

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 8. april 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>  
Avisartikler offentliggøres ikke 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 på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

**mandag 18. marts 2013 – tirsdag 9. april 2013.**

### Side Emne

#### **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

#### 3 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

En Næ-lkf skriver om dagens oplevelser  
Sporarbejde og godstog i Næ  
Sporarbejde i Næ  
Godstog til Næ  
Balfour Beatty Rail Fccs med blokvogn til Næ

#### **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

#### 6 **KØREPLANER**

Sporombygning Roskilde-Køge  
Befordring af godsvogne Fa-Hr-Fa & Vem-Hr-Vem

#### 7 **TRÆKKRAFT**

Mange ME på mdt Gb

#### **GODSVOGNE**

#### **PERSONVOGNE**

#### **TOGSÆT**

#### **S-TOG**

#### **METRO**

#### **FÆRGER**

#### **VETERANMATERIEL OSV.**

#### **SPECIALKØRETØJER**

#### **SKROTBUNKEN**

## 7 FASTE ANLÆG

Broarbejde ved Roskilde Station  
Brorenovering i Hammersholt ved Hillerød  
Broarbejde ved Lille Skensved  
Banedanmark inviterer til informationsmøder i Lejre, Hvalsø og Tølløse  
Carlsbergs fabriksbygning ved Av rives ned  
Sporarbejde ved Holbæk Station  
Jernbanebroen over Limfjorden


## 11 UDLAND

Fototur til Malmø

## 12 DIVERSE

Ny farve på 11'eren  
Nedlæggelse af 6 af de 7 trinbrættet på Thybanen  
13 Orientekspressen på vej – en anderledes opgave for DSB

### 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 11.0.02.

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.

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

BR 605

Denne tirsdag var ikke "fætter Bras'es" dag. Først brød DB 605 sæt 11 ned lige efter **Ro** med fast brems i tog IE 36. Efter godt et par timer blev de rejsende evakueret over i et tog på nabosporet, og først lidt efter klokken 14 – efter fire timer – kunne togsættet køre tilbage til **Ro**. Her blev det parkeret i spor 45 eller 46, hvor det stod til tyske håndværkere **torsdag den 21. marts 2013** fik det repareret, hvorefter det ved egen kraft kørte til **Hgl** (Helgoland) ved 17-tiden.

Også tog IE 34 fik problemer. Først blev det sendt via **Lille Syd**, og allerede i **Næ** havde toget problemer, og på vej til **Vo** forsvandt trækraften helt, men toget kunne dog drive ind på stationen. (Jeg havde ellers hørt det blokerede både spor 2 og 3 **Vo**). Her måtte de rejsende så stige om til et andet sæt, der blev taget fra et nordgående tog. I **Nf** blev der endnu engang skiftet til et andet BR 605-sæt, og i **Pu** fik de rejsende oplyst deres tog ikke kørte længere end **Lübeck** – ekstra rejsetid 120 minutter. I **Oldenburg** blev tog IE 37 mod DK vendt ...

Der går en del rygter om, at man trækker et BR 605-sæt ud af løbet til K14, og at DB skulle tabe penge på at udleje togene til DSB. Også fra "Rygters Bureau" forlyder det, at DB nu endelig har bestilt nye reservedele til BR 605.

### Lille Syd

Jeg kørte to omgange på **Lille Syd**, og med RØ 2436 (MR sæt 47). I **Hf** krydsede jeg tog IE 34 (BR 605 sæt 03), i **Kj** stod DSB MR sæt 50 i spor 5 som RØ 2431 (RØ 3434 var blevet vendt i **Kj**, da de omlodte tog havde slået køreplanen i stykker). I **Lw** krydsede jeg RØ 2229 med DSB ME 1530, og i **Gt** krydsede jeg DSB ME sæt 88+31 som RØ 1229.

Der er kommet en ikke fakultativ TA for MR-udveksling mellem **Næ** og **Fa mandag** (med tider nogenlunde som om **onsdagen**), så nu udveksles der fast MR **mandag, onsdag og lørdag**.

Kran 160 var blevet flyttet ud til "trekanten" i **Ro**, hvor den stod sammen med et par brune BDK ex SJ Kbs, men uden den gule kranarmsvogn (også ex SJ Kbs).

I **Næ** var der kommet tre lavsidede vogne fra Arkil. Det er de Xtg-vogne, de har købt fra BDK, der er forsynet med lave nedklappelige sider (delt i to) og nedklappelige gavle.

(JSL via BL)

Fr 22/3 2013 – lø 23/3 2013

---

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

På arbejde 22:40-04:40 uden noget særligt at berette. Om morgenen var DSB MR sæt 94 brudt ned lidt uden for **Tu** med RØ 2408. Luften forsvandt fra toget, så det blev nødbremset, og meldelampen for vendegearsfejl tændte. Det var først muligt at få luft på toget igen, da alle tre ATC-afbrydere var taget, og toget blev herefter trukket ind til **Tu** station og videre til **Kj** af et andet MR-tog. Toget havde da holdt uden for **Tu** og spærret for morgenmyldretidstrafikken i mellem en halv og en hel time.

(JSL via BL)

Lø 23/3 2013

---

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

DSB MG sæt 63 stod i spor 3 i **Næ**, der er lavet en TA med fakultative "skoletog" mellem **Kac** og **Næ** i weekenden. I spor 6 var DSB MR sæt 94 + 47 netop ankommet. MR sæt 47 havde – via **Ro** – været i **Kj** for at hente MR sæt 94, der da havde stået i over et døgn i spor 1 efter nedbruddet ved **Tu**.

(JSL via BL)

Ma 25/3 2013

---

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

Arbejdsdagen indledtes med at **Næ-Kh** med RØ 1238 (Nf-Kh) bestående af 4 DD + ME 1520.

