

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 4. juni 2013 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 på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

torsdag 4. april 2013 – torsdag 30. maj 2013.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Sidste dag inden Lfm genåbnes
Tre dræbt i Hv-Mo

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb

11 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

MY til skærveaflysning
GM-lokomotivdag i Hr
Kollision mellem tog og gyllevogn på Lemvigbanen
Kort skinnetog kører Fa-Sj
Cheminovagodstog kører igen over Ho
Cheminovagodstoget kører for anden gang over Ho
Hensatte Y-tog i Bonnet
Hensatte Y-tog i Lmv
Tidlige godstog Vem-Hr-Vem

17 **KØREPLANER**

Særtog i Vendsyssel
Sporspærring på Vestkysten, sommeren 2013
Befordring af materiel
Sporarbejde Aarhus-Skjern 13. maj 2013
Kørsel med Veterantog
Sporarbejde Struer-Thisted 17.-19. maj 2013
InterCity og InterCityLyn: Pinse med mange ændringer på Fyn og i Jylland
Sporarbejde Roskilde-Holbæk-Kalundborg
Befordring af passagerer
Trafikmeddelelser fra Odderbanen og Lemvigbanen
Sporspærring på Vestkysten, sommeren 2013
Cheminovagodstog kører over Ho
Sommer med ændret kørsel over Lillebæltsbroen

TRÆKKRAFT

25 **GODSVOGNE**

Stadig liv i pensionist-Gs i Kv

PERSONVOGNE

25 **TOGSÆT**

9 MR på mdt Fh den sidste togbus-dag
Prøveholder til Tablet på AR 2049
DSB MRD 4278+78 i Ar spor 500

S-TOG METRO

26 **FÆRGER**

Jernbanefærgen ligger i Fhh

27 **VETERANMATERIEL OSV.**

Oddesundbroens 75-årsjubilæum
Torsdag 9. maj 2013 MO-kørsel
Åben remise på mdt Rd
Sidste plantogskørsel med E 978 og E 987
Dronning i Hab
Kørsel Oj-Hab

32 **SPECIALKØRETØJER**

Spitzkes store ballastrenser på Nordvestbanen
Modernisering af Baneservice Lm2

SKROTBUKLEN

33 **FASTE ANLÆG**

Banedanmark ombygger Lejre Station
Udskiftning af jernbanebro i Skjern
Jernbanebroen er klar til fuld normal togtrafik
Broarbejde ved Børkop
Renovering af bro over Varde Å i Varde
Overkørsel i Hassing ved Bedsted Thy bygges om
Hsg
Forsvundne spor i Rd
Sporarbejde mellem Vestfyn og Vejle i pinsen
Cykeltur på SVJ
Sporombygningen under forberedelse på Vestkystbanen
Herning-Studsgård. Trafikafvikling under sporombygning på Kibæk station
Hvor lå Lng?

41 **UDLAND**


Udflugt til Göteborg, Västra Götalands Län
Göteborgs norra hamn- och industrispår
Ingen spårvagn genom Annedal
Afrejse fra Göteborg
På jernhest i cowboyland
Udflugt til Femern

56 **DIVERSE**

Passagererne skal trykke stop i toget
Problemer med rejsekortstandere hele ugen
Fik pris for at overvåge kabeltyverier
Forbedret wifi skal sikre flere kunder
Et stopfyldt særtog til Økodag på Fyn
Spejdere fra Østerbro
To togsæt stødte sammen ved kobling i nat
Nu kommer Pendlerkids på banen igen
Børnenes tog er blå og hedder Thomas
DSB anlægger midlertidig station vest for Roskilde
DR retter historie om DSB

Københavns overborgmester viste fanen på Otto Bussesvej
Nu kører togene igen over Limfjorden
Kort om broklappen
Det koster at true med bomber
EU-licens og certifikat
Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere
DSB benyttede broåbning til at præsentere forslag til ny køreplan
Det er Præcisionsdag på mandag
Regionsformand vil have Regionstog til at køre til København og ny IC4-rapport
Sidder uniformen, som den skal?
Omfattende ændringer i togtrafikken i pinsen
Fusion af S-tog og DSB er endeligt godkendt
DSB bliver røgfrit fra juli 2014
Pendlerrepræsentant roser DSB's nye rygepolitik
Internetsignal i toget testes nu i hele Danmark
Første hverdag på Roskilde Vest forløb fint
Eksperter uenige om, hvor skadet godsbanebygningen er
S-tog og politi samarbejder mod lommetyve
Bliv reddet og se Storebælt om natten
DSB og politi gå kamp mod tog-tyve
Massiv nedgang i kobbertyverier
Lok vil have ordentligt internet i togene
Sølvgade gav kulturchok
Telegade er stort set på plads
71 Årets banekonference

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 11.0.2.

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.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Fib** Flensburg

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje **Hbg**
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge **Cph**
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov
Mrb Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden**
<http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/station.asp>

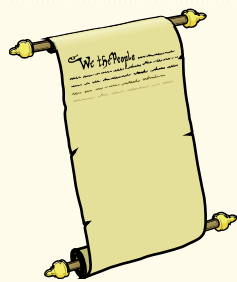
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sik	sikringsmester
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	simt	sikringsmontør
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	sing	sikringsingeniør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	skf	skibsfører
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	sning	signalingeniør
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	stfs	stationsforstander
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stl	stationsleder
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stm	stationsmester
				stmd	styrmand
				svm	svejsemester
cing	civilingeniør	mat	matros		
		mm	maskinmester		
doc	driftsområdechef			tas	trafikassistent
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tbjt	togbetjent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	teksp	trafikekspedient
		opt	overportør	tek tg	teknisk tegner
elf	elektrofører			tem	telemester
		phm	pakhusmester	tgf	togfører
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgi	toginstruktør
		pt	portør	tgr	togrevisor
hvk	håndværker			tinsp	trafikinspektør
		rgfm	rangerformand	tktl	trafikkontrollør
ing	ingeniør	rgm	rangermester		
		rmfm	remiseformand	vkm	værkmester
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vm	vognmester
jdek	jernbanedetektiv			vopsm	vognopsynsmand
jur	jurist				
		sek	sekretær		

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, **torsdag 1. april 1976**, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Signaler for automatisk sikrede overkørsler, side 97-105.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Sø 28/4 2013

Sidste dag inden Lfm genåbnes

Turen fra **Str** til **Göteborg** skal fra **Ab** ske med en togbus over **Limfjorden** til **Lih** den sidste dag og køre videre til **Fh** med et togsæt, der har været "indespærret" i **Vendsyssel**.

Det andet af de benyttede MF-tog ankommer til **Ab** kl. 11.51 (+1), og ti minutter efter kører togbussen til **Lih**. I spor 1 holder DSB MR 4017+17 med tog RV 7623 (Lih-Fh). Ti minutter til at fotografere, og heldigvis kommer der solskin tyve sekunder af før afgang kl. 12.27 (±0).

I **Hj** er tog 7623 det første tog ved krydsningen. Kl. 13.02 ankommer det andet tog ved krydsningen. En MF! Det er DSB MFB 5271+71. Den næste overraskelsen kommer i **Fh**; se under **TOGSÆT**.
(BL)

Sø 5/5 2013

Tre dræbt i Hv-Mo

Kl. 21 bragte DR 1 i tv-avisen billeder af et MFB-tog, der havde ramt en bil ved **Vp**. I baggrunden kunne en trebenet radiomast ses.

Det var DSB MFB 5266, der ramte bilen med 120 km/t. i ovk 115 i km 82,5 i **Hv-Mo** (Hvidemose), og toget var 1628 (Str-Ar). Sneploven var trykket ned omkring den ene skinne, så der måtte skæres et B i den for at komme fri. Det tog meget lang tid at rg de 20,3 km tilbage til **Str**. Havarikommisionen blev tilkaldt, og en lkf fra Arriva Tog kørte flere kørsler for at afprøve, om ovk 115 blev sikret hver gang.

Toggangen blev først genoptaget kl. 22, hvor det første tog kom fra igennem fra **Sk**. Første tog fra **Str** blev tog RA 5488 (Str-Ar) kl. 22.15.

En avis bringer denne artikel

http://www.avisen.dk/far-og-to-teenagere-doede-i-vinderup-ulykke_216881.aspx

(BL)

Fr 24/5 2013

Natteravnen passerer Vj i dagslys

Der er ikke så mange MF med anden end hvid udvendig farve, men **AFJ** meddeler, at to sammenkoblede togsæt er passeret **Pj** (Pjedsted) i tog L 47 (Cph-Ab).

Det kunne vi gå ud og fotografere i det gode solskin og står oppe på vejbroen med **Østerbrogade**. DSB MFA 5034+34 + 5003+03 med tilnavnene "Natteravnen" og "3F" passerer udkørselsenden af **Vj** kl. 16.00 (24).

(Jen BL)

On 29/5 2013

DB BR 605 holder ikke i P-risten i Ar

605 514-8 + + 014 D-DB plejer natten over at holde i P-risten, men i aften står det i spor 401 på det gamle **År**. Kl. 20.08 er det lige før træerne langs AHTJ skygger. Ved siden af i spor 402 holder DSB MG 5608+08

Næsten tomt containertog

Aftensmad er ikke muligt købe ved **FØTEX** på **Frederiks Allé**, og foran det lukkede indgangsparti høres den svage lyd af en MZ. Så er det ellers en fotograf, der kan løbe hen til vejbroen over banegården. Kl. 20.28 stikker RSC MZ 1453 i spor 6 lige næsen ud i solskinnet, der sent på dagen lyser ind under vejbroen med **M.P. Bruuns Gade**.

Det er tog G 9260 (Ar-TI), MZ 1600, der nu kun kører til **TI** i stedet for som tidligere til **Htå**. Det kører kun **mandage** og **onsdage**. kl. 20.32½ (+1½) sætter containertoget i gang, og få sekunder senere er der lige en sidste klat solskin for enden af perronen mellem spor 5 og spor 6. Det er et tog, hvor containervognene burde være læssede, men sådan er det ikke i aften. På de 29 gsv. står der i alt kun 9containere. Det må være et tomtog!

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

To 2/5 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Torsdag 2. maj 2013 var det så sidste gang (i denne omgang) hvor Køge-godstoget kørte via **Næ**, og fridag kombineret med det flotte vejr fristede naturligvis til en lille udflugt ...

Egentlig havde jeg tænkt mig at se toget ved **Vst** (Vrangstrup), men af frygt for at toget måske var før tid, valgte jeg i stedet at se toget lige uden for **Næ**. Først så jeg DSB ME 1522 med RØ 2221, og

klokken 11:17 kom så RSC MZ 1456 + DB Roos-t + DB Snps⁷¹⁹ + 2 DB Roos-t + 2 DB Snps⁷¹⁹ som G 8655 (Htå-Næ).

Derefter kørte jeg til **Ravnstrup** lige uden for **OI**. I ventetiden fotograferede jeg et par MR-tog og betragtede køerne, der lige var lukket ud og nød det – men desværre var de bange for tog og løb væk da godstoget kom. I det fjerne kikkede gøgen – første gang jeg hørte det i år. Endelig klokken 12:05 kom MZ 1456 med G 8654 (Næ-Kj).

Efter et par praktiske gøremål hjemme gik turen så til **Hf**. Her kom der også lige et par MR-tog i kassen, inden den flinke fører på et af MR-togene ringede til mig og sagde, at godstoget var kørt ud af **Kj**.

Klokken 14:50 kom så MZ 1456 + 6 DB Snps⁷¹⁹ + DB Roos(-t) + 4 DB Snps⁷¹⁹ + DB Roos(-t) + 4 DB Snps⁷¹⁹ + DB Roos(-t) som G 8653 (Kj-Næ). De understregede vogne var læssede med nåletræsstammer, rart at se noget returlæs – og at ikke alt træ sejles til **Tyskland!**

Derfra kørte jeg til broen over banen ved **Herlufllille** (ved **Gz**), hvor jeg klokken 15:47 fotograferede samme tog som G 8652 (Næ-Htå).

(JSL via BL)

Sø 5/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Jeg mødte klokken 23:27 til "københavnernatten". Kørte **Næ-Kh** med RØ 4274 (Rf-Kh) med 3 DD + DSB ME 1533. På **Kh** undersøgte jeg om det stadig var DSB ME 1506, jeg skulle have til 2201 om morgenen, og om lokomotivet stod på **Gb** eller **Belvedere**. Det stod på **Belvedere**, så kort efter tog jeg en taxa derud. Her havde Niklas Havresøe netop sat en femte vogn på stammen. Da der kun var et par timer til toget skulle af sted igen, skulle maskinen blive på vognene og holde i tomgang. Jeg trak gardinerne ved i forruden og vippede sædet bagud efter at have sat alarmen på telefonen til. ME 1506 er stadig rigtigt flot.

– *Hvad ser man så sådan en nat?*

På turen mod Kh:

Gz-Rg mødte jeg et RØ-tog med MF.

Rg kom et IC-tog i spor 1.

I **Rg** var der lys ved nøgle troljer ved siden af det gamle røde pakhus.

Rg-Ky mødte jeg øltoget.

Ky-Bo kom et langt SFL-godstog.

Ro, her blev svejset/slebet ved **Lille Syds** indførsel og jeg så en MF (nok til **Kb**) samt en ME + DD mod **Nf**.

I **Htå** blev jeg overhalet af en IC inden jeg fortsatte turen, der mellem Hvidovre Fjern og **Kh** skete ad venstre spor. Jeg så et par køreledningstroljer i det lukkede spor.

På turen hjem:

På det høje spor ved **Hif** (Hvidovre Fjern) holdt stadig en køreledningstrolje

I **Htå** kom øltoget tilbage fra **Fa**

Hh-Trk mødte jeg to MF'er

I **Ro** holdt en MR på den vante plads i spor 6, første MR i **Ro** i flere uger

I **Rg** kom en 605'er, sikkert med RØ 1202, så mangel på køreklare 605'er har igen medført man bytter om mellem 1202 og 24006

Da jeg kørte mod **Næ** kunne jeg se en blå EG'er komme vest fra

I **Gz** mødte jeg en DR-stamme

Ellers en rigtig flot solrig morgen med megen mosekonebryg.

