop.struermuseum.dk/products/470-struer-2012.aspx>

18 jernbanerelaterede sider ud af 68 sider er ganske flot; **Str** er en jernbaneby uden nedlagte strækninger.

Skrivefejl i overskriften »Buchholtz hus fylder 100 år«

Overskriften »Buchholtz hus fylder 100 år« mangler at angive »Buchholtz« i genitiv i forholdet til »hus«, idet Buchholz boede i det. Derfor mangler der en apostrof efter bogstavet z, jævnfør Retskrivningsordbogen, 3. udgave, 2001:

§ 6. *Apostrof* (6) GENETIVENDELSE

Apostrof alene kan bruges til at betegne ejefald af ord, der ender på *s*, *z* eller *x*, se § 21.2.

§ 21. *Genitiv* (2) ORD PÅ -S, -Z ELLER -X

Ord der ender på -s, -z eller -x, har genitiv på ' (apostrof, jf. § 6):

Der burde have stået »Buchholtz' hus fylder 100 år«.

(BL)