I **Rg** stod der 3 tomme DB Hbbi(II)ns<sup>304/305/306</sup> og 1 DB/AAE Habbi... På stationen rangerede et godstog med bl.a. 1 DB Hbbi(II)ns<sup>304/305/306</sup> og 2 DB Roos(-t) og en sort DB Samms<sup>709/710</sup> og en DB Samms<sup>489</sup>, der så ret ny ud, begge læsset med spunsjern, derudover var der en masse læssede bilvogne i toget.

I **Ro** var Kran 160 væk, så jeg var lidt bekymret for, at man måske var i gang med at skrotte **Danmarks** sidste jernbanekran ...

I **Htå** stod et østgående godstog i spor 0 med bl.a. en DB Rns<sup>674</sup>, der så ret ny ud.

RØ 1238 kører jo via **Ig** (Vigerslev), og hvor Green Speed det meste af vejen mellem **Næ** og **Htå** havde anbefalet lidt under 120 km/t., skulle jeg nu efter **Htå** pludselig køre 160 km/t., og alligevel var den

anslåede forsinkelse ved ankomst til Kh på 2:30! Den skiftede så lidt frem og tilbage, og var på et tidspunkt oppe på 3:00, men resultatet blev en forsinkelse på 1:30.

I **GI** stod der 2 sorte DB Samms, 1 DB Rbns<sup>646</sup> og 1 DB Rs.

I den høje del af **Gb** så jeg så Kran 160 stå sammen med et par brune BDK ex. SJ Kbs. Den gule (også ex SJ Kbs) kranarmsvogn stod stadig på "skrotsporet" i **Ro**. På den høje del af **Gb** har InfraNord bl.a. en Qbx-stamme med tilhørende Qax holdende, nogle ex. Oms og en Kockumstrolje.

Efter en pause et vend til **Hk** med RØ 2545/2548 bestående af DSB ME 1503 + 4 DD. Dejligt at køre til **Hk** med kun 4 DD, men ME 1503 er DSB's grimme lokomotiv, og rullegardinet i førersiden var faldet ned, men heldigvis havde jeg en ældre avis i rygsækken, jeg kunne hænge op til værn mod den lavtstående sol. Der arbejdes stadig på dobbeltsporet mellem **Lj** (Lejre) og **Pe** (Vipperød). Et sted kørte en stor gravemaskine på larvefødder og rettede kanten af – *må den mon egentlig gøre det uden SR-arbejdsleder?* Der var jo ikke så forfærdeligt langt fra mit spor til bagenden af gravemaskinen, og hvis den nu ikke kører helt parallelt med mit spor, kan den jo komme tæt må – måske uden føreren opdager det! Nu så han jeg kom og kørte lidt ind til siden.

På vej tilbage til **Kh** fik jeg en ATC-fejl FF 809 "Balisetelegram kun fra bæger 1. Ingen 50 kHz "strømsækning" med efterfølgende nødbremse. Desværre registrerede jeg ikke ved hvilket km, nødbremsen kom, for det kunne være interessant at vide, hvor langt en ME + DD kører med nødbremse, før den står stille, for DD'erne bremser rigtigt godt.

(JSL via BL)

Ti 26/3 2013

---

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

Denne dag havde jeg fredag, så den **gule** Contec Rail Köf i **Næ**. Den var kommet til **Næ** på blokvogn fra **Tl** (Taulov). Den blev senere brugt ved påskens sporarbejde mellem **Næ** og **OI** sammen med bl.a. Arkils trolje 417. Arbejdet bestod i at lave dræn bl.a. i gennemskæringen ved **Næn**, hvor man kun kan komme til fra banen. Arkil havde entreprisen på dette arbejde. De første biler fra Balfour Beatty var dog også dukket op på stationsområdet.

(JSL via BL)

On 27/3 2013

---

### En Næ-ikf skriver om dagens oplevelser

Arbejdsdagen indledtes med at køre M 6436 (Næ-Ro) og RØ 3437 (Ro-OI), begge med DSB MR sæt 6Z. Derefter pause, tage mod 3441 og med togbus til **Næ**. Herfra kørte jeg så **Næ-Kh** med RØ 2250 (DSB ME 1518 + 5 DD) og hjem med 4261, der kom fra **Blv** (Belvedere) DSB ME 1523 + 4DD-elbremse på ME'en.

Mellem **Ro-Gt** er der planeret et større stykke mellem vejen og jernbanen, der hvor der ligger et vogterhus ved siden af en bro over banen. Det kunne tyde på Balfour Beatty vil lave en "base" her for sporarbejdet på den nordlige del af **Lille Syd**.

I **Gt** var der læsset en del betonsveller af på læssevejen. Noget kunne tyde på Balfour Beatty vil skifte svellerne med sporgående "gummigeder" model Huddig, som de jo med succes gjorde mellem **Fz** (Farris) og **Sst** (Sommersted).

I **GI** stod der 2 DB Samms, herunder den der ser ny ud, læsset med spunsjern på den nordlige plads og 2 sorte DB Samms + DB Rbns<sup>646</sup> + DB Rs (alle tomme) på sydsiden.

I **Rg** kunne jeg skimte en CFL MX og skinnevogne bag de mange biltransportvogne.

(JSL via BL)

Ma 1/4 2013

---

### Sporarbejde og godstog i Næ

Her fra den **mandag 1. april 2013** gik sporarbejdet på **Næ** station i gang. Bl.a. skal spor 1, 3, 5, 6 samt 32 og 33 plus flere spor på pladsen ombygges, også spor 20 skal ændres, der udskiftes en del sporskifter, skiftet til havnebanen – der aldrig har været befaret i afvigende gren – skal fjernes og en del sidespor, bl.a. ved remisen skal – så vidt jeg er orienteret – fjernes. Viadukten i stationen nordende skal også isoleres.