(JSL via BL)

Ma 6/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Sovedag efter Københavnerenatten. **PKL** kom og hentede mig ved 13-tiden. I **Rg** så vi bl.a. to "nye" kalkvogne: Uacns 551.0 33 54 C -Vcs 9326 012-9 og 013-7, begge med stort Lhoist-logo (Lhoist ejer Faxe Kalk). Vognene ejes af Vápenka Certovy schody, der så vidt jeg kan se også er ejet af Lhoist. Vognene er bygget af Poprad i 1995 eller 1998.

BDK's vandvogn 40 86 947 0 403-7 (ex Kommunekemi) stod stadig i **Rg**. Klokken cirka 13:30 passerede et længere godstog mod øst. Med i toget var 3-4 SBB Fas (ombygget fra SBB Eaos), dem har jeg ikke set uden for **Schweiz** før. Ingen vogne ved P.P. Jensens nye sidespor. Ved Autologik ser det ud til, der skal udvides; der flyttes store mængder jord.

Kalundborgbanen

I **Ro** samlede vi **KB** op, inden turen gik til Nordvestbanen for at få lidt billeder med tog på mellem **Ro** og **Pe** (Vipperød). Banen lukkes jo fra **lørdag 18. maj 2013**. Mellem **Lj** (Lejre) og **Hv** (Hvalsø) lå der skinner til det nye spor; de blev trukket ud af DSBM MY 1101 i **bededagsferien**.

(JSL via BL)

On 8/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Efter sovedag og fridag var det første gang i flere uger jeg skulle køre helt til **Ro** på **Lille Syd**. Efter kobling og klargøring af DSB MR sæt 33 + 11 kørte jeg RØ 3414 (Næ-Ro) og 2411 (Ro-Næ).

Lille Syd

I **Kj** stod bl.a. Balfour Beattys Köf 152 med 2-3 af Arkils lavsidede vogne. BDK's Lgs 23 86 4426 003-2 står nu uden skurcontainer og med rød seddel. Vognen har holdt i **Kj** i over et år. Det er første gang jeg ser en af BDK's Lgs'er uden container. Det er jo stort set en containerbærevogn med toilettank!

Mellem **Kj** og **Ølb** har man skiftet den yderste skinnestreg i kurven ved den gamle hovedvej (hvor der før var LA på 100 km/t.). Overkørsel 101 ved den lukkede vej ved **Transportcenteret** står stadig og blinker, når vi kører forbi. Det vil angiveligt koste over en million at pille den ud af sikringsanlægget på **Lw** station, så den bliver nok stående, til der kommer ERTMS ...

Den ene stander er desværre væltet 45 grader, men den rettes forhåbentligt op. Mellem **Lw** og **Hd** er der sporombygget der, hvor der var træsveller, det samme er sket mellem **Hd** og **Gt**, og lige før **Gt** er der lavet en del drænarbejde. Man var ved at rydde op på en plads (mark) lige før **Hd** station (set fra **Kj**), hvor der endnu holdt en del køretøjer og lå bunker af skærver samt var lagt køreplader på et stort område. Inde i **Gt** lå der ituklippede skinner og bundtede træsveller. En frontlæsser var ved at læsse træsveller på lastbiler (hvad ellers). Mellem **Gt** og **Ro** er der også stadig en plads med bl.a. en træsvellestabel lige før broen over banen (igen set fra **Kj**). I forbindelse med sporombygningen er sporskiftet til industrisidesporet i **Gt** erstattet af normalt spor, og sidesporet er fjernet måske 10-20 meter, hvorefter bevoksningen gør det umuligt at se (fra toget), om sporet er der endnu.

Klokken 17:39 så jeg RØ 1245 ved **My** (Myrup). Toget bestod af DSB ME 1519 + B 7724 + B 7725 + B 7720 + B 7709 + ME 1525. Man kunne tydeligt høre begge ME'er arbejdede. Den lidt specielle oprangering skyldes mangel på ABs-styrevogne og Bk-vogne. Stammen kom retur som RØ 2258, som jeg nød synet og lyden af i **Næ**.

(JSL via BL)

To 9/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

To dobbeltture på **Lille Syd** uden noget specielt at bemærke.

(JSL via BL)

Fr 10/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Efter lidt komponentudskiftning kørte jeg RØ 2428 (Næ-Ro) med DSB MR sæt 94. I **Kj** kom DBSRS's rangerpersonale løbende over til mit tog, og på vej ud af stationen kunne jeg se RSC MZ 1456 stå klar til afgang mod **Ro** som G 9452 (Kj-Htå) med 2 DB Roos-t⁶⁴⁵ + 7 DB Snps⁷¹⁹, alle tomme. Efter det oplyste var G 9455 (Htå-Kj) kommet til **Kj** med tre vogne med kævler til Juncker.

Inden jeg fik afgang fra **Ro** med RØ 3425 (Ro-Næ), også med MR sæt 94, kom MZ 1456 med G 9452 gennem spor 5.

Det er som om alt det grønne i naturen eksploderer lige nu. I løbet af de sidste dage er rapsen ved at sætte blomster. På **Lille Syd** er der raps ved **Næn** (på sydsiden op mod den nye bro, der fører Ring Øst over **Lille Syd**), ved **Gødstrup**¹⁾ er der raps på begge siden af banen i nærheden af **Gødstrup Engsø**. Ved **Sædder** er der også 3-4 marker med raps. Endelig er der en mark med raps mellem **Gt** og **Ro**, men den er nok svær at få med på billeder.

På eftermiddagens tur på **Lille Syd** med RØ 2448/3445 (også med DSB MR sæt 94) var der ikke rigtigt noget at berette.

(JSL via BL)

¹⁾ I jernbanerelationer er **Gødstrup** et togekspeditionssted med stednavneforkortelsen **Gp**, der eksisterede i årene **1917-1969** i km 35,2 fra **Ho**. Når det nye sygehus åbner, bliver **Gp** **genåbnet**. {red.}

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Ugens første arbejdsdag – mandag den 13. maj – begyndte med lidt MR rangering, der dog blev udvidet med to afkoblinger pga. "syge" MR-tog. Efter en dobbelttur til **Ro** i RØ 2428 (Næ-Ro)/RØ 3425 (Ro-Næ) med DSB MR sæt 11 havde jeg en pause, inden turen gik til **Kh** i RØ 2234 (Nf-Kh) med 5 DD + DSB ME 1529.

Rapsen er endnu ikke rigtigt sprunget ud de steder, jeg er kommet forbi, men der kan ikke gå mange dage. Og lidt rapsservice for strækningen **Næ-Kh**:

Ved **Gz** er der raps nordvest for **Åsøvej**.

Ved **Rg** er der raps i trekanten mellem syd- og vestbanen, men det er nok svært at få med på billeder.

Ved **Ky** (Kværkeby) er der raps vest for banen, bl.a. der hvor **Ringsted-Køgevej** går tæt på banen.

Ved **Vy** (Viby S) er der store rapsmarker øst for stationen på begge sider af banen. Her er dels en "knold" at stå på, dels en ret ny gangsti på nordvest for banen.

I **Gl** stod MK 623 igen (jeg mener, den har været væk nogen tid). På den nordlige plads stod en CFL Ks, en DB Habbillns³⁴⁶ og en DB/AAE Habbi(i)llns.

På **Blv** (Belvedere) stod nattogsstammen med CD Apmz 146 73 54 10-91 006-2 mod **Kh**. Desuden så jeg DSB ME 1515 stå i nordenden af en DD-stamme, og et lille kig i krystalkuglen, da jeg kom til **Næ**, viste, at DSB ME 1503 + B 7720 + B 7759 + B 7751 + B 7740 + Bk 7815 + ME 1515 var på vej **Kk-Nf** med RØ 1245. Jeg så toget på **Næ** station i noget mørkt vejr. Stammen bliver i **Nf** og skal i morgen **tirsdag den 14. maj 2013** køre: RØ 4202, 2209 og 2222, hvorefter det er meningen, stammen deles.

Hjemturen skete med RØ 4245 med ME 1523 og 6 DD ...

Og så havde jeg nok brugt min ration af dieselolie i dag og holdt fyraften.

(JSL via BL)

Fr 17/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

I dag var jeg kort ude ved **Gødstrup** (mellem **Ol** og **Hz**) i nærheden af, hvor **Gis** (Gisselfeld S) lå. Rapsmarkerne var nu fuldt udsprunget, men desværre var det overskyet.

Jeg mødte på arbejde 22:40 og kørte RØ 2480 (Næ-Ro) med DSB MR sæt 11. Da jeg ankom til **Ro** kl. 00:21, kunne jeg se, der holdt MR-tog i spor 1 eller 2. Det viste sig at være spor 2, men inden jeg kom derover, var det ene togsæt afgået, og kun DSB MR sæt 24 stod tilbage; den skulle køre det sidste direkte tog mellem **Ro** og **Kb** i godt tre måneder – RØ 83581 (Ro-Kb). Den var kommet til **Ro** i M 6576 sammen med DSB MR sæt 17 (der returnerede til Kb som RØ 83573) og DSB MR sæt 46 (der returnerede til Kb som RØ 83577). På den måde undgik man at skulle sende tomme DD-stammer fra **Kb** inden spærringen trådte i kraft.

Et "helikopter-kig" over **Kb**, da jeg kom tilbage til **Næ** (med RØ 2479) viste, at DSB MR 08, 17, 19, 24, 30, 46, 61, 65 og 75 stod i **Kb**.

I øvrigt er det meningen, alle Kalundborg-Ikf skal have ER-attest, mens Nordvestbanen er spærret mellem **Ro** og **Hk**, og deres produktion derfor er reduceret en del.

(JSL via BL)

Lø 18/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

I dag **lørdag** var jeg igen et smut ved **Gødstrup** (ikke togekspeditionssted **Gp** (Gødstrup), red.)) ved middagstid – nu skinnede solen jo ...

(JSL via BL)

Ma 20/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

2. pinsedag bød på den sidste af fire arbejdsdage i træk. Jeg mødte 13:49 og indledte dagen med at køre **Næ-Nf** med RØ 2233 (Kk-Nf) bestående af DSB ME 1533 + 5 DD. Det var min første tur til **Nf** i et par uger, så det var spændende at se, hvor der var raps.

Ved **My** (Myrup) er der raps på marken længst op mod skoven til højre for banen, hvis man står på broen og kigger mod **Næ**. Ved **Rit** (Ring T) er der raps på marken, der afsluttes med to flotte egetræer nordvest for **Ring Vej** (med broen over banen). Mellem **Rit** og **Lu** er der meget raps øst for banen – også helt ind til **Lu**, så der må være et flot vue fra det nærliggende højdedrag. Ved **Sværdborg** er der også raps, og et stykke syd for **Kr** (Klarskov 1909-1982) (men det er nok svært at få med på et billede). Der er også et lille stykke vest for banen lige før **Vo**'s I-signal.

På **Falster** er der raps sydøst for **Oh** (Orehoved) (når man kommer ud af skoven), på vestsiden fra 1.200 til 800 meter før **Nv** (Nørre Alslev) og et lille stykke ved siden af motorvejen før **Ek** (Eskilstrup). Så nu mangler vi bare solen kommer frem igen!

Nf

Da jeg kom til **Nf**, var ME'en blevet tørstig, så jeg måtte en tur ud i skoven, hvor den fik slukket tørsten med godt 3.000 liter diesel. Der var en stationsbetjent til at tanke denne dag, om det var, fordi der var 5 vogne på, eller i anledning af pinsen, ved jeg ikke, men fornemt var det da ...

Efter et par fotos af de mange ME'er i skoven kørte jeg stammen til perron igen og riggede styrevognen op til at køre RØ 3046 (Nf-Kk). Tog 3046 erstatter 2246 mens Nordvestbanen er spærret). Så var der tid til pause inden jeg klokken 16:58 afløste på DSB ME 1536 + 4 DD i skoven. Jeg kørte toget til perron og riggede styrevognen op.

Rg

I **Rg** stod der bl.a. 4 kalkvogne, BDK's vandvogn (ex Kommunekemi), C Rail Safety skinneafslæsningsvogn 200, og helt bagved kunne jeg ane en blokvogn med en slags måledræsine, måske InfraNord's måledræsine. Den stod der stadig på tilbagevejen.

Der stod også fire DB-vogne læsset med stålplader (vel fra **Frv**): Samms⁴⁸⁹ + 2 Rns-z⁶⁴³ + Samms⁷¹⁰. På TV2-regionernes kanal så jeg for et par uger siden et indslag, hvor en eller to ministre og den russiske ejer var til indvielse efter moderniseringen. Der er investeret 750 millioner DKK i **Frv**.

Rg-Kh

Ved **Ky** (Kværkeby) mødte jeg 185 334 med vestgående øl-tog, ellers så jeg ingen godstog.

I **Ro** stod Contec Rail MX 1008 på spor 45 eller 46 under **FC Ro**. Ikke et godstog, men en tom (død) maskine.

I **Htå** kom DSB EA 3022 med nattoget. Heller ikke et godstog, men sovevognstoget

I **Gl** stod der på den nordlige plads en DB Habbins³⁴⁵ og tre CFL Cargo R-vogne. Godsvogne uden lokomotiv

... og hvorfor er der ikke linjeleder foran SI-signalet på 3. hovedspor, når man ankommer til **Kh**? Man skal l a a n g t ned i fart, og i nabosporet holdt et Øresundstog og ventede (ved dog ikke, om det var på, at jeg var væk).

Kh

På **Kh** var der lige tid til lidt junkfood inden turen gik hjem med RØ 4261 (Kh-Rf) bestående af DSB ME 1532 + 5 DD.

Lige inden jeg skulle køre kom bl.a. Aarsleffs 21 t krantrøje med en række lavsidede vogne, sikkert dem, der bruges til arbejdet i **Boulevardtunnelen**. Jeg har set toget flere gange før, men desværre aldrig fået noteret vognene. Nogle af dem ligner svenske Rs, men med "kontinentale" sidelemme a la K(b)s/Res. Muligvis er de indregistreret hos S-RCT.

Fra hjemturen intet at bemærke, ud over at **FC Ro** sendte et godstog ud foran mig fra **Ro**, det betød fast grøn i PU'erne og kun én grøn på de næste signaler. Det kostede et par minutter, der først var indhentet i **Gz**.

(JSL via BL)

Ma 27/5 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mandag den 27. maj kørte jeg to omgange på **Lille Syd**, da jeg gik op for at afløse på RØ 2423, stod DSB MG sæt 70 i spor 3 **Næ**. Den kørte en tur **Cph-Næ-Cph** som FM 6853/6854 for Ikf-uddannelse (af Ikf fra **Kh**). I spor 6 stod DSB MF sæt 19, der var kommet ned i M 8023 (Kh-Næ) og returnerede i M 8024 (Næ-Kh). MF sæt 19 blev brugt til brush up i MF for Næ-Ikf, og der skulle også være brush up **tirsdag** og **onsdag**.

Mens jeg vendte fra RØ 2436 til RØ 3433, kunne jeg lige nå en meget hurtig tur ud for at fotografere Spitzkes kran "Oskar" D_SPAG 99 80 9419 009-2, der stod med kranarmen mod sydvest, og de to følgevogne Schutzwagen 1 D-SPAG Rs 680 37 80 3900 200-1 og Schutzwagen 2 D-SPAG Kls 462 27 80 3360 056-2 bag kranen. Kranen er af Kirow type KRC 810. Under næste vending i **Ro** med RØ 2456/3453 var solen nået om på den anden side af kranen, og jeg kunne igen lige nå at få et par fotos i kassen.

(JSL via BL)

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Mødte klokken 22:40 og kørte RØ 2480 fra **Næ** til **Kj**. På grund af sporarbejde kørte der ikke tog mellem **Kj** og **Hd**. Fra **Kj** kørte jeg først 00:51 som RØ 88375 (stadig DSB MR sæt 47), idet toget afventede togbussen fra **Hd**. Efter ankomst til **Næ** parkerede jeg toget og lavede komponentskift på dette sæt.

Ifølge arbejdseddlen skulle jeg senere forsyne M 6393 (DSB MR sæt 16, der via **Rg** var kommet fra **Hd**).

(JSL via BL)

To 30/5 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Det var egentlig fridag, men jeg var blevet bedt om at deltage i noget arbejdsmiljøarbejde på **Kh**, og fik rykket fridagen til **fredag 31. maj 2013** i stedet. Jeg tog til **Kh** med RØ 2208.

I **Rg** ingen kalkvogne. I **Ro** kilde stod Spitzkes kran Oskar på samme sted som i **mandags**.

I **Htå** stod en blå EG ved S-togsværkstedet, nummeret kunne jeg ikke se, men det er nok 3104, der skal folieres.

I **Gl** var der to læssede blå Rbnps fra CFL-Cargo på den nordlige plads, og i spor 0 kunne jeg lige nå at se en MZ med omkring seks tomme vogne. MK 623 er stadig i **Gl**.

På **Gb** var DSB ME 1514 i belastningsprøvestanden, sikkert efter stort eftersyn, for trykluftslanger, haner m.m. så helt nye ud. I forlængelse af den stod ME 1507, der er noget afpillet (uden lygter og håndbøjler og på værkstedsbogier).

Normalt kommer en ME nu på **Mgb** hver morgen med en DD-stamme (skal vist være den fra RØ 3508, men dette tog er aflyst, mens der er spærret **Rov-Hk**). Efter ankomst til **Mgb** kobles ME'en af, mens Köf'en rangerer DD-vognene til eftersyn i lyntogsløftehallen. Om eftermiddagen er det ME'en, der henter vognene i lyntogsløftehallen, typisk mellem klokken 14 og 15, hvorefter der løbes om på **Mgb**, køres til **Kt**, og derfra til **Kh**. På den måde spares efter det oplyste en DD-stamme. Sidste uge kørte man dog ikke efter denne plan, men i dag var DSB ME 1519 vist kommet med en DD-stamme. På grund af lukningen **Rov-Hk** stod der en håndfuld ME'er på trekanten.

I **Kb** flytter togpersonalet fra stationsbygningen og ud til maskindepotet, hvor også Banedanmark har lokaler. Tilsvarende skal depotet i **Nf** flyttes til stationsbygningen og slås sammen med togpersonalets lokaler. Bl.a. skal de tidligere restaurantlokaler nu bruges af DSB. Det forlyder den nuværende depotbygning er/skal udlejes til arbejde i forbindelse med Femernudbygningen af **Sydbanen**.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 6/5 2013

MY til skærveaflysning

CONTC MY 1154 uden vogne ankom til **Str** kl. 23.18 (219). Den rg over i spor 12 og blive tilkoblet 946 0 822-0 + 798-2 + 801-4, + 800-6 + 765-1 + 784-2 + 821-2 + 783-4 + 795-8 + **gul** Xtg 40 86 944 1 213-6 læsset med et **gult** skur + **gule** FaCNS 80 86 986 9 001-9 + 006-8 + 008-4 + 005-0.

Den afgik **tirsdag 7. maj 2013** kl. 0.05 fra spor 5 med et skærvetog til **Ri** (Sjælland).

(BL)

To 16/5 2013

GM-lokomotivdag i Hr

Ja, tror nu ikke, at der er et arrangement, du har overset, for det var en ganske almindelig **torsdag**, hvor disse hændelser forekommer. Det er gratis at deltage!

– *Hvad skete der?*

MZ'en var ankommet i tog G 87515 (Fa-Hr) ifølge toganmeldelse 6460 kl. 16.43. Den "gemte" sig over i spor 11.

Tog G 87519 (Vem-Hr) skal ankomme i spor 5 kl. 17.50. Måske allerede kl. 17.40 viser den første PU i spor 5 "Forbikørsel tilladt". Den er altså godt nok: *Cheminovagodstoget kører i dag!*

Ankomst i spor 5 kl. 17.46 (+4):

MY 28

+ 33 RIV 80 D-VTGD 7929 540-2 Zancs Bf.: Maschen-Rbf.

Ladegut: ISOPROPYLAMINE. (8790010).

+ 31 RIV 86 DK-DB 455 6 831-8 læsset med to **EUROTRAINER**.

388
1221

46
1381

Tog G 87519 (Hr-Vem)

Kl. 18.25½ (2½) lød den gode MY-lyd, da MY 28 sætter i gang med to "nye" vogne til Cheminova. Tæt på spor 5 fotograferes de to vognes nummerskilte under forbikørslen, og det første billede blive ikke eksponeret på en så hurtig lukkertid, at bogstaverne ikke udtværes for meget.

+ 33 RIV 87 E-VTGF 7(8)3 (2) 000-7

+ 33 RIV 80 D-VTGD 7809 237-0.

(BL)

To 23/5 2013

Kollision mellem tog og gyllevogn på Lemvigbanen

Lemvigbanens tog 317 (Vemb-Thyborøn) bestående af Ys 13+Ym 13 ("Vigen") kolliderede i dag ved 15-tiden med en gyllevogn i overkørsel 58S mellem **Ramme** og **Bonnet**. Ys 13 afsporede, og forenden endte nogle meter til højre for sporet set i køreretningen. Gyllevognen var trukket af en traktor, som tilsyneladende nåede over overkørslen, inden Ys'en ramte gyllevognen på siden. Gyllevognen blev kastet til venstre for sporet, og Ys'en røg så til den anden side.

Jeg var forbi ulykkesstedet her til aften og kunne konstatere, at Ys 13 har svære skader på fronten og også flere andre vognkassebeskadigelser. Et seriøst bud er, at den har kørt sin sidste meter på egne hjul, når der nu er en overflod af lignende køretøjer at tage af lige i nabolaget. Det lokale firma Redningsringen var hyret til oprydningen. Ys 13 blev læsset på en blokvogn, der omkring kl. 21.30 kørte ad landevejen mod **Lmv**.

Ym 13 havde angiveligt for egen kraft kørt baglæns til **Lmv**, og det må jo så være sket efter, at Ys'en var fjernet. Redningsringen løftede også gyllevognen op på en ladvogn og kørte bort med den.

Links

Lidt om ulykken findes via de to links herunder, og der har i øvrigt kl. 22.25 været et indslag om ulykken på TV Midtvest. Det pågældende klip kan senere på aftenen ses via TV MidtVests hjemmeside.

<http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-68656541:tog-afsporet-pa-lemvigbanen.html>

<http://www.tvmidtvest.dk/>

Sporet så ikke ud til at have taget nævneværdig skade; lidt kvæstede svelleskruer og køreriller i nogle af svellerne var det hele. Det er også netop oplyst i TV MidtVest, at **Lemvigbanen** forventer normal trafik genoptaget i morgen.

Ulykken indtraf kort inden dagens godstog til **Hr** skulle af sted fra **Lmv**. Det kom så ikke af sted til **Hr**, men måtte – efter hvad jeg fik oplyst – returnere til **Cheminova** med vognene, eftersom de åbenbart ikke må henstå i **Lmv** i længere tid. Det må så vise sig, om der i stedet køres i morgen – eller om vognene må vente til næste planmæssige kørsel på **mandag 27. maj 2013**. Fra og med **mandag** køres i øvrigt via **Ho**, idet der jo **lørdag 25. maj 2013** etableres sporspærring **Stu-Sj** på grund af sporombygningen dér.

(LuJ via BL)

Kort skinnetog kører Fa-Sj

Railcare MY 1134 med kort skinnetog som RB 6241 (Fa-Es) set ved **Novrup Tb-Es** kl. 19.17 (ca. +20). Set igen som RB 6243 (Es-Sj) **Gu-Vak** (Varde Kaserne) kl. 20.12.

(JN via BL)

Ma 27/5 2013

Cheminovagodstog kører igen over Ho

Det forlagte togpar via **Sj** er aflyst, da banen fra **lørdag 25. maj 2013** er spærret mellem **Stu** (Studsgård) og **Sj** grundet ombygning. Det var togparret G 87519 (Vem-Hr) og G 87528 (Hr-Vem).

I stedet **tillyses** der i perioden **mandag 27. maj 2013 – torsdag 18. juli 2013** på disse to ugedage følgende togpar:

Tog G 8719 (Vem-Hr), Vem 16.05, Bu 12½, Ho 22-59, Ts 17.08½, Hr 17.51.

Tog G 8728 (Hr-Vem), Hr 18.21, Ts 54½, Ho 19.02-55, Bu 20.08, Vem 20.14.

De komplette køreplaner er anført under **KØREPLANER**

Første kørsel med tog 8719

Da der "kun" er 37 minutter til omløb i **Ho**, og der er anden toggang, går det ikke at cykle uden for byen, og tog 8719 kan også komme før tid. Det sker da også, idet ovk 355 krydses kl. 16.15½ (+3).

Buskene foran gitteret ind til læssevejen har hvide blomster, der motivmæssigt giver liv på "Nok se, men ikke røre"-oplevelsen. Oprangering i spor 3 i **Ho** efter ankomst fra **Vem**:

MjbaD MY 28

1	+ 83 85 CH-HUPAC	455 5 601-4	Sgns	med tre EUROTRAINER
2	+ 33 RIV 80 D-VTG D	7809 234-7	Zagns	VTG AG, Hamburg
3	+ 33 RIV 87 E-VTGF	793 2 004-7		VTG France SAS PARIS
4	+ 33 RIV 80 D-VTGD	7929 552-7	Zacns.	

Da de tre næste tog efter ankomsten er "forsvundne", høres den liflige MY-lyd kl. 16.39. Der er en orange pt og en gulgrøn pt rg med MY 28. Kl. 16.43 kører maskinen ind i spor 2, og det er tid til at cykle ud på den fri bane for at få et strækningsfoto.

Strid modvind forøger den forventede cykeltid, så stibroen i km 5,3 over banen **Ho-Ts** nås først kl. 16.59.

– Er tog 8719 kørt før tid? Der er ikke anden toggang, der kan "forstyrre" togets kørsel. Kørt før tid? Fotografiapparatet er pakket væk, da de tre karakteristiske lys kommer til syne på vej ud af skoven. Frem igen! Passage af den for mange årtier siden nedlagte ovk 12 kl. 17.05. (21).

Første kørsel med tog 8728

Der er nu knap to timer til modløbet vil komme, og i forstanden **Mejdal** spises der billig aftensmad ved "Pizzaekspresen Mejdal Pizza" – selv om der god tid! Selv om der kun er afsat en halv time til at rg og lave bremseprøve i **Hr** 17.51-18.21, vil det være klogt at indtage fotostedet i god tid, for hvis nu ...

Det første træ i **Søndre Plantage** blev plantet i 1866 på initiativ af kaptajn Enrico Mylius Dalgas – 48 år før indvielsen af banen **tirsdag 11. oktober 1904**. I Ved skovbrynet mod Ø er der mark hen til ovk 12 i km 5,2, nedlagt i løbet af **mandag 22. oktober 1979**. Dagens gråvej trækker mod V, og en hvid skorsten i **Ts** farves af aftensolen. Åh, kunne tog 8728 bare være forsinket, så der ville komme aftensol lige ned på fronten af toget!

Nej, for kl. 19.03 passerer MY 28 i km 4,8 (24½) med et meget langt godstog.

Der er nu god tid til afgang til at fotografere oprangeringen og nå ud på – forhåbentlig – solskinssiden af **Ho**.

I Ho

Da stationen nås, trækker MY 28 de 11 gsv. frem over ovk 360 for derefter at trykke tilbage i spor 4.

Oprangering i spor 4 i **Ho** før afgang mod **Vem**:

MjbaD MY 28

1	+ 33 85 4576 491-6	RIV CH-HUPAC	Sgnss	***	med to EUROTRAINER	46 1381
2	+ 83 85 CH-HUPAC	451 2 018-3	Sdgmns	**	med to EUROTRAINER	
3	+ 33 85 457 5 825-6	RIV CH-HUPAC	Sgnss	**	med to EUROTRAINER	
4	+ 33 85 457 5 737-3	RIV CH-HUPAC	Sgnss	**	med to EUROTRAINER	
5	+ 33 RIV 80 D-ERMD	7846 038-7	Zacns		ERMEWA SAS	265 1017
6	+ 21 RIV 80 D-DB	245 7 988-8	Hbbillns ³⁰⁵	**		
7	+ 21 RIV 80 D-DB	245 9 969-6	Hbbillns ³⁰⁵	**		
8	+ 21 RIV 80 D-DB	246 2 480-9	Hbbillns ³⁰⁵	**		
9	+ 33 RIV 80 D-VTG D	7809 235-4	Zagns		VTG AG, Hamburg	
10	+ 33 RIV 80 D-ERMD	7846 031-2	Zacns		ERMEWA GmbH	
11	+ 21 RIV 80 D-DB	246 2 511-1	Hbbillns ³⁰⁵	**		

(BL)

Alle fire togvejsspor besat

Det er umindelige tider siden, at alle fire togvejsspor har været besat på én gang af tog, så vi står klar foran remisens nu eneste spor, hvor 1 meter spor demonstrativt er fjernet, så ingen finde på at køre derind. Der har været MY derinde i **1998**.