Da jeg **mandag den 1. april 2013** kom pass fra **Nf** i RØ 2258 klokken 19:53, var Contec Rail MY 1153 i gang med at trække skinner af i spor 4 i **Næ**. Der var allerede trukket skinner af i spor 2. Skinnerne var kommet på vogne fra Stahlberg Roensch, i spor 3 stod en stribe tomme vogne af dem, der svarer til DB's Rns-z<sup>643</sup> og i spor 4 var skinnerne læsset på blå nyreviderede Rs-vogne, også fra Stahlberg Roensch. En af vognene var 37 80 D-SRAIL 3992 012-9 bygget af Transwagon i Burgas i 1984 med byggenummer 44996 (så vidt jeg kunne aflæse). En af plaketterne sagde, vognen før havde heddet 33 52 3992 135-6. Muligvis havde vognen fået nye bogier, men i mørket var det svært at se noget på dem.

Skinnerne blev trukket af ved hjælp af et sæt slisker på den bagerste vogn og en skinnegående gravemaskine fra Arkil.

Senere blev der også trukket skinner af i spor 5, og kort efter jeg ankom til **Næ** med RØ 82471 (Kj-Næ) klokken 01:02 afgik MY 1153 med de tomme skinnevogne mod **Rg**.

Det er Balfour Beatty der står for sporarbejdet, både på **Lille Syd** og på **Næ** station, men Arkil er underentreprenør og ser ud til at hjælpe til med maskiner og personale samt trolje 41Z og deres lavsidede vogne. Der benyttes også to af Contec Rails SImmps.

**Mandag 1. april 2013** kørte jeg først **Næ-Nf** med RØ 1245 (Kh-Nf) DSB ME 1518 med 5 DD. ABs'en var 7911, der i hvert fald på den ene (solsiden) side havde neongrønne striber ved den ene dør og røde ved den anden. Det havde Bk 7810, der stod i **Skoven** i **Nf** også ...

(JSL via BL)

Ti 2/4 2013

---

## Sporarbejde og godstog til Næ

For første gang i flere år kom godstog til **Næ**. Så vidt jeg kan huske, kørte det sidste papirtog **lørdag 14. april 2007**. Toget, jeg så den **tirsdag 2. april 2013**, vil jeg kalde et (bane)arbejdstog, så jeg skriver, det er flere år siden, der sidst kørte "rigtige" godstog i **Næ**.

Det var RSC MZ 1457 + DB Roos-t<sup>645</sup> (med kævler til Junckers) + GATX Zans 33 80 7843 449-9 + VTG Zans 33 85 783 6 528-4 (begge tankvogne med sprit til Kemetyl) som G 8655 (Htå-Næ). Toget stod i spor 6 klokken 11:50, men fik afgang mod **Kj** kort efter som G 8654 (Næ-Kj).

Hurtigt hjem efter bilen og til **Kj**, hvor jeg klokken 13:01 kunne fotografere MK 624 skubbe de to tankvogne over klapbroen på **Søndre Havn** og videre til Kemetyl. Små 10 minutter senere returnerede MK'en tom til stationen, og ikke så lang tid efter returnerede MZ'en solo til **Næ** som G 8653.

Tilbage i **Næ** var personale fra Balfour Beatty/Arkil i gang med at skære skinnerne i spor 3 over i længder a 5-7 meter med en skærebrænder.

Ved 17:20-tiden cyklede jeg ned til stationen for at fotografere Köf 275 i håb om, at solen ville skinne. I spor 6 stod Contec Rail MX 1008, der kort efter afgik mod **Kj** for en mindre reparation.

Da jeg mødte på arbejde klokken 22:55, var man i færd med at løfte sporrammerne fra spor 3 på fladvogne med hjælp af en gravemaskine. Trolje 41Z trak vognene. Sporrammerne er læsset af ved siden af Præstøbanens remise. I den anledning har man helt fjernet hegnet mellem remisen og sporområdet.

(JSL via BL)

On 3/4 2013

---

## Sporarbejde i Næ

Da jeg kom tilbage fra **Kj** klokken 02:03, var alle sporrammer væk.

**Onsdag** (sovedag) var man gået i gang med at ombygge perrontunnelen ved spor 3 på samme måde, som man i **2009** gjorde ved spor 2 og spor 4. (Man støber beton oven på perrontunnelen og befæster sporet direkte i betonen).

(JSL via BL)

To 4/4 2013

---

## Godstog til Næ

En fridag, så jeg ved **Ris** (Rislev) klokken 10:17 RSC MZ 1457 solo på vej til **Næ** som G 8655.

(JSL via BL)

Lø 6/4 2013

---

## Balfour Beatty Rail Fccs med blokvogn til Næ

Da jeg ved godt 2-tiden lavede komponentudskiftning på MR-tog i **Næ**, holdt to blokvogne på pladsen og lossede med kran Balfour Beatty Rail's to Fccs-vogne 40 86 946 0 834-5 og 872-5. Vognene skulle være kommet fra **Ng**.

Det var da godt, det var mørkt, for som ansat ved "jernbanen" synes jeg, det er flovt, at man sender to godsvogne (forudsat de er i revision) ad landevejen! Det er da lige før, de burde dækkes med presenning, så medtrafikanter ikke kan se, hvad der sker ... I hvert fald den ene blokvogn var fra **Hr**. En sådan transport må jo koste mange tusinde kroner, og få dage tidligere kørte Contec Rail gennem **Ng** med en tom MX på vej til værksted i **Kj**; det kan da ikke have været den store ulejlighed at tage de to vogne med. Og i sidste ende er det jo med til at fordyre banetransport.

– Måske skulle Banedanmark have en "transportbørs" på nettet, så operatører kunne se, nu stod der to Fccs i **Ng**, der skulle til **Næ**, og så byde på det, hvis de var interesserede?