Kl. 19.35½ (22½) ankommer det fjerde og sidste tog i spor 2. Følgende er til stede på én gang:

Spor	Køreplanstid	Tog	Materiel
Spor 1	19.31-33	Tog RV 3764 (Str-Fa)	DSB <u>MFA 5017+17</u>
Spor 2	19.33-35	Tog L 1655 (Vj-Str)	DSB <u>MFB 5207+07</u>
Spor 3	19.22½-39	Tog RA 5276 (Str-Sj)	AR <u>AR 2049</u>
Spor 4	19.02-55	Tog 8728 (Hr-Vem)	MjbaD <u>MY 28</u> .

Efter de to DSB-tog har krydset, dukker følgende tog op:

Spor 2 19.39-44½ Tog RA 5277 (Sj-Str) AR

Så er der tre tog på én gang.

(LuJ BL)

Fem minutters MY-musik

Et godstog med 11 gsv. kræver retfærdigt nok et billede af hele toget, og det nærmeste sted er ved motorbanen V for ovk 353²⁾ i km 183,0. Her er linjeføringen ret, og solstrålerne rammer på nordsiden af toget. En brunrød container står dette rette sted ... Opklaringen, hvor solskinnet ramte den hvide skorsten i **Ts**, er rykket mod NV, og der er kortvarigt fuldt solskin og klar himmel mod Ø.

Da tilbagemeldingen for tog 5276 er kommet, får tog 8728 udkørsel inde i **Ho**. Udkørsels-hastigheden er 40 km/t., og når sidste aksel er passeret den grønne trekant, kan hastigheden øges til 100 km/t. Det sker, og så kommer der "stilling 8-lyd" for alle de pengene (gratis). Hele **Ho** kan høre en 567-motor bestille det maksimale og aflaste landevejene.



Den auditive oplevelse spoleres dog af et smalt skydække i hælene på opklaringen. Så er der kortvarigt solskin på sporet, derefter kommer der skygge. Da ovk 353 passerer, er det afgjort: Kun et skygebillede med en lys, skyfri himmel til at give modsat lyslægning. Da motorbanen passerer kl. 20.03½ (23), forlades stilling 8, og toget iler til næste station, hvor MY'en atter skal foretage et omløb.

Ho-Str

Der er nu en halv time til næste tog afgår mod **Str**, og med søndenvind og 4 km at cykle derind kan der lige så godt ad biveje cykles direkte til **Str**. Desværre driller efternøleren i opklaringen, så der kommer ingen opløftende solskin under turen. 44 km's cykeltur slutter efter seks timers forløb med det formål at se det første Cheminovagodstog komme til **Ho** i **2013**. Det kunne nu friste **torsdag 30. maj 2013** atter ... i solskin, tak!

(BL)

To 30/5 2013

Cheminovagodstoget kører for anden gang over Ho

Plan: Cykle fra **Str** til **Klinkby** for at fotografere tog 970 (Røn-Vem), derefter vognnummerliste på stammen i **Lmv**, cykle til **Bonnet**, hvor tog 970 kører forbi de hensatte Y-tog fra **Odderbanen**, cykle til **Lmv** og notere de dér hensatte Y-togs numre.

Efter aftensmaden gælder det omfotografering af tog 8728 (Hr-Vem) **Ho-Ts**, omrangering i **Ho** og omfotografering ved motorbane **Ho-Bu** grundet manglende solskin det første kørselsdag **mandag 27. maj 2013**.

Str-Klinkby

Vinden kommer fra NØ, så der er medvind næsten hele vejen til Klinkby. Efter 48½ minut nås MjbaD, og **Klinkby** nås kl. 14.03. 33,7 km blev cyklet på 1:02; et snit på 32,6 km/t., godt.

Klinkby

Tog 315 (Vem-Thb) standser i **Klinkby** kl. 14.07½-07½ (22½/22½), hvor skoleelever stiger af og går hjem. Det kan også ses på S-togsstationer.

Det gamle sidespor ligger der stadig. Det blev også brugt ved krydsninger. En stabel træsveller liggende på de rustne skinner – lige til at bruge (til at fotografere fra). Sporskiftet i hver ende er pillet op for flere år siden. Den smurte madpakkes brød spises; der er brugt kilojoule at nå hertil, de skal også bruges om lidt.

Kl. 14.31½ passerer tog 970 (Røn-Vem) bestående af MjbaD **MY 28** + 7 gsv., heraf flere lukkede. Det er nok nogle af de Hbbillns³⁰⁵, der kom til Cheminova **mandag 27. maj 2013**. Der er 6,5 jernbanekilometer til **Lmv**, og da standsningstiden er 14.38-15.15, kan det nås at cykle ind og registrere vognnumre, for derefter i **Bonnet** at fotografere tog 970's passage af de henstillede Y-tog fra **Odderbanen**.

Lmv

Da læssevejen i **Lmv** nås, er **MY 28** kl. 14.51 ved at få tanket dieselolie på **mdt Lmv**. Tre minutter senere rg den over til de 7 gsv. og trykker stammen tilbage i spor 3. En af de to pt'er under D-bremseprøven bekræfter, da der er trykket tilbage i spor 3, at afgangens bliver kl. 15.15, som den skulle være. Cykelafgang kl. 15.00 op til **Bonnet**.

²⁾ I dagene **fredag 12. juli 2013** og **lørdag 13. juli 2013** repareres overkørsel 353, og der er ingen Arriva-togdrift på strækningen **Str-Sj**.

Bonnet

Distancen **Lemvig-Bonnet** er 7,1 km, der blev cyklet på 12¾ minut = 33,4 km/t. i snit. Det er ikke så ringe, særlig når der bliver tillagt de mange stigninger undervejs. En bakketop ligger 19 m over **Lmv**.

Ankomst 15.12½. Tog 318 (Thb-Røn) har afgang kl. 15.14, og da cykelturen først endte på græsmarken S for **Store Bonnetvej**, er der god tid til at finde forevigelsesmaskinen frem af 14-liters rygsækken. Ym 16+Ys 16 passerer de hensatte Y-tog kl. 15.17 (23).

Det er svært om eftermiddagen i solskin at få et billede af tog 970 og de hensatte, graffitimishandlede Y-tog, da de holder i spor 2 og dækker således for godsvognen. Bakken SV for for er en kornmark, så der går ikke at stå deroppe og telefotografere.

Kl. 15.15, otte minutter efter tog 318, passerer tog 970. **Tæt toggang!**

Den usikrede ovk med **Store Bonnetvej** er nedlagt om et **—•—•—•—•—**-vejskilt markerer vejens endepunkt. I stedet er en ny grusvej anlagt fra stationen i kurvens yderside hen til den gamle vestside. Den nye linjeføring af vejen kan ses på www.krak.dk.

Hensatte Y-tog i Bonnet

Nu begynder arbejdet med at kuglepensnotere den hensatte Y-tog fra **Odderbanen** i spor 2. Fra **Vem**-siden holder:

MjbaD Ys 45+Ym 31 + MjbaD Ys 47+Ym 32 + MjbaD Ys 46+Ym 34. Den sidst skrevne er mindst hærgnet af graffiti. I alt 3 Y-togsæt.

Hensatte Y-tog i Lmv

Nede i **Lmv** fortsætter arbejdet med at kuglepensnotere Y-tog fra **Odderbanen**. Begge lange sidespor befinder sig V for stationen, og i det **vestligste sidespor** holder fra sporstopperen ind mod perronerne:

21 EIV 86 DSB 211 4 134-8 Hims

21 EIV 86 DSB 211 4 265-0 Hims (sølvgrå graffiti)

+ **21 EIV 86 DSB 211 4 099-3 Hims**

+ **gul** bivogn 132a

+ sneplov 86 DSB 980 3 128-9/Mjba S 2

+ sneplov 86 DSB 980 3 127-1/Mjba S 1.

I det østre sidespor:

40 86 500 1 206-7 tjenestevogn 6

+ 01 RIV 86 330 0 236-7 DSB Ks læsset med træsveller.

MjbaD Ym 36+Yp 55+Ym 35

+ MjbaD Ys 44+Ym 33

+ MjbaD Ym 38+Yp 53+Ym 37.

MjbaD Ym 40+Yp 54+Ym 39. I alt 4 Y-togsæt.

VL Yp 154 (hvid) ved læsserampen.

Gul TR 52

Ved pakhuset som sædvanlig Ys 48 i spor 4.

På **Godsbanevej** ligger der en **VL TJ**-garage med grøn facade; den tidligere operatørforkortelse.

Knuste Y-tog på mdt Lmv

Det vestre spor i remisen, vaskehallen, er gennemgående, og S for remisen holder på vinkeljern MjbaD Ym 13 **Vigen** med knust bagenden ind mod remiseporten. Denne ende, der var op mod Ys'en, er knust, og langs vognsiden er det gyllerester.

På østsiden af remisen, hvor der ingen sporforbindelser findes, holder Ys 13 med blå presenning over den knuste front. Hver bogie hviler på to træsveller stillet på højkant, så hjulene ikke rører asfalten. Der er jord på hjul på den forreste bogie. Vognsiden er oversprøjtet af gylle.

I remisen

Inde i remisen putter sig MjbaD MX 26, 3 Fccs, en Køf. Vaskehallen, spor 4, er tom.

Der er nu to timer til, tog 7828 (Hr-Vem) skal ankomme til **Ho**, og der er godt 30 km at cykle plus 3 km ud på Søndre Plantage. Der er således tid til spise aftensmad ikke langt fra stationen. Dagens ret er svensk pulseret til 55 kroner.

Lmv-Ho

Der er 33 km at cykle til ovk 360 for at se, om tog 7828 skulle være før plan. Vinden kommer stadig fra NØ; det skubber bagpå på vejen mod **Vem**. Ved **Rom** ses to ryttere foran. Forrest en sort og lidt bag ved

en gulgrøn. *Efter dem!* Det er godt at følges ad og skiftes til at læ hverandre for modvinden. Vinden skubber godt bagpå, og da hastigheden på næsten vandret vej ligger på 45 km/t., hentes de i løbet af et par kilometer.

Det viser sig, at begge skal til **Ho**, så i den halve vind undervejs kan den forreste læ for de to efterfølgende. Den sorte rytter kommer fra **Str** og cykler via **Lmv-Ho** til **Str**. Det er vedkommendes første tur; ret flot klaret. Den gulgrønne rytter bor i **Krunderup** før **Ho** og er på vej hjem fra arbejde. Hver dag cykler han 65 km og det fem dage om ugen = 325 km. Imponerende! Et forslag om at rejse med buslinje 24, vi overhales af, var ikke attraktivt!

Ho

Ved passage af **Nørreport** kan der kl. 18.40 lige kigges hen over ovk 360, og tog 8728 er ikke at se. Ankomst er normalt kl. 19.02, men toget *kunne* være kommet før tid. Videre ud til **Mejdal** for at forbedre billedet fra i **mandags** ødelagt af aftenskygge og klar himmel mod Ø. Et billede ved **Søndre Skov** kan faktisk ses på Google Earth med ledvogterhuset henne ved den nedlagte ovk 12.

Ts-Ho

Tider for tog 8728 er **Hr** 18.21, **Uu** 18.(42)-46½, **Ts** 54½, **Ho** 19.02-55, **Bu** 20.08, **Vem** 20.14. De komplette køreplaner er anført under **KØREPLANER**. Et tog kører kl. 18.03 forud fra **Hr**, når der er komme til **Ib**, kan tog 8719 afgang fra **Hr**. Det vil sige, at krydsningen i **Uu** kan rykkes til **Ts** med afgang fra **Ts** kl. 18.41 og passage her i km 4,8 omkring 18.46.

Den første åbne mark uden ved **Mejdal** nås først omkring kl. 18.55, så hvis der har været krydsningsforlægning til **Ts**, ja så er der cyklet for sent fra **Lmv** kl. 17.30. Solskinnets skygger – dannet af skinnehovederne – rammer på nordsiden af skinnefødderne: solskin og drømmelys fra marksiden. Vente, vente ...

Kl. 19.15 – efter tyve minutter venten – gives det op, og der cykles ind til **Ho** station, hvor tog 8728 må holde i spor 4.

Ho

Intet at se. *Meget forsinket eller kørt ekstremt tidligt?* Det må den lokale observatør *LuJ* kunne fortælle. – **Ho** ankomst 18.49½ (+12½) og afgang 18.57½ (+57½) (se efterfølgende melding).

Det passer med krydsningsforlægning fra **Uu** til **Ts** og krydse tog RA 5277 (Sj-Str) med dets standsningstid i **Vem** kl. 19.24-24½. Snydt for billeder på tre fotosteder: et strækningsfoto, oprangering og motorbanefoto. Havde km 4,8 været nået knap et kvarter før, var det erstatningsbilledet, solskinsbilledet, kommet i (foto)hus, men at cykle ad skovveje gennem Sydøstskoven i **Mejdal** og nå ind til spor 4 samt et strækningsfoto: **umuligt**.

Den første kørselsdag med tog 8728, **mandag 27. maj 2013**, klappede det hele, som det skulle – dog med to skyggestrækningsfotos, der netop skulle laves om i her til aften; forgæves.

Cykeltur Ho-Str

I solskinsdagens aftagende sollys cykles der **Ho-Str** omkring kl. 20.30. Efter **Måbjerg** indhentes Deres udsendte af en anden rytter, der også skal til **Str**: en at snakke efter den forgæves cykeltur **Lmv-Ho**. Vi udveksler dagens årsager til cykelturene. Han havde for tre år siden løbet et maratonløb på 42,2 km på 3:24, ganske flot. Nu kan det ene knæ ikke holde til det "ujævne spor" (en knæskade, hvilket sker for mange løbere) og cykler derfor nu på en tysk købt miksning af en mountainbike og en racercykel (også typisk reaktion).

Hvor lå Lng?