(JSL via BL)

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

### KØREPLANER

Ti 2/4 2013 – to 2/5 2013

---

#### Sporombygning Roskilde-Køge

Operatør: DB Schenker Rail DK

Årsag: Sporombygning

#### Aflyses:

G 9452 Køge - Høje Taastrup 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To

G 9455 Høje Taastrup - Køge 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To

#### Tillyses:

Tog G 8655 (Htå-Næ) 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To, MZ IV 1400, 100 km/t.

Htå 10.00, Ro 11, Bo (25)-36, Rg (52)-58, Gz 11.09, Næ 11.20.

Bemærkninger Næ til 8654 Erstatte 9455

Tog G 8654 (Næ-Kj) 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To, MZ IV 1400, 100 km/t.

Næ 11.53, Næn 58, Ol 12.03½, Hz (14)-17, Tu 25½, Hf (30)-32, Kj 12.40.

Bemærkninger Næ fra 8655 Hf maks. længde 460 m Erstatte 9455

Tog G 8653 (Kj-Næ) 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To, MZ IV1200, 100 km/t.

Kj 14.38, Hf (45)-47½, Hz 15.(02)-03½, Ol 12, Næn 15, Næ 15.17½.

Bemærkninger Hf maks. længde 460 m Næ til 8652 Erstatte 9452

Tog G 8652 (Næ-Htå) 02.04.2013-02.05.2013 Ti, To, MZIV 1200, 100 km/t.

Næ 15.47, Gz 16.01, Rg (10)-28, Bo (41)-55, Ro 17.14, Htå 17.26.

Bemærkninger Næ fra 8653 Erstatte 9452

Kilde: Toganmeldelses nr. 2229, **fredag 25. januar 2013**

(BL)

Ti 2/4 2013 – to 6/6 2013

---

#### Befordring af godsvogne Fa-Hr-Fa & Vem-Hr-Vem

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Befordring af godsvogne

#### Aflyses:

G 7515 (Fa-Hr), ti 2/4 2013 – to 6/6 2013 Ma-To

G 7519 (Vem-Hr), to 4/4 2013 – to 6/6 2013 Ma, To ikke 9/5 2013, 20/5 2013

G 7520 (Hr-Fa) ti 2/4 2013 – to 6/6 2013 Ma-To

G 7528 (Hr-Vem), to 4/4 2013 – to 6/6 2013 Ma, To ikke 9/5 2013, 20/5 2013

#### Tillyses:

Tog: G 87515 (Fa-Hr), ti 2/4 2013 – to 6/6 2013 Ma-To, MZ IV 2000, Vj-Hr MZ IV 1000, 100 km/t.

Fa 14:20, Vj 14:44 15:28, Jl (44)-47, Bb 16(16) 16.19, Hr 16.43.

Bemærkninger Jl Togstørrelse maks. 586 m.

Tog G 87519 (Vem-Hr), to 4/4 2013 – to 6/6 2013 Ma, To ikke 9/5 2013, 20/5 2013, Hr MY 700, 100 km/t.

Vem 16.12, Uf (22)-28, Rj 46½, Sj 17.04-05, Bs (15)-21, Hr 17.50.

Bemærkninger Bs Togstørrelse maks. 287 m.

Tog G 87520 (Hr-Fa), ti 2/4 2013 – to 6/6 2013 Ma-To, Togart. MZ IV1000, 100 km/t.

Hr 18.25, Bb (44)-47, Jl 19.(14)-17 Vj 32, Fa 19.53.

Bemærkninger Jl Togstørrelse maks. 586 m.

Tog G 87528 (Hr-Vem), to 4/4 2013 – to 6/6 2013 Ma, To ikke 9/5 2013, 20/5 2013, MY 700, 100 km/t.

Hr 18.21, Bs (48)-52, Sj 19.(04)-05, Rj 19.26, Uf 19.42, Vem 19.49.

Bemærkninger Bs Togstørrelse maks. 287 m.

Kilde: Toganmeldelse nr. 6460, **torsdag 14. marts 2013**

Bemærk, at de fire godstog kører cirka 2 timer end de aflyste. Bemærk også, at tog 87520 IKKE standser i **Vj**, som tog 7520 gjorde 21.32-22.23.

– *Hvorledes afsendes godsvogne fra Vj?*

Ellers står der i TKG 13 er kun anført dette godstogspar med rangertid i Vj, og det kører kun Sø.

### DB Schenker Rail

G 7565 (Fa-Vj), Sø, MZ 1000, 100 km/t.

Fa 19.30, Vj 19.50.

G 7566 (Vj-Fa), Sø, MZ 1000, 100 km/t.

Vj 20.54, Fa 21.16.

Kilde: TKG 13, **søndag 9. december 2012 – lørdag 14. december 2013**

(BL)

## TRÆKKRAFT

Lø 6/4 2013

### Mange ME på mdt Gb

Fra tog 42 (Ab-Kh), der kører over **Gb**, kunne der fotograferes de mange **mørkeblå** ME'er, der holder i vestenden af **mdt Gb**. Ved en efterfølgende forstørrelse af de to billeder kan der læses:

DSB ME 1513, 1522, 1518. Der holdt yderligere 3 ME mere. På en EA er noget af den **mørkeblå** maling forsvundet på fronten, så den gamle, **røde** farve kan ses. EA'en ligner lidt DSB EA 3004, set på **mdt Gb lørdag 16. marts 2013**.

I Rg holdt **gul** MK 622 + Hbbi(II)...s.

(BL)

## GODSVOGNE

## PERSONVOGNE

## TOGSÆT

## S-TOG

## METRO

## FÆRGER

## VETERANMATERIEL OSV.

## SPECIALKØRETØJER

## SKROTBUNKEN

## FASTE ANLÆG

Ma 18/3 2013

**Forside > Banearbejde v Sjælland > Naboinformation Sjælland > Broarbejde ved Roskilde Station**

**Broarbejde ved Roskilde Station**

*Udsendt til naboer 200 m fra broen*

Arbejdet med at forny broen, som fører jernbanen over Køgevej, går nu ind i sin afsluttende fase. I denne omgang skal vi kun arbejde oven på broen, hvor vi skal forny den sidste del af "regnfrakken", som beskytter betonen mod nedsivende fugt.

## Hvornår foregår arbejdet?

Arbejdet går i gang mandag den 1. april, og vi regner med at være færdige i begyndelsen af maj. Først og sidst i perioden arbejder vi både dag og nat. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi fjerner skinner og bryder beton ned, lige som der kan forekomme støvgener. Desuden vil der være tung trafik i lokalområdet, når vi kører materialer til og fra. Vi bestræber os dog på, at særligt støjende arbejde primært udføres i dagtimerne på hverdage.

Før vi går i gang med at renovere, etablerer vi byggeplads på baneterrænet.

## Sådan arbejder vi

Denne etape af renoveringsarbejdet foregår udelukkende på banearealet oven på broen. Togtrafikken er i forvejen reduceret på grund af et større sporarbejde på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, og vi benytter lejligheden til at renovere broen, mens vi generer togtrafikken mindst muligt. Trafikken på Køgevej vil ikke blive påvirket af arbejdet.

Vi beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med broarbejdet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18558>

## Forside > Banearbejde v Sjælland > Naboinformation Sjælland > Brorenovering i Hammersholt ved Hillerød

### Brorenovering i Hammersholt ved Hillerød

*Udsendt til naboer 800 m fra broen*

Broen, som fører Brødeskovvej over jernbanen, er slidt. Derfor renoverer Banedanmark den nu, så den kan holde de næste 25 år.

Arbejdet går ud på at forny den "regnfrakke", som beskytter betonen mod nedsivende fugt. Desuden lægger vi ny vejbelægning på og udskifter det gamle rækværk med et nyt autoværn.

## Hvornår arbejder vi?

Arbejdet går i gang mandag den 1. april, og vi regner med at være færdige midt i august. Vi arbejder primært i dagtimerne, men kan dog i begrænset omfang også være nødt til at arbejde om natten. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi udfører betonarbejde på broen. Desuden vil der i perioder være støj fra lastbiltrafik til og fra byggepladsen, lige som der kan forekomme støvgener.

## Broen spærres for biltrafik

Mens arbejdet står på, vil broen være spærret for biltrafik og trafikken omlagt. Omlægningen vil være markeret med skilte. Cyklister og fodgængere vil fortsat kunne passere.

## Busser omlægges

Mens broarbejdet står på, vil skolebussen køre ad en alternativ rute.

Også buslinje 360 omlægges. Se nærmere på [www.movia.dk](http://www.movia.dk)

## S-tog erstattes af busser

I forbindelse med broarbejdet vil togtrafikken mellem Birkerød og Hillerød være indstillet i weekenderne 5.-7. april, 12.-14. april og 19.-21. april, fra fredag kl. 20.00 til mandag kl. 04.55. Der indsættes togbusser på strækningen. Se mere på [www.dsb.dk/trafikinfo](http://www.dsb.dk/trafikinfo) og [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk)

Vi beklager generne for naboer og trafikanter i området.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18557>, dateret **mandag 18. marts 2013**  
(BL)

Ti 2/4 2013

## Forside > Banearbejde v Sjælland > Naboinformation Sjælland > Broarbejde ved Lille Skensved

### Broarbejde ved Lille Skensved

*Udsendt til naboer 150 m fra broen*

Banedanmark er gået i gang med at renovere broen, der fører jernbanen over Skensved Å. Arbejdet forventes at være færdigt i slutningen af april. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.



### Hvad går arbejdet ud på?

Broen skal, lige som en række andre på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, vedligeholdes og repareres. Togdriften er i forvejen indstillet på grund af et større sporarbejde, og vi benytter lejligheden til at renovere broerne, mens vi generer togtrafikken mindst muligt.

### Sådan gør vi

Vi fjerner skinnerne, graver skærverne væk og lægger en fugtisolierende "regnfrakke" oven på broen. Herefter lægger vi skærver og skinner på plads igen. Desuden monterer vi et nyt rækværk, udbedrer skader på undersiden af broen og afrenser granitfladerne.

### Stisystem lukket ved broen

Mens vi arbejder, vil stisystemet være lukket ved broen.

### Hvornår foregår arbejdet?

Vi arbejder så vidt muligt i dagtimerne. Vi kan desværre ikke undgå at støje, og arbejdet kan desuden medføre støvgener. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

### Undskyld vi forstyrrer

Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med vores arbejde med broen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18654>, dateret **tirsdag 2. april 2013**

(BL)

To 4/4 2013

**Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark inviterer til informationsmøder i Lejre, Hvalsø og Tølløse**

**Banedanmark inviterer til informationsmøder i Lejre, Hvalsø og Tølløse**

I stil med sidste år holder Banedanmark atter informationsmøder for at orientere borgerne om arbejdet med det nye dobbeltspor.

I næste uge inviteres borgerne til informationsmøde i Lejre, hvor ombygningen af Lejre Station er på dagsordenen. Den 15. april kommer turen til Tølløse, hvor der orienteres om det nye vejanlæg, og den 24. april kan borgerne i Hvalsø høre om ombygningen af Hvalsø Station.