Undervejs falder snakken på usikrede ovk og ulykker ved dem. Da han er født på **Thyholm**, er 57 år og meget lokalkendt, spørges der om placeringen **Lng** (Lyngs Grusgrav), der eksisterede i årene **1918-1939**.

Han fortæller, at **Lng** lå ...

(fortsættes under **FASTE ANLÆG**)

Str

Vi når **Str** og eftermiddagens cyklede km bliver 110 km kørt på 5:02 (timer: minutter). Dertil kommer formiddagscykelturen til usikret ovk 127 i km 90,893 **Vp-Han**, hvor tog L 728 (Str-Ar), bestående af DSB **MFA 5036+36**, blev foreviget kl. 9.24 (±0). Ovk 127 ligger i en lund med en lade på den anden side af banen. Den kommende adgangsvej bliver henne fra sikret ovk 128.

De cyklede 20,3 km skal lægges til, så dagen besøg på det gratis fitnesscenter blev på 130,3 km.
(BL)

Tidlige godstog Vem-Hr-Vem

G 8719 (Vem-Hr) afgik i dag ca. 17.03 (24) fra **Ho** mod **Hr**.

Returløbet G 8728 (Hr-Vem) ankom **Ho** 18.49½ (+12½) og afgik efter omløb igen 18.57½ (+57½).
Oprangeringen var MjbaD MY28 + 4 2-akslede lukkede vogne + 1 bogietankvogn + 4 2 akslede lukkede vogne.

(LuJ via BL)

KØREPLANER

On 24/4 2013 + fr 26/4 2013 – sø 28/4 2013

Særtog i Vendsyssel

Tog RV 7623 (Lih-Fh)

Lih 12.27, Bl 43-44, Vr 51-51, Hj 13.01-02, Sa 11-12, Fh 13.27.

Køredage: 24. april, 26.-28. april 2013

Kilde: Rejseplanen, **onsdag 24. april 2013**

(BL)

Ma 6/5 2013

Befordring af materiel

Operatør: Banedanmark

Tog BM 6168 (Vj-Fa), MY 0, 140 km/t.

Vj 18.58, Fa 19.15.

Bemærkninger 130 km/t.

Tog BM 6171 (Fa-Vj), MY 0, 140 km/t.

Fa 20.00, Vj 20.15.

Tog BM 6173 (Vj-Str), MY 0, 140 km/t.

Vj 21.15, Gw (39)-44, Hr 22.11, Id (22)-26, Ho 45, Str 22.59.

Bemærkninger 130 km/t.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9646, **mandag 6. maj 2013**

CONTC MY 1154 ankom til **Str** kl. 23.18 (219). Den kørte **tirsdag 7. maj 2013** kl. 0.05 fra spor 5 med et skærvetog til **Ri** (Sjørring).

(BL)

Ti 7/5 2013

Befordring af materiel

Bestiller: Contec Rail

Tog BM 6406 (Str-Vj), MY 400, 100 km/t.

Str 4.00, Ho 12, Ib (32)-35, Hr 44, Jl 5.(27)-37, Vj 5.51.

Bemærkninger Vj Til Pladsen

Tog BM 6416 (Vj-Ro), MY 0, 130 km/t.

Vj 7.00, Fa 19, Od 59, 8.(39)-45, Ro 9.09.

Tog BM 6427 (Ro-Kj)

Ro 9.36, Gt 9.(41)-45, Hw (51)-10.03, Kj 10.10.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9642, **mandag 6. maj 2013**

Placering af materiel

Operatør: DSB

Tog M 6164 (Str-Ar), MF, Str-Lg 120 km/t., Lg-Ar 160 km7t.

Str 18.22, Vg 19.(12)-14, Rk (27)-31, Up (42)-44, Lg 20.00-06, Ar 20.36.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9747, **tirsdag 7. maj 2013**

Tog 6164 bestod af DSB MEB 5266+66, der **søndag 5. maj 2013** i tog 1628 (Str-Ar) blev påkørt af en bil i ovk 115 i km 82,5 i **Hv-Mo** (Hvidemose³⁾).

(BL)

To 9/5 2013

Befordring af materiel

Operatør: DSB Museumstog

Kilde: Toganmeldelse nr. 9890, **torsdag 9. maj 2013**

Tog VM 6118 (Rd-Str), MX 0, 120 km/t.

Rd, 12.35, Rk 13.10-18, Sm 38-47, Vp 14.13-26, Str 14.39.

Befordring af materiel

Operatør: DSB

Tog: M 6117 (Str-Hw). MR, 120 km/t.

Str 12:13, Hw 12:34½.

Bemærkning: Skal kobles med nedbrudt 226301 i Hw

Kilde: Toganmeldelse nr. 9891, **torsdag 9. maj 2013**

Befordring af materiel

Operatør: DSB

Tog M 6120 (Hw-Str), MR + AKT, 120 km/t.

Hw 13:34, No 43½, Str 13.57.

Bemærkning: Afhentning af nedbrudt 226301

Kilde: Toganmeldelse nr. 9892, **torsdag 9. maj 2013**

Kørsel Rd-Str-Hw-Str-Hw-Str-Hw-Str-Rd

Toganmeldelse for DSB Museumstogs kørsel **Rd-Str-Hw-Str-Hw-Str-Hw-Str-Rd** er bragt under [KØREPLANER](#) **mandag 15. april 2013**.

(BL)

Fr 10/5 2013 – lø 11/5 2013

Kørsel med Veterantog

Operatør: DSB Museumstog

Årsag: Kørsel med Veterantog

Bemærkning: Kørsel i forbindelse med åbent hus i Randers Remise.

Oprangering: Diverse veterantogsmateriel

Tog VP 226400 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 10.20, Lg 10.35.

Bemærkninger Lg Omløbe

Tog VP 226401 (Lg-Rd), 60 km/t.

Lg 10.50, Rd 11.04.

Tog VP 226402 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 11.20, Lg 11.35.

Bemærkninger Lg Omløbe

Tog VP 226403 (Lg-Rd), 60 km/t.

Lg 11.50, Rd 12.04.

Tog VP 226404 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 12.20, Lg 12.35.

Bemærkninger Lg Omløbe

Tog VP 226405 (Lg-Rd), 60 km/t.

³⁾ Skrivemåde i TK II 1971 ved nedlæggelsen, skrivemåde i TK II 1960 Hvide-Mose.

Lg 12.50, Rd 13.04.

Tog VP 226406 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 13.20, Lg 13.35.

Bemærkninger Lg Omløbe

Tog VP 226407 (Lg-Rd), 60 km/t.

Lg 13.50, Rd 14.04.

Tog VP 226408 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 14.20, Lg 14.35.

Bemærkninger Lg Omløbe

Tog VP 226409 (Lg-Rd), 60 km/t.

Lg 14.50, Rd 15.04.

Tog VP 226410 (Rd-Lg), 60 km/t.

Rd 15.20, Lg 15.35.

Tog VP 226412 (Rd-Lg), MX 200, 100 km/t.

Rd 15.20, Lg 15.30.

Bemærkninger Lg Spor 1 – fortsætter som VP 6320 efter afkobling af "bagtoget"!

Tog VP 226413 (Lg-Rd), 60 km/t.

Lg 15.50, Rd 16.04.

Kilde: Toganmeldelse nr. 8304, **tirsdag 30. april 2013**

(BL)

Lø 11/5 2013

Kørsel med Veterantog

Operatør: DSB Museumstog

Årsag: Kørsel med Veterantog

Bemærkning: Kørsel i forbindelse med åbent hus i Randers Remise.

Oprangering: Diverse veterantogsmateriel

Tog VP 6320 (Lg-Ar), MX 120, 100 km/t.

Lg 15.33, Ha 43-45, Ar 16.08.

Bemærkninger Lg Forreste del af 226412 ank 15.30 i spor 1
Ar Omløbe og mat til 6321

Tog VM 6321 (Ar-Rd), MX 120, 100 km/t.

Ar 16.53, Lg 17.26, Rd 17.35.

Tog VP 6347 (Rd-Ab), MY 120, 120 km/t.

Rd 14.30, Hb (49)-53, Sø 15.(10)-14, Ab 15.34.

Tog VM 6348 (Ab-Rd), MY 120, 120 km/t.

Ab 16.41, Rd 17.30.

Tog VM 226311 (Rd-Ab), Rd-Hb 70 km/t., Hb-Ab 120 km/t.

Rd 7.21 Rd, Hb 851)-54, Ab 8.28.

Bemærkninger Ad 1. hovedspor Rd-Fp

Oprangering: MA Lyntog

Tog VP 226312 (Ab-Rd), Ab-Hb 120 km/t., Hb-Rd 70 km/t.

Ab 9.32, Sø (50)-58, Rd 10.39.

Tog VM226314 (Vg-Lg),

Rd 7.35, Lg 51, Bj 8.(09)-21, Vg 8.47.

Bemærkninger Vg Til vendespor

Tog VP 226315 (Vg-Rd), Vg-Lg 100 km/t., 70 km/t.

Vg 9.30, Bj 50-55, Lg 10.15-20, Rd 10.34.

Bemærkninger Fra vendespor og omløbe inden afgang

Tog VP 226316 (Rd-Lg), Rd-Lg 70 km/t., Lg-Vg 120 km/t.

Rd 15.35, Lg 48-50, Bj 16.01-02, Rk (09)-14, Vg 16.24.

Tog VM 226317 (Vg-Ar), Vg-Lg 120 km/t., Lg-Ar 70 km/t.

Vg 16.40, Rk (50)-57, Bj 17.04, Lg (15)-28, Ar 18.10.

(Bemærkning: En ikke jernbanekendt køreplanlægger, der skriver en parentes om togets standsning i **Lg**!)

Tog VM226318 (Rd-Ar), 70 km/t.

Rd 7.50, Lg 8.03, Ar 8.46.

Bemærkninger Ar Omløbe og mat til 226319

Tog VP 226319 (Ar-Rd), 70 km/t.

Ar 9.23, Ha 53-54, Lg 10.07-14, Rd 10.28.

Kilde: Toganmeldelse nr. 8304, **tirsdag 30. april 2013**

(BL)

Ma 13/5 2013

Sporarbejde Aarhus-Skjern 13. maj 2013

Mandag den 13. maj 2013 udfører Banedanmark reparationsarbejde mellem Borris og Skjern.

Det betyder at nogle af Arrivas aftentog vil være aflyst og erstattet af togbusser mellem Borris og Skjern, hvilket vil betyde at toget kører senere på dele af strækningen Aarhus-Skjern.

Se særkøreplanen for hele strækningen Aarhus-Skjern:

[> Klik her](#)

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/278-sporarbejde-aarhus-skjern-13-maj-2013>

(BL)

Fr 17/5 2013 – sø 19/5 2013

Sporarbejde Struer-Thisted 17.-19. maj 2013

Fra fredag den 17. maj til og med søndag den 19. maj 2013 udfører Banedanmark reparationsarbejde mellem Bedsted Thy og Thisted.

Det betyder at Arrivas tog vil være aflyst og erstattet af togbusser mellem Bedsted Thy og Thisted.

Se særkøreplanen for fredag den 17. og lørdag den 18. maj her:

[> Klik her](#)

Se særkøreplanen for søndag den 19. maj her:

[> Klik her](#)

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/279-sporarbejde-struer-thisted-17-19-maj-2013>

(BL)

Fr 17/5 2013 – ma 20/5 2013

Her er du [Forside](#) [Kundeservice](#) [Trafikinformation](#) [Ændringer i trafikken](#)

Ændringer i trafikken

InterCity og InterCityLyn: Pinse med mange ændringer på Fyn og i Jylland

I pinsen kører vi efter ændrede planer flere steder på Fyn og i Jylland, mens vi laver bro- og sporarbejde.

- Fra den 17. maj (om aftenen) til den 20. maj (midt på på dagen) kører vi togbusser i stedet for tog mellem Odense/Fredericia og Vejle.
- Lørdag den 18. og søndag den 19. maj kører vi togbusser mellem Bedsted og Thisted. Om aftenen kører vi også togbusser mellem Brønderslev og Vrå.

Du kan se de ændrede tider her på Rejseplanen.

Her kan du downloade en køreplan

- København-Odense-Fredericia-Vejle-Aarhus-Aalborg-Frederikshavn.
- København-Odense-Esbjerg/Sønderborg/Flensborg.
- København-Odense-Fredericia-Vejle-Herning-Struer-Thisted.

- København-Odense-Fredericia-Vejle-Aarhus-Viborg-Struer.
Her kan du se hvor Togbussen holder ved din station.

Sådan kører du pinsen

- InterCity København-Aalborg/Lindholm kører København-Odense, samt Vejle-Aarhus-Aalborg-Lindholm. Mellem Odense og Vejle kører du med togbus – uden stop undervejs. Du må regne med, at turen tager ca. en time længere end normalt.
- InterCity fra København til Esbjerg kører hele vejen, men vi kører efter lidt ændrede minuttal fra Middelfart til Esbjerg. Fra Esbjerg til København kører vi som normalt.
- InterCity fra København til Sønderborg og Flensburg kører hele vejen, men vi kører lidt senere end normalt fra Middelfart til Kolding. Mod København kører vi som normalt.
- InterCityLyn kører København-Fredericia samt Vejle-Aarhus-Aalborg-Frederikshavn og Vejle-Struer-Thisted. Endvidere kører vi Vejle-Aarhus-Viborg-Struer. Undervejs stopper vi ekstra i Middelfart. Mellem Fredericia og Vejle kører vi med togbusser. Du må regne med, at turen tager op til to timer længere end normalt.
- Hvis du skal til Fredericia, skal du være opmærksom på, at InterCityLyn er eneste tog fra København til Fredericia. I de timer hvor vi ikke kører med InterCityLyn, kan du køre med InterCity eller togbusser til/fra Fredericia.
- Lørdag og søndag kører Lyntogene Vejle-Struer-Thisted kun til Bedsted. Mellem Bedsted og Thisted kører du med Togbus.
- Lørdag og søndag om aftenen kører vi også togbusser i stedet for tog mellem Brønderslev og Vrå.