"I år sker der store ting på Nordvestbanen. Først og fremmest bygger vi det nye dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø, så der til september kører tog på begge spor mellem Hvalsø og Roskilde," siger projektchef Martin Lose og fortsætter:

"Samtidig ombygger vi stationerne i Lejre og Hvalsø. Det vil vi gerne informere ikke mindst de nærmeste naboer om. Vi vil skitsere, hvordan de nye stationer kommer til at se ud, og vi fortæller, hvordan vi arbejder. I Tølløse bliver der meget aktivitet omkring færdiggørelsen af det nye vejanlæg midt i byen, som erstatter overkørslen, som vi lukker senere på året."

### Åbent Hus

Ligesom sidste år bliver møderne afholdt som Åbent Hus-arrangementer.

"Vi var meget glade for den store tilslutning, der var til informationsmøderne sidste år. Det er en god måde for os at informere på, og vi ser frem til at komme i dialog med borgerne igen."

Der vil være en udstilling, som viser, hvad dette års arbejde går ud på. Banedanmark giver på den måde et overblik over, hvad de skal lave i 2013. Der vil være rig lejlighed til at få en snak og stille spørgsmål til de mange folk fra Banedanmark, som er til stede. Der vil desuden være repræsentanter fra både kommunen og operatørerne. Der bliver serveret kaffe, te og kage til arrangementet, som foregår mellem kl. 16 og 19.

"Vi vil gerne se både børnefamilier og folk, der kommer sent fra arbejde, og på denne måde håber vi, at rigtig mange kan nå at komme forbi," pointerer Martin Lose.

**Her er der Åbent Hus** – alle dage kl. 16-19:

- Domus Felix i Lejre torsdag den 11. april 2013
- Tølløsehallen mandag den 15. april 2013
- Hvalsø Kulturhus onsdag den 24. april 2013

## Stor betydning for lokalområdet

Dobbeltsporet får vital betydning for lokalområdet. Banedanmark opgraderer strækningen mellem Roskilde og Holbæk, så togene kan køre op til 160 km/t. og med dobbeltspor hele vejen kan passagererne se frem til flere togafgange og kortere rejsetid.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18664>, dateret **torsdag 4. april 2013**  
(BL)

Sø 7/4 2013

## Carlsbergs fabriksbygning ved Av rives ned

I en af Olsenbanen-filmene skal der røves guld i en grøn, schweizisk, toakslet godsvogn. Vognen kører med et tog, hvor På den første dag i en ny sommerkørelan lykkes det at få afkoblet en **rød** BRh-lignende spisevogn, hvor Københavns Politi afholder har et lettere løftet stemning. Spisevognen sendes ind i Carlsbergs sidespor på vestsiden af **Av** (Enghave) og forsvinder ind under den store fabriksbygning, der i denne tid rives ned.

Resterne af sidesporet kan ses <http://map.krak.dk/>. Søg på Enghave, skift til **Hybrid** og forstørrelse **18**.

## Ro

Flere af de sydlige spor på jernbanebroen over **Køgevej** er fjernede. Tilsyneladende skal broens betonfag ses efter.

(BL)

Ma 8/4 2013

**Forside > Banearbejde > Sjælland > Naboinformation Sjælland > Sporarbejde ved Holbæk Station**

**Sporarbejde ved Holbæk Station**

## Sporarbejde ved Holbæk Station

I slutningen af januar måned blev et nyt sikringsanlæg taget i brug ved Holbæk Station. I den forbindelse skal 32 gamle isoleringer skæres ud fra skinnerne og nye skinnestykker svejses i.

Vi skal også fjerne et sporskifte, hvorefter hele bunden under skinnerne skal genopbygges. Her arbejder vi med gravemaskiner og andre større maskiner. Vi skal også fylde nye skærver på, og der vil være øget trafik til og fra stationen.

- Arbejdet med at skære de gamle isoleringer ud og svejse nye skinnestykker i foregår i perioden fra den **8. april og frem til slut april**. For at kunne opretholde togtrafikken i dagtimerne foregår dette arbejdet kun i nattetimerne.
- Arbejdet med at fjerne sporskifter foregår både dag og nat i weekenden fra den 19. april – 22. april. Dette arbejdet forgår primært i området ved Slagterivej.

## Støjgener

Vi gør vores yderste for at tage hensyn til naboerne, men vi undgår ikke, at der i perioder vil være støj forbundet med vores arbejde. Vi beklager disse gener og håber på jeres tålmodighed, mens arbejdet står på.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18675>, dateret **mandag 8. april 2013**  
(BL)

Sø 29/4 2013

**Forside > Presserum > Jernbanebroen over Limfjorden**

**Jernbanebroen over Limfjorden**

Jernbanebroen over Limfjorden, der blev beskadiget ved en påsejling den 28. marts 2012, åbner for togtrafik igen den 29. april 2013.

Broklappen forventes monteret i uge 15, og under monteringen må det ikke blæse over 8 m/s, og strømmen må højst være 1½ knob. Der er afsat tid i planen frem mod den 29. april til, at vind og vejr kan forsinke denne fase. I perioden fra monteringen af broklappen til genåbning af togtrafikken over Limfjorden vil der være spærret for gennemsejling under broen.

Jernbanebroen over Limfjorden blev voldsomt beskadiget, da det finske containerskib M/S Ramona sejlede ind i broen d. 28. marts 2012, kl. 22:26 og forrykkede broklappen med op til en meter.

Påsejlingen gav alvorlige skader på broen og broklappen, og det viste sig hurtigt at være nødvendigt at bygge en helt ny broklap.

Udskiftningen har været et meget kompliceret arbejde, og ikke mindst et usædvanligt stort antal fejl i svejsningerne på broelementerne gav desværre omfattende forsinkelser i arbejdet med at få broklappen færdig.

#### **Fakta om Jernbanebroen over Limfjorden**

**Længde:**

403 meter

**Bredde:**

5,7 meter

**Gennemsejlingsbredde:**

29 meter

**Kontravægt:**

400 tons, støbt på stedet, giver broen dens specielle udseende.

Broklappen åbnes ca. 4.000 gange årligt med i alt ca. 10.000 gennemsejlinger

Kilde: <http://www.bane.dk/visTema.asp?artikkelID=16146>, dato ukendt  
(BL)

## **UDLAND**

To 28/3 2013

### **Fototur til Malmø**

Da vi kom til **Trelleborg** ved 14-tiden, tror jeg den var, holdt 1009 ved stopbommen ud for den gamle stationsbygning med det fine kobberbeklædte tårn. Gitterporten medgav kun mulighed for at fotografere halvdelen af maskinen gennem tremmerne.

I løbet af den følgende times tid skubbede 1004 en stamme vogne med DB Schenker- og LKW Walter-sættevogne hen til 1009 i samme spor (ca. 2. spor fra bygningen). Vekselladsløfteren „Fnatte“ løftede dem af en for en og et par typiske færgehavns- trækkere kørte dem væk.

Da de var ved at være færdige med aflæsningen, passerede en T44, der havde rangeret på et af sporene nærmest vandet ved rangerbjergets kmp øst for færgelejerne, gennem perronsporet mellem 1009 og bygningen med et par enkelte vogne. Den er trukket over på vestsiden af færgelejerne og har dér formentlig skubbet vognene ind på en terminal, som skulle ligge der.

Senere – efter en fodtur rundt i byen – kom vi igen forbi stationen (formentlig ca. 16-16.30), og da holdt 1004 ved stopbommen, men kørte væk straks efter. Mere fik vi ikke set.

### **Generelt**

Tiderne er omtrentlige. Der skal fotografers gennem hegn, dog er maskerne store i det midlertidige byggepladshegn mellem vejen og sporterrænet øst for stationen. Går man et stykke østpå, er der en personaleparkeringsplads. Der kan man godt gå ind gennem åbningen i hegnet, men med risiko for at få ballade. Står man i åbningen, kan man dog nok få et par billeder, evt. med en zoom. Jeg kom til at gå alt for langt ind, og havde desuden været så dum at glemme min vest. Og blev vist ud! Fik at vide, at man skulle have tilladelse hos ... De hed noget, der lød som Gimle Våg (udtales Jimle), men jeg har ikke kunnet hitte dem noget sted. Der kunne man prøve at aftale en ledsaget rundvisning.

Vest for stationen er det vist meget svært at fotografere – ikke kun pga. hegn, men også alt muligt andet på området, ikke mindst lastbiler, eller også kører toget lige op ad hegnet.

Færgelejerne og rangeringen dér kan dårligt (eller nærmere ikke) ses udefra. Det kan, hvis man er meget heldig, ses på havnens webkamera <http://www.liveview.trelleborgshamn.se/live/view.htm>, hvis det ellers kigger i den rigtige retning i rette øjeblik. Mere ved jeg desværre ikke.

(JSAsr via BL)

## Ny farve på 11'eren

Diesellokomotivet HHJ DL 11 skal males om med en ny farve.

## Aabenraabanen satser på veteran tog i år

Foreningen Aabenraa Veteran-jernbane håber, at der allerede i år kan komme til at køre veteran tog på de 6,7 km skinner mellem Aabenraa og Rødekro.

*Der har ikke kørt tog på Aabenraabanen siden juletoget i december 2004. Her ses F 694 neden for Rise.*

Foto: mw

## Banedanmark vil hæve hastigheden på sidebaner

Banedanmark foreslår at hastigheden hæves på en lang række sidebaner, primært i Jylland, når det signalsystem etableres i årene omkring år 2020.

På Thybanen og på Den vestjyske Længdebane foreslår Banedanmark dog at gå den modsatte vej og lukke en række små mellemstationer, ...

På Thybanen er det stationerne Humlum, Oddeund Nord, Lyngs, Ydby, Hørdum og Sjørring, der forudsættes lukket. I Vestjylland er det Sig, Gårde og Hee, der skal lukkes. Underligt nok er flere trinbrætter, blandt andre Varde Nord, Gjesing og Spangsbjerg helt glemt i rapporten. ...

## AU -vognkasse flyttet til Tønder

I mange år har der stået en tidligere AU-vogn ved indkørslen til Aarhus syd fra.

Vognkasse og signaler er solgt til Peter Malmkvist, der opbygger en jernbanehistorisk samling i og omkring Tønder ...

## To strækninger genåbnes næste år i Schleswig-Holstein

... Delstatsregeringen vil også genindføre persontrafik på to strækninger, hvor der ikke har kørt persontog i mange år. Det skal ske fra 2014. De to strækninger er privatbanen mellem Kiel og Schonberg Strand samt på strækningen mellem Rendsburg og Flotbek, som er nuværende endepunkt på en jernbane, der tidligere gik helt Husum.

## Sundet, færgerne og broen

Historien om jernbanen ved Oddesund, broen, der fylder 75 år, og stationen med de få passagerer.

Til "Kilder og litteratur" kan tilføjes

## Grindsted

– en stor station til en lille by. Del 2

Kilde: **Togfløjten**, nr. 1 2013

Udtog af overskrifter. Bliv medlem af Støtteforeningen KLK for DSB Museumstog, Kolding-afdelingen, få medlemsbladet Togfløjten og læs de spændende artikler. Mere information kan fås på <http://www.klk.dk/>

## Nedlæggelse af 6 af de 7 trinbrættet på Thybanen

På **Thybanen** findes der er 11 standsningssteder: 7 trinbrætter og 4 mellemstationer. I forslaget foreslås nedlagt 6 af de 7 trinbrætter. Det er over halvdelen af standsningsstederne! Endnu værre gik det på **Sønderborgbanen**, hvor der efter K 74 kun overlevede et standsningssted: **Gst** (Gråsten)!