Om togbusserne

- I togbusserne er der kun begrænset plads til barnevogne og cykler i bussens bagagerum. Hvis du skal have handicaphjælp, bedes du ringe til DSB på 70 13 14 15 – tryk 6.
- Billetter køber du i automaten på stationen. Det er desværre ikke muligt at ikke købe billetter i togbussen.
- Rejser du på Rejsekort, skal du tjekke ind og ud på stationen. Klippekort klipper du i automaten på stationen.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=31761>, afskrift **søndag 12. maj 2013**
(BL)

Lø 18/5 2013 – sø 1/9 2013

Sporarbejde Roskilde-Holbæk-Kalundborg

Fra 18. maj til 1. september 2013 udbygger Banedanmark banen mellem Roskilde og Holbæk fra eet til to spor på strækningen mellem Lejre og Vipperød. Det betyder, at du i perioden skal køre med togbus mellem den midlertidige station Roskilde Vest og Holbæk.

Sporarbejdet er en del af et stort sporarbejde på Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk. Det nye dobbeltspor er færdigt efteråret 2014 og giver mulighed for flere togafgange, lidt kortere rejsetid og bedre rettidighed.

Sporarbejdet

Sporarbejde mellem Holbæk og Roskilde Vest

Fra 18. maj til 1. september 2013 kører der ingen tog mellem Holbæk og den midlertidige station, Roskilde Vest.

Togbusser i perioden mellem Holbæk og Roskilde Vest

Der kører i perioden togbusser og særbusser fra Movia i stedet for tog.

Find eller planlæg din rejse på rejseplanen, der lige nu er opdateret til og med 8. juni.

Se din rejse på rejseplanen

Kort over togbusserne mellem Roskilde Vest og Holbæk

...

Stationer

Roskilde Vest – en helt ny midlertidig station under sporarbejdet

Trafikken i Roskilde vil forsinke togbusserne. Derfor har vi valgt at lave en ny midlertidig station, Roskilde Vest, mellem Roskilde og Lejre, så togbusserne kan køre stabilt. Stationen ligger ved Lindenborgvejs udmundning i Ringstedvej i samme takstzone som Roskilde.

Kilde: <http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/sporarbejde-pa-nordvestbanen/>

Befordring af passagerer**Operatør** P-Midtjyske Jernbaner**Årsag** Befordring af passagerer

Tog PP 152306 (Lmv-Vem), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Lmv 10.50, Fåre 11.(05)-07, Vem 11.20.

Tog PP 152307 (Vem-Tht), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Vem 11.25, Fre (40)-43, Lmv 55-12.00, Hbø (15)-16 X 150312, Tht 12.30.

Tog PP 152308 (Tht-Lmv), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Tht 16.30, Røn (40)-44, X 150319, Lmv 17.15.

Kilde: Toganmeldelse nr. 10067, **tirsdag 14. maj 2013**Bemærk, en nye BDK-forkortelse for Thyborøn. **Så er spørgsmålet:**– Er **Tht** en stednavneforkortelse for **Thyborøn Kirke** eller **Thyborøn Havn**?

(BL)

Efter kl. 15 stødte et Y-tog sammen med en gyllevogn i usikret ovk 59S cirka i km 21,5 **Bonnet-Ramme**. Det må have været tog 317 (Vem-Hbh). En beskrivelse uheldet kan læses under **DIVERSE** for **torsdag 23. maj 2013** kl. 16.28, hvor der står "afsporet".

Kl. 20.51 kigges der efter toggangens tilstand på

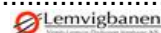
Trafikmeddelelser fra Odderbanen og Lemvigbanen

.....
Her finder du oplysninger om planlagte ændringer i toggangen på Midtjyske Jernbaners strækninger, f.eks. i forbindelse med sporarbejdet.

Der er i øjeblikket ingen trafikmeddelelser.

Kilde:

<http://www.lemvigbanen.dk/index.asp?ulD=876223620423052013204612>

Information

Der er i øjeblikket ingen uregelmæssigheder

Først da det sidste solskin forsvandt en time senere, havde en kran løftet Ys 13 og gylletanken over på hver sin blokvogn.

(BL)

Lø 25/5 2013 – sø 11/8 2013

Sporspærring på Vestkysten, sommeren 2013**I foråret og sommeren 2013 foretager Banedanmark sporrenovering på Vestkysten.****Renoveringen er delt op i 4 etape, nemlig:**

- **Etape 1** I perioden **25. maj – 19. juli 2013**. Totalspærring mellem Skjern og Studsgård. Mellem Studsgård og Herning – Silkeborg og Århus opretholdes normal trafik.
- **Etape 2** I perioden **12. – 19. juli 2013**. Totalspærring mellem Skjern og Lem. Mellem Lem og Struer opretholdes normal trafik.

Den 12. & 13. juli totalspærring Skjern – Lem – Holstebro – (Struer). – Se nedenfor.

Bemærk: DSB kører normalt mellem Struer og Holstebro.

- **Etape 3**. I perioden **1. juni – 19. juli 2013**. Totalspærring mellem **Skjern** og **Varde**. Mellem (Nr. Nebel) – Varde og Esbjerg opretholdes normal trafik.
- **Etape 4**. I perioden **20. juli – 11. august**. Totalspærring mellem **Esbjerg** og **Varde Nord**. Mellem Varde Nord og Skjern opretholdes normal trafik.

Særlig etape. I perioden fredag den 26. juli kl. 20:35 til og med natten efter søndag den 28. juli.
Esbjerg station er spærret for al kørsel ind/ud af stationen pga. installering af nyt sikringsanlæg.
DSB vender sine tog i **Bramming** og Arriva vender sine tog i Tjæreborg.

I dagene 12. og 13. juli repareres overkørsel 353 i Bur.

Arrivas togdrift på strækningen

Skjern – Lem – Holstebro – Struer

er i disse to dage erstattet af togbusser.

Bemærk dog, at DSB kører normalt Struer – Holstebro – (Herning)

Særlige forhold vedrørende enkelte stationer/trinbrætter

Gårde: I Gårde er trinbrættet placeret på den "forkerte" side af sporene i forhold til beliggenheden af byen. Togbuserne kører derfor ikke op til trinbrættet men holder i stedet ved det eksisterende busstoppested ud for **Stationsbakken 19-21**.

Varde Nord: Under etape 3 (01.06 – 19.07) kører togbuserne ikke ned til trinbrættet men benytter i stedet buslommerne på **Lundvej**.

Varde Kaserne: Togbuserne kører ikke ned til trinbrættet ved Varde Kaserne. I stedet benyttes stoppestedet beliggende på **Hjertingvej 91** i retning mod Varde og et midlertidigt stoppested ud for **Hjertingvej 46 A** i retning mod Esbjerg.

Gjesing: I Gjesing kører togbuserne ikke op til trinbrættet (ved Bilka). I stedet benytter togbuserne buslommerne på **Kjersing Ringvej**.

Spangsbjerg: I Spangsbjerg kører togbuserne ikke op til trinbrættet. I stedet benytter togbuserne buslommerne på **Spangsbjerg Møllevej**.

Kilde: Drejebog for trafikafvikling under sperspærring i 2013 på Vestkysten, **onsdag 30. april 2013**
(BL)

Ma 27/5 2013 – to 18/7 2013

Cheminovagodstog kører over Ho

Operatør DB Schenker Ra

Årsag Driftsforstyrrelser (infrastruktur)

Aflyses

G 7519 (Vem-Hr), 10.06 2013 – 18.07.2013 Ma, To

G 7528 (Hr-Vem), 10.06 2013 – 18.07.2013 Ma, To

G 87519 (Vem-Hr), TA 6460, 27.05 2013, 30.05 2013, 03.06 2013, 06.06 2013, 06.06 2013

G 87528 (Hr-Vem), TA 6460, 27.05 2013, 30.05 2013, 03.06 2013, 06.06 2013, 06.06 2013

Tillyses

Tog G 8719 (Vem-Hr), MY 700, 100 km/t., 27.05 2013 – 18.07 2013 Ma, To

Vem 16.05, Bu 12½, Ho 22-59, Ts 17.08½, Uu (16)-20, Id (29)-37, Ib 43½, Hr 17.51.

Bemærkninger Id Togstørrelse maks. 319 m.

Tog G 8728 (Hr-Vem), MY 700, 100 km/t., 27.05 2013 – 18.07 2013 Ma, To

Hr 18.21, Ib 18.30½, Id 36, Uu (42)-46½, Ts 54½, Ho 19.02-55, Bu 20.08, Vem 20.14.

Bemærkninger Uu Togstørrelse maks. 516 m Ho Rangeres til spor 4/5.

Kilde: Toganmeldelse nr. 10661, **onsdag 22. maj 2013**

Tog 970 (Røn-Vem)

Røn 14.12, Harboøre 17-18 X-ning, Lmv 14.38-15.15, Vem 15.45.

Tog 971 (Vem-Røn)

Vem 20.20, Lmv 20.50-21.00, Røn 21.20.

På MjbaD skulle toget hedde, i hvert fald **mandag 27. maj 2013**, på BDK's skærmoversigt:

Tog PG 150970 (Røn-Vem)

Tog PG 150971 (Vem-Røn)

Det mener stationsbestyreren i **Lmv**, er BDK's interne tognummer.

(BL)

To 30/5 2013

Befordring af passagerer

Operatør P-Midtjyske Jernbaner

Årsag Befordring af passagerer

Tog PP 152309 (Vem-Tht), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Vem 10.15, Fre 10.(30)-33, Lmv 50-55, Sta 11.(05)-13, Tht 11.50.

Tog PP 152310 (Lmv-Vem), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Lmv 9.40, Fre (53)-57, Vem 10.13.

Tog PP 152311 (Vem-Lmv) , ANDET YM/YS, 75 km/t.

Vem 16.51, Lmv 17.20.

Tog PP 152312 (Tht-Vem), ANDET YM/YS, 75 km/t.

Tht 15.15, Hbø (25)-30 X 150317, Lmv 15.50-16.15, Vem 16.45.

Kilde: Toganmeldelse nr. 10067, **tirsdag 14. maj 2013**

(BL)

Lø 29/6 2013 – sø 18/8 2013

Her er du [Forside](#) [Kundeservice](#) [Trafikinformation](#) [Ændringer i trafikken](#)

Ændringer i trafikken

Sommer med ændret kørsel over Lillebæltsbroen

Fra den 29. juni til den 18. august laver vi sporarbejde på Lillebæltsbroen. Mens vi arbejder, kører InterCity og InterCityLyn efter ændrede planer.

Du kan se de nye tider her samt på Rejseplanen, så snart vi har alle planer klar.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=31764>, afskrift **søndag 12. maj 2013**

(BL)

Lø 1/6 2013 – to 1/8 2013

15 broer skal renoveres på Køge Bugtbanen til sommer

De rejsende på Køge Bugtbanen kan se frem til en sommer med en ændret køreplan for S-tog, når broerne på strækningen skal renoveres

Den 1. juni starter Banedanmark det omfattende arbejde, når 15 broer skal renoveres. Arbejdet kommer til at påvirke S-togskøreplanen på Køge Bugtbanen og Hillerødbanen fra 28. juni klokken 20 til 11. august 2013.

Den ændrede køreplan på Køge Bugtbanen medfører, at linje A kører mellem Køge og Vallensbæk og igen mellem Åmarken og Farum. Der vil derfor køre togbusser mellem Vallensbæk og Åmarken. Rejsetiden bliver forlænget minimum 20 minutter mellem Køge og København.

På Hillerødbanen bliver linje B forlænget helt til Hillerød i stedet for linje E, der ikke kører i perioden. Det vil give en ekstra rejsetid på 2-3 minutter mellem København og Hillerød. Og fra 30. juni til 1. august er linje B justeret nogle få minutter mellem Hillerød og Holte om aftenen søndag til torsdag fra klokken 20.

DSB og Banedanmark har hver især lavet en særlig hjemmeside for information om renoveringsarbejdet. DSB: dsb.dk/koge og Banedanmark: bane.dk/kogebugt. Desuden er rejseplanen.dk opdateret.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 29. maj 2013**

(JSL via BL)

TRÆKKRAFT

Stadig liv i pensionist-Gs i Kv

I **Kv** (Kvissel) står 120 3 946-3 Gs ved læsseporets stopper op mod stationsbygningen. Første observation på vognen i **Kv** skete **fredag 15. september 2000**. Da læssevejssporet er fjernet i efteråret **2012** – sidste observation af dets eksistens er **torsdag 4. oktober 2012**, er det anbragt to træsveller i et X i sporet, så vognen ikke løber af skinnerne.

Vognen tilhører den lokale modelbaneklub. Slås der op på <http://www.dmju.dk/klubber/klubber.htm>, vises der 84 medlemsklubber af Dansk Model Jernbane Union, og her findes **Frederikshavn Modeljernbaneklub** med modelanlæg i spor H0 (1:87), jernbaner i Vendsyssel. System: 2- og 3-skinne drift, digital styring. Se mere på <http://www.fmjk.dk/> (BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

Sø 28/4 2013

9 MR på mdt Fh den sidste togbus-dag

Under indkørsel i **Fh** med DSB **MR 4017+17** i tog RV 7623 (Lih-Fh) ses mange MR holde i P-risten. Efter ankomst kl. 13.28 (21) er der 1½ time til bookingtid ved færgen til **Göteborg**, så der er tid til at fotografere dem og notere. I morgen, **mandag 29. april 2013**, har BDK bebudet, at toggang over **Lfm** vil blive genåbnet, så det blevet det sidste syn af så mange MR på én gang i **Fh**.

På hver perron i P-risten er der på en lygtepæl monteret et skilt med spornummer. Det vestligste spor langs **Fiskergade** er spor 43, her skrevet øverst. Der er en perron mellem ulige og lige spornumre.

Se sporplan på www.krak.dk, **Frederikshavn**, **Hybrid** forstørrelsesgrad **16**. **Fh** er IKKE vist på <http://dk.trackmap.net/>, kort H **Nordjylland**.

Det lykkedes at lave billeder med 5-6-7 MR på hvert billede. Drømmen og missionen blev løst!

På Krak-kortet kan SB's træsneplov ses samme sted som altid: i "skovsporet" til de fire 7X-spor langs **Kragholmen**.

S O **Fiskergade** O N
Spor 43 Ubrugt, rustent spor beliggende helt til sydende af perron.

Spor 44 Kun rustne skinner i den nordlige halvdel af sporets oprindelige længde. **Sporskifte 12**

Spor 45 MR 4009+09 MR 4021+21

Spor 46 MR 4038+38

Spor 47 MR 4053+53

Spor 48 MRD 4220+20 MRD 4207+07 MRD 4241+41

Spor 49 MRD 4206+06

Spor 50 50 86 00-83 819-9 P Gl. brun gsv.

Uvirksom vaskehal, midlertidigt værksted

Spor ? Olieforsyningen MR 4017+17 kl. 13.49 til mindst 13.51.

Bog om Fh

Frederikshavn Jernbanestation, Lange bock, Henrik Bygholm, Vagn Clemmensen, Peter Hagen og C.A. Kirkegaard, Nordtryk, 1979, 80 sider. ISBN 87-980310 74.

Indvielse af nuværende station

Den nuværende station blev åbnet **fredag 28. september 1979** med DSB MX 1031 (r/s) + A 012 + B 008 + 304 + Bk 030, der ankom/holdt i spor 3 kl. 10.52½. Kl. 10.55 holdt SB Ym 3+Yp 2+Yp 1+Ym 2 i spor 2. Derefter blev Skagensbanen sporbro hen over det nye DSB-spor til den nye station fjernet af en mobilkran. Samlet kørte DSB MH 329 (g) + P 806 + Dh 017 + Bgc 001 + 004 + Bf 337 + ABg 252 + tjv. 943 2 204 + DSB Ard 132 + ... ud til sporskiftet mellem den gamle linjeføring og den nye. MH 329 trykkede derefter de mange vogne om på den nye station. Den gamle station blev ryddet på nær én gsv. (BL)

To 2/5 2013 + lø 675 2013

Prøveholder til Tablet på AR 2049

Holderen er en prøve og er monteret i AR AR 2049 B-enden. Den er konstrueret således, at det er muligt at bruge den som papirholder eller tabletholder og er malet i samme farve som instrumentbordet. Der kommer en papirholder af bedre kvalitet.

Kilde: Arbejdsmiljørepræsentant **Str**, Arriva
(BL)

Ma 6/5 2013

DSB MRD 4278+78 i Ar spor 500

Det tidligere AR MRD 4278+78 er nok i **Fa** blevet oversvinet med graffiti, har henstået på pladsen i **Rd**, sidst blevet set på **mdt Rd søndag 28. april 2013** og er nu "udstillet" til designforargelse for passagerne på de mange forbikørende tog. Dagen efter, **torsdag 7. maj 2013**, holdt der samme sted. (BL)

Ti 7/5 2013

Reparation af DSB MFB 5266

Kl. 0.30 holdt DSB MFA 5266+66 på **mdt Str** i spor 102 bagpå. En kæde holdt sneploven oppe og var trukket igennem førerrum og ud af den anden førerrumsdør.

Kl. 11 holdt MFA 5266 i remisespor 102. Sneploven ragede så langt ned, at dækpladerne over graven, der rager 4 cm op over s.o., måtte fjernes. Sneploven havde ridset betongulvet. Hvk var i gang med at afmontere fronten. Centralkoblingen var bøjet skæv. Måske skal der en ny front på, idet gulvet vist havde fået et tryk nedad. Det er første gang, at DSB benytter Arrivas værksted på **mdt Str**.

Ved 18-tiden rg MFA 5266+66 fra spor 95 ind på **mdt Str** og ud via spor 100. Togsættet skulle afgå fra **Str** i tog M 6164 (Str-Ar) kl. 18.22 og køre med normal hastighed, det vil sige 120 og 160 km/t. til **Ar**. (BL)

S-TOG

METRO

FÆRGER

Sø 28/4 2013

Jernbanefærgen ligger i Fhh

Stena Scanrail, **Göteborg**, ligger kl. 15.30 i **Fhh** (Frederikshavn Havn), **Fragthavn**, kl. 15.30. Der laves billeder af den i stor højde fra tre forskellige vinkler, hvor fotografen flytter sig.

– *Hvorledes det?*

Står på agterdækket på katamaranfærgen Stena Carisma, Göteborg, der er under udsejling fra **Færgenhavn**.

Placering af de to bassiner kan ses på <http://www.frederikshavnhavn.dk/dk/faciliteter/jernbane/>

Oplysninger om jernbanefærgen kan læses på

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

(BL)

Oddesundbroens 75-årsjubilæum

Historie

Oddesundbroen blev bygget i perioden 1934-1938. På det tidspunkt havde en fast forbindelse over Oddesund været diskuteret siden slutningen af 1800-tallet; men i 1932 vedtog rigsdagen byggeriet, og broen blev åbnet 15. maj 1938 af Kong Christian 10., der kørte over broen i salonvogn. Der var stor folkefest med højt solskin og 40.000 deltagere.

På grund af broens strategiske beliggenhed opførte tyskerne under 2. verdenskrig bunkere ved broen. Én af disse er i dag bunkermuseum.

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Oddesundbroen>

Lørdag 14. maj 1938 kørte der en prøveindvielsestog fra **Str** til **Sy** (Oddesund Syd), der bestod af DSB **D 808 + D 838 + ECO**-lignende pakvogn + psv. + . Færgevogn Nr. 1 blev brugt til at skubbe vogne om bord eller trække i land fra færgeren.

Søndag 15. maj 1938 foregik indvielsen, og det skete med broen oppe, der så ved åbning blev lukket for at symbolisere forbindelsen mellem **Jylland** og **Thyholm**.

På **Sy** holdt DSB **D 803**.

Kongetoget fra **Ti** efter broens indvielse består DSB **K 513 + K 515 + 3 psv.** (Den ene kongevognen).

Svingbukken i **No** (Oddesund Nord) stod foran den nuværende, anden bygning af de tre "stationsbygninger" (den tredje et glasventeskur) og blev oprindeligt benyttet i **In** (Kirke-Hyllinge).

Et udflugtstog, i **No**, består DSB **G 650 + 636 + CU**-lignende psv.

Kilder: Information fra fotos fotograferet af *James Steffensen*⁰ og *GS*

Torsdag 9. maj 2013 MO-kørsel

75-årsjubilæumsfesten afholdes falder før den dato, hvor de 75 år er gået.

I løbet af dagen skal en **MO + 2 psv.** kører tre dobbeltture **Str-Hw** (Hvidbjerg), og den kommer fra **mdt Rd** i tog VM 226300 (Rd-Str) med tiderne **Vp** 9.(18)-21 og an **Str** 9.34.

Denne foreløbige gråvejrsgang kan der laves et billede i **Han** (Handbjerg), så der letteste tohjulede "fyres" op. Ankomst til **Han** ved afgangstid fra **Vp**. Kl. 9.28 passerede DSBM **MO 1846 + 2 CII**. Der iles fluks tilbage til **Str** for at skifte en i dagens anledning mere praktisk, almindelig cykel.

Få minutter før afgang nås spor 2 i Str, hvor cyklen løftes op i pakrummet på MO'en. Køreplanen for tog VP 226301 (Str-Hw), 75 km/t. **Str** 10.12, **No** 25-26, **Hw** 10.37.

For høj maksimumhastighed for et MO-tog

Hastighedsangivelsen for toget ikke korrekt sat til 75 km/t., og det er ikke materiellets maksimale hastighed, som der nu om stunder står i køreplanerne. For litra MF står der 180 km/t. på **Thybanen!**

Litra MO har Vv 62 tons og en P-bremsevægt 62 tons = 100 %.

Litra CII har Vv 37 tons og en P-bremsevægt 36 tons = 99 %. Samlet en bremseprocent på 99 %.

I bremsetabel 3 for **Thybanen** med faldtal 10 skal bremseprocenten være mindst 98 % ved 70 km/t. og 115 % ved 75 km/t. Kilde: TIB (Ø/V), bremsetabel 3 (350 m), gyldig 12.4.1980.

I den nugældende TIB (Ø/V) fra 11.03.2013, tabel 3, er bremsetabellen for P-bremse tog 0-135 m mindst 91 % at kunne 70 km/t. og 104 % ved 75 km/t.

En MO med en eller to psv. har IKKE bremseprocenter til at køre mere end 70 km/t.

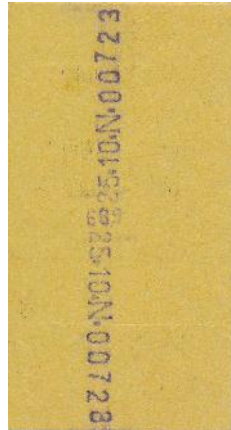
Køretiderne for tog 226301

Str	10.16½	24½	grundet forsinket krydsende tog RA 5516 (Ti-Str) med ankomst kl. 10.11.
Um	ca. 23	+1½	
No	10.28½	31	23½/5 Mange afstigende; mange skulle ud af toget fra den allerbagerste dør.
Um	37		
Hw	Ca. 43	26	

Omløb i Hw med MO fra tog 226301

Returkørslen til **Str** skulle finde sted kl. 10.47, om 4 minutter, og det vil ikke ske. Der skulle først etableres understationsdrift. Kl. 10.47½ passeres ovk 39 og sporskiftet **S 4** ind til spor 3 – læssevejs-sporet. Solen er nu så småt begyndt at bryde gennem skydækket, og togpersonalet har de rigtige sorte uniformer på. Lkf i blå kittel ses også.

Edmonsonske billetter



I dagene forud havde der været billetsalg, hvilket bar præg i passagererne fremvisning af edmonsonske billetter. Det havde Deres udsendte ikke gjort og købte derfor ved en salgsbod(!) på perron 1 to edmonsonske billetter, der kostede 75 kroner for hver rejse, i alt 150 kroner.

Normalt har papret en masse på omkring 1 gram, er stift med en tykkelse på 0,9 mm, men disse "Veterantogskørsel"-billetter vejer kun omkring 0,5 gram per styk, er bløde med en tykkelse på kun 0,5 mm.



Der er ikke skrevet ret mange beretninger om de edmonsonske billetters historie. En udførlig beretning blev skrevet af afdøde P. Thomassen i Jernbanekalenderen **april 1974**. Her bringes et par udtog.

Togbilletten, som de fleste kalder den, hvad enten den er købt i toget eller på en station, blev faktisk "opfundet" af en engelsk jernbanemand, Thomas Edmonson, som i 1836 blev stationsforstander på Milton station (Newcastle-Carlisle banen). Han ærgrede sig over 4 de elendige papirlapper, der brugtes som billetter, og som folk lavede kunster med. Han indførte da små nummererede papstykker med det nødvendige påtryk, og snart gik de edmonsonske

billetter deres sejrsgang over hele verden – undtagen i Amerika, hvor de fleste jernbaneselskaber foretrak andre former for billetter. For opfindelsen og for sin dygtighed i almindelighed blev Edmonson (også kaldet Edmondson) meddirektør ved Manchester-Leedsbanen og endte som Sir Edmondson. Det er ret ejendommeligt, at man næsten overalt, hvor de edmonsonske billetter anvendes, har kunnet enes om formatet 57 x 30,5 mm. Samtlige

danske baner har anvendt denne form.

...
Billetter er blevet et yndet samlerområde, navnlig efter at interessen for jernbaner er steget så kolossalt her i landet siden 1960. Der har dog altid været samlere til dette område, men de har gemt sig på grund af andres manglende forståelse. Har man blot en smule kendskab til jernbaner, er der masser af jernbanehistorie i en billetsamling!

Nedbrud i Hw for tog 226302

I hast løbes der hen til ovk 38 i østenden af stationen, da MO 1846 mærkeligt nok ikke var kommet tilbage i spor 1 til vognene. Tog VP 226302 (Hw-Str) havde følgende køreplan: **Hw** 10.47, **No** 58-59, **Str** 11.12, og først 10.51 passerer MO'en ovk 38.

Når der skiftes førerrum på litra MO, skal begge motorer stoppes. Fra F II kunne de ikke startes. Amperemeter *B 17 amp.meter for batteri* i maskinrummet viste en overgang en afladning på 200 A, hvilket Deres udsendte aldrig har set før. Så var der ikke andet end at åbne alle udvendige lemme og kigge til relæer og de 17 batterier. Alle relæer var pæne. *A 85 jordslutningssikring* havde dog den røde indikator til at rage lidt op. Var den sprunget, ville motorerne alligevel ikke kunne startes, idet der ingen anden A 85 var med.

Tog 226302 blev af lkf erklæret nedbrudt. Til at hente det nedbrudte tog i **Hw** rekvireres DSBM MX 1001 fra **mdt Rd**, og da **Post 2** i **Rd** ekstraordinært var betjent, kunne dette lade sig gøre.

Kl. 11.13 skulle tog RA 5527 (Str-Ti) afgang fra udgangsstationen og havde krydset med tog RA 5524 (Ti-Str) her i **Hw**. Det ville tage for lang tid, hvis det ene tog skulle ind i det belemrede spor 1, og så kunne det problem være løst ved at tage begge tog ind i spor 2, udveksler passagerer og personale og kørt hver sin vej igen. I stedet aflyses tog 5527 og det modsatte løb i tog RA 5532 (Ti-Str).

Tog 5524 med AR AR 2046 befinder i spor 2 11.40 (±0).

Da MX 1001 nok ikke ville kunne nå frem, inden den næste krydsning om to timer skal finde sted, lykkedes det at få en DSB MR fra **Str** til at køre til **Hw** som tog M 6117 (Str-Hw) med tiderne **Str** 12:13, **Hw** 12:34½. **Bemærkning:** Skal kobles med nedbrudt 226301 i Hw.

Tog 6117

Ankommer kl. 12.27½ (+7) i form af DSB MR 4037+37 i belemret spor 1. Efter bremseprøve stoppes motorerne på MR-togsættet, idet tog RA 5535 (Str-Ti) med afgang **Str** kl. 13.08 skulle afsendes først med ankomst til **Hw** kl. 13.31.

Skulle Deres udsendte nu høre talerne kl. 13.00 ved **Obro** (Oddesundbroen), var den eneste mulighed at nå dertil at gå hen i pakrummets på MO'en og finde den tunge, almindelige cykel frem og cykle de 10,4 km dertil.

Hw-Obro

Da madpakkens størrelse ikke var, som den burde være, var det oplagt at handle ved **LETKØB**, tidligere **SPAR**, der har underskud og er truet med snarlig lukning, hvis de lokale ikke lægger noget mere handel dér. Den sidste handel fandt sted i **onsdag 27. februar 2013** i forbindelse med ekspropriationsforretningen ved overkørsel nr. 19, hvor kommunevej Havredalsvej krydser banen.