– Når nu nedlæggelsesfasen er gået gang, som den skete i årene **1974** og **1979** mellem **Fa** og **Ar**, ville det så ikke være en god idé også at nedlægge **Hw** (Hvidbjerg), **Ur** (Hurup Thy), **Bn** (Bedsted Thy) og **Sne** (Snedsted) for persontrafik? Så vil der kunne køres endnu hurtigere på de 73,6 km mellem **Str** og **Ti**.

Der er vist ingen i Banemark, der har set, hvor mange elever, der stiger af og på tog i **Ri** (Sjørring) for at gå i i specialskolen modsat trinbrættet. Den 35 år gamle nedlæggelsesmani er endnu ikke uddød, selv om virksomheden den gang hed DSB. **No** (Oddesund Nord) bruges af det færreste antal rejsende.

Der er flere passagerer, der benytter **Gje** (Gjesing) end **Gu** (Guldager), så ...

(BL)

## Orientekspressen på vej – en anderledes opgave for DSB

På tirsdag den 9. april ankommer det legendariske tog Orientekspressen til Københavns Hovedbanegård sidst på eftermiddagen.

Man tager et legendarisk tog, fylder det med 100 gæster med pengepungen i orden samt 42 tjenere, kokke og andet personale og sender det på langfart fra Venedig til Stockholm med stop på Københavns Hovedbanegård. Og retur nogle dage efter. Det lyder umiddelbart enkelt, men når Orientekspressen ankommer til Københavns Hovedbanegård tirsdag den 9. april om eftermiddagen (det præcise tidspunkt meldes ikke ud), ligger der flere års arbejde bag hos DSB Specialrejser.

"Vi fik den første henvendelse fra Venice Simplon Orient-Express, som driver Orientekspressen, i 2010. De ønskede at komme til Skandinavien i 2012, men sporarbejde i både Danmark og Tyskland ville gøre det vanskeligt, så vi fik overtalt dem til at vente. De vendte så tilbage med ønsket om april 2013, og så gik arbejdet i gang," fortæller Winnie Højer, som har været projektleder i DSB i hele processen.

### Nødbremser skal overvåges

Og det er ikke så få detaljer, der skal på plads, når et 130 år gammelt tog skal indtage de danske skinner. For eksempel var vognene ikke godkendt til at køre i Storebæltstunnelen med passagerer. På Storebælt stilles der skærpede krav til blandt andet overvågning af nødbremser, da man ikke må standse i tunnelen, hvis der bliver trukket i en nødbremse. Orientekspressens system til overvågning af nødbremser er anderledes end det, man benytter i eksempelvis Danmark og Tyskland, så for at kunne få en lbrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen, skal alle nødbremser overvåges, når toget kører på Storebæltforbindelsen.

"Derfor kommer der undervejs DSB-medarbejdere på toget for at overvåge nødbremserne, når vi kører i Storebæltstunnelen, hvor de åbne toiletter i toget også skal aflåses. Som et kuriosum kan nævnes, at de fleste af vognene har centralvarmeanlæg forsynet fra kakkellovne. Disse kakkellovne skal også lukkes ned, inden toget kan køre under Storebælt," fortæller Winnie Højer.

### Brandvæsnet fylder drikkevand på toget

Når toget ankommer til Danmark, skal det have fyldt vand på i Padborg, fordi vandet på det tidspunkt er ved at slippe op. Men hvordan skaffer man en masse liter drikkevand, som kan pumpes på et tog, når DSB ikke har et klargøringscenter i Padborg? Winnie Højer kontaktede Padborg Frivillig Brandværn, der skaffede slanger, som kunne bruges til drikkevand, og som tropper op med mandskab og vand i Padborg.

"Jeg har haft fat i alle mulige for at få det her til at lykkes, og alle har været meget positive, fordi det er en enestående opgave. I DSB har vores kernegruppe bestået af fem personer, bl.a. fra Trafik, Vedligehold, Sikkerhed og DSB Museumstog, men der er mange andre, der har bidraget," fortæller Winnie Højer.

Hun tager selv turen med fra Padborg til Københavns Hovedbanegård den 9. april og retur den 14. april. Når toget ankommer til Københavns Hovedbanegård den 9. april, skal alle passagerer overnatte på fem af Københavns luksushoteller, inden de næste morgen tager en bus over til Malmø og står på toget igen. Toget må nemlig ikke køre med passagerer på Øresundsforbindelsen, da der i øjeblikket ikke findes lokomotiver, der er godkendt til at køre persontog mellem Danmark og Sverige. Toget selv overnatter "et sted på DSB's arealer" godt bevogtet af vagter med hunde.

### Fakta om Orientekspressen:

Orientekspressen kørte første gang i oktober 1883, hvor turen gik fra Paris til Konstantinopel, og det kørte i første omgang sin sidste tur i 1977 – dog ikke med de samme vogne som i 1883. Vognene, som kommer til Danmark, er fra 1928 og blev "reddet", da en togentusiast over de næste fem år købte alle 37 vogne.

I maj 1982 genfødte firmaet Venice Simplon Orient-Express Orientekspressen, da det kom på skinner fra London til Venedig.

Toget er kendt for sin stil, stemning, service og gastronomi. Man træder ind i en svunden tid, hvor værdighed og gensidig respekt er i højsædet i smukke og romantiske omgivelser og med personale, der er til for passagererne og deres velbefindende.

Turen fra Venedig til Stockholm med Orientekspressen koster 35.000 kroner.

Se mere om Orientekspressen [her](#).

[http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice\\_simplon\\_orient\\_express.jsp](http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_orient_express.jsp)

Kilde: DSB Intranet, **fredag 5. april 2013**

(JSL via BL)