LUKKET, som desværre frygtet. Atter har et lille lokalsamfund mistet sin sidste dagligvareforretning. **Thyholm Friskole** i **Odbj** eksisterer dog heldigvis til at fastholde og skaffe nye beboere.

Vandunken var ved at være tom, og i **No** og **Sy** er der ingen kirke (lig vandhaner), og da **Odbj Kirke** ligger imellem ovk 11 i km 16,1 og ovk 10 i km 15,8, er det bare at tanke dér.

Obro

Der nås ned til **Obro** lige før talerne skal begynde kl. 13.00, men musikken spiller omkring en halv time over tiden. Årsagen opklares senere: En ambulance skulle køre fra **Ho** til **Hw** for at hente en patient til centralsygehuset i **Ho**, og derfor blev foredragene skubbet.

Første taler er borgmester for **Str Kommune**. Talen fortæller om den revolution i samfærdigheden, broen blev for 75 år siden.

Næste taler er en fra Banemark, der fortæller om anlæggelse af broen og den efterfølgende positive betydning for driften. Meget godt og detaljeret.

Endelig kommer nedbrudstoget trukket af DSB MR 4037+37. Tilkoblet er MO 1846 + CI + CI 1476. Der er stillet op ved broens begyndelse, men uheldigvis kører der en lastbil på vejen – langsommere end toget – og skjuler de tre brune køretøjer. Det er tog M 6120 (Hw-Str) kl. 13.46½ (23).

M/E Venøsund fra **1931** er overtaget i **2011** af Venø Færgelaug, og den sejler igennem den åbne broklap lige som andre både.

Desværre blev der kun et tog kørt af litra MO, der efter nedbruddet i **Hw** ikke kom til at køre de tre dobbeltture mellem **Str** og **Hw**. Eller var det en god dag med solskin og mange tilskuere.

(BL)

Fr 10/5 2013

Åben remise på mdt Rd

Udrejseplan: **Str-Lg** med tog 728 (Str-Ar), se omløb til tog VP 226401 (Lg-Rd), der har afgang 10.50. Afrejse fra **Lg** kl. 10.47 med tog IC 121 (Cph-Lih) med an **Rd** 10.55½. **Hjemrejse:** Når det hele lukker for i dag.

Lg

Tog VP 226401: HV 3 foretager omløb, og derefter består toget af HV 3 + TF 8115 + IAR 21 241 + **TUBORG** ZB 500661 + CLL 1678 + CL 1514.

Rd

Efter ankom noteres al hensat og udrangeret materiel på **Rd** station. Samtlige notater er fra **Ste** (Stevnstrup)/S-siden. Et overblik over en sporplan for **Rd** kan ses på **Track map for Nordjylland** på <http://dk.trackmap.net/h>. Den er dateret **1998**, og i år, **2013**, er mange spor forsvundne.

Sydlig rangerhoved

I det sydlige rangerhoved holder fra sporstopperen:

2 19000

+ 86 33 0281-3 med nye gulvplanker, tom

+ 40-86-943 3 725-9 DSB, tom

+ Teknisk Eftersyn med aksler

+ 40-86-943 3 712-7 DSB, tom

+ 21 RIV 86 DSB 211 4 418-5 Hims

+ 942 1 0001 DSBM (ex 26)

+ **Albani** 25 RIV 86 DSB 225 0 566-1 Hbis
+ 40 811 læsset med VVGJ C 21
+ SNNB G 69 (Scandia 1912)
+ RØHJ C 5
+ psv. Ø 8.2 m Ø
psv. Vv 20 t
+ DSB MQ 1881 med tre frontlanterner. Det er den IKKE bygget med.

I nabospor S for sporskifte 131

Læssevejsspor langs brostensvej:
Bivogn 331A **STOPPET**

Kl. 11.57 **Blå** DH 440 rg forbi hen i den næsten besatte rangerhoved.
Kl. 12.02½ (+ 1) Ankommer tog VP 226403 (Lg-Rd) bestående af
DSBM MY 1101 + TF 8115 + IAR 21 241 + **TUBORG** ZB 500661 + CLL 1678 + CL 1514.
Kl. 12.04½ **Blå** DH 440 rg hen til tog VP 226404 (Rd-Lg), der har afgang kl. 12.20.

Spor 8 er nu det vestligste og højeste spornummer ud for stationsbygningen.
Venstre streng af sporskifte 133 fører hen til sporskifte 135, hvis højre gren er nys fjernet.
Venstre streng af sporskifte 135 fører hen til sporskifte 137, hvis begge grene er nys fjernede.
Læsserampe ved siden af er sporløs (ikke forsvundet, læsserampen altså).

I spor 8

I højre streng af sporskifte 133:
945 1 122-6 Es DSBM
+ 31 86 3 936 500-6 DK-DSB Res læsset med **gule** containere
+ 11-86-390 0 186-6 DSB Rs med F 441-dele: bl.a. skorsten og to vandtanke
+ 40 86 945 1 500-3
+ 31 86 455 6 069-5 DSB Sgns med to **brune** containere
+ DSB 50 86 20-84 769-1 Bn-o skæmmet af graffiti
+ DSB 50 86 20-84 788-1 Bn-ol skæmmet af graffiti
+ DSB 50 86 20-84 785-7 Bn-o skæmmet af graffiti
+ DSB 50 86 80-74 547-0 ADns-e skæmmet af graffiti
+ 80 86 980 3 135-4 sneplov
+ 80 86 980 3 136-2 sneplov
+ 20-86-4 251 009-2, ex vognnr. 8985 (Scandia 1931) fladvogn
+ DSB 41 985 Gs pæn
+ DSB 123 0 011-3 • Gs.

Spor 7

DSB MG 5619+19, DSB MG 5607+07, DSB MG 5812+12.

Spor 6

DSB MG 5806+06, DSB MP 5711+PP 6711.

Spor 2

Kl. 14.06 DSBM MX 1001 frakobles stammen fra tog VP 226407 (Lg-Rd), der skulle ankomme kl. 14.04.

Spor 5

DSB Ard 140 + I 21519 + 12250 + 10781 bringer med en vralten Deres udsendte ud til **mdt Rd** for 100 kroner.

Mdt Rd

Ikke alt materiel er noteret.

Operatør	Litra	Nr.	Tog	Sted	Bemærkning
DSB	Q	345		Rd	Pænt malet, mdt Rd
DSB	MH	346		Rd	Pænt malet, mdt Rd
DSB	MT	157		Rd	Pænt malet, mdt Rd

DSB	K	563	Rd	Varm
DSB	F	428	Rd	
DSB	A	153	Rd	
DSB	F	441	Rd	Under revision
DSB	R	946	Rd	Under revision

DSB E 978 + AF 96 + CM 11868. Læs om dens sidste ordinære kørsel længere fremme i teksten.
DSBM MO 1954.

DSBM MS 401+AA 431+MS 402.

DSBM MY 1135 s/h, nymalet, tidligere blå.

DSB ME 1531 med centralkoblinger og motor i drift.

Nordvest for den nordligste remise, spor fjernest fra sporene mod Fp

Hvid Gs fra P-risten i **Ar** med stelnummer 42734

+ 40 86 DSB 952 3 **gul**

+ kørekran 145, hj.st. Ar

+ 80 86 DSB 981 0 460-7 Værkstedsvogn, hj.st. Cvk Kh

+ IAL 19545

+ Elo med stelnummer 11059

+ 44 86 DSB 730 0 614-5 Ahl. DDS

+ 40 86 947 0 208-0 Brændolie ^A/_s Dansk Shell.

Nordvest for den nordligste remise, sporet nærmest sporene mod Fp

23 86 807 3 000-5, Hj.st. Ng, **Danfrost BRUGSEN** med manometer på gavl

+ 46 86 230 6 042-2, ex 230 7 043, Hios-tv, ex Hios-v

+ 42 86 074 0 033-3 Tdgs

+ 42 86 946 0 684-4 Fccs

+ 42 86 941 3 588-5 DSBM

+ 42 86 120 3 368-0 Gs

+ 42 86 129 3 312-8 Gs

+ 42 86 120 3 571-8 Gs.

Hjemrejse fra mdt Rd til Str

Normalt finder **Åben remise på mdt Rd** sted en **lørdag-søndag** i ulige år, men i år skete det en **fredag-lørdag**. Denne almindelige **fredag** havde mange skoleelever fri fra skole grundet **Kristi himmelfartsdag** faldt dagen før. Omkring drejeskiven skulle der ikke megen tålmodighed til for at få et billede uden mennesker. Ligeledes så der ikke ud til at være mange med togene **Rd-Lg-Rd**. Dagen virkede til ikke at have ret mange betalende gæster.

Da det sidste pendlertog (hvert 20 minut) mellem **mdt Rd** og **Rd** er kørt, bliver der anden kørelejlighed ind til stationen. Tog IC 156 (Lih-Cph) afgang fra **Rd** 17.37 (20), **Lg** 17.23½ (+½/20), togskitte i **Lg** til tog RA 5462 (Ar-Str) 17.30-37 (+½/20), **Str** an 18.59 (+1).

Sidste plantogskørsel med E 978 og E 987

E 978 kørte den anden sidste dag med plandamp plantog tog 2711 (Fra-Hr), E 400, og 2740 (Hr-Fa), E 300 (MX 300), og det skete **torsdag 23. april 1970**.

Tog 2711 gjorde ophold **Jl** (Jelling) kl. 7.03-26 (+2/+2), 36 aksler & 324 tons. Tog 2740 gjorde ophold i **Vj** 19.53-20.22½ (25/28½). Ved afgang 36 aksler & 318 tons.

Herefter blev tog 2711-2740 i de næste tre uger trukket af DSB MX 1041 (3 dage i træk, tydeligvis for at angå dampkørsel), MX 1038, MX 1034, MY 1138 med 72 aksler & 717 tons i **Jl**, MX 1031, MX 1034, MX 1026.

Dagen efter, **fredag 15. maj 1970** kørtes tog 2711-2740 for sidste gang med et damplokomotiv.

DSB E 987 i **Jl** kl. 7.12-46 (27/218) uden rg i **Jl**, men i **Gw** (Give) blev der sat en Gs i sidesporet til **Gw Mølle**.

Tog 2740 ankommer til **Vj** for sidste gang kl. 19.48½ (2½) med 30 aksler & 242 tons. (Der sættes altid i Gs i **Bb**). Afgår kl. 20.20 (26).

At den sidste kørsel fandt sted **fredag 15. maj 1970** med DSB E 987 skyldtes, at litra MX skulle bruges til anden kørsel.

(BL)

Dronning i Hab

Denne dag kører dronningen fra sit skib til **Haderslev** rådhus i hestevogn. Fra **Hab** (Haderslev Bystation) går turen med HHJ **DL 11** til **Hmm** (Hammelev) (med stop ved Kong Frederik d. 9.s plejehjem). Fra dette trinbræt går turen atter i hestevogn til **Tørning Mølle** ca. 1 km væk.

(SL via BL)

Køreplan for dronningeturen

11.28 **Hab**
11.38 **Frederik IX plejehjem**
12.05 **Hmm**
Herfra i bil til **Tørning Mølle**.

Kilde: Lokalavisen Budstikken,
tirsdag 28. maj 2013

Se køreplan på <http://www.haderslevbanen.dk/>

(BL)

Lø 8/6 2013

Kørsel Oj-Hab

Denne **lørdag** køres veteran tog **Oj-Hab** af DJK **Bm** med **MT 15Z** (g) ifølge den lokale hjemmeside.

Oj af kl. 11.00 og 13.30.

Hab af kl. 12.15 og 14.45.

Tiderne for veteran togene er fra en lille flyer (= lille tryksag) fra veteranbaneforeningen.

(SL via BL)

Læs herom på <http://www.veterantog-vest.dk/>

(BL)

Sø 9/6 2013

Kørsel Oj-Hab

Denne **søndag** køres veteran tog **Oj-Hab** af DJK **Bm** med **MT 15Z** (g) ifølge den lokale hjemmeside.

Oj af kl. 10.00 og 12.30

Hab af kl. 11.15 og 13.45

Jeg kender ingen tider for dronningeturen + tomtog, men det kommer sikkert i ugeavisen **onsdag 29. maj 2013** eller næste **onsdag**. Tiderne for veteran togene er fra en lille flyer (= lille tryksag) fra veteranbaneforeningen.

(SL via BL)

Læs herom på <http://www.veterantog-vest.dk/>

(BL)

SPECIALKØRETØJER

Sø 19/5 2013

Spitzkes store ballastrenser på Nordvestbanen

Da jeg vendte med RØ 2454/2451 (DSB **MR sæt 94**), stod Contec Rail **MX 1008** og Railcare **MY 1134** sammenkoblet i det spor 56 (er det vist; sporet med MR-fremmednet). Ud for perronen stod Malus' schweizertrøje **Tm^{III} 9515** med tre BDK ex. SJ Kbs, men det har den gjort i nogle dage nu..

Klokken ca. 21:30 ankom jeg med RØ 2468, og nu stod Spitzkes store ballastrensetog RM 900 S med vistnok 12 MFS-100, fire følgevogne (bl.a. en ex DSB Ks) og **V100-SP-010**. I vestenden var nu **MX 1008** og **1134**, og den tyske fører på V100'en kunne fortælle, de skulle til lufthavnen for at blive vendt. Derefter skulle de til **Hv** (Hvalsø), så mon ikke der skal renses mellem **Lj** (Lejre) og **Hv**?

RM 900 S er en meget imponerende maskine, da den i 2009 arbejdede mellem **Næ** og **Rg**, lagde den også et gruslag ind under skærverne, og der var MFS-vogne i begge enden, i den ene ende til bagharpning, i den anden grus.

Forsinkelsen med RØ 2468 skyldtes at bomproblemer i **Hd** (Havdrup) forsinkede det krydsende tog. Fra hjemturen i RØ 2467 (DSB **MR sæt 14**) intet at berette.

Se lidt om maskinen på

http://www.spitzke.com/site/en/data/aktuelles/publikationen/der_eisenbahningenieur_09_2006.pdf

http://www.spitzke.com/site/en/data/aktuelles/publikationen/der_eisenbahningenieur_06_2007.pdf

http://www.spitzke.com/site/en/data/aktuelles/publikationen/railway_gazette_11_2007.pdf

http://www.spitzke.com/site/en/pdf?datasheet_key_=3691.

(JSL via BL)

Ma 20/5 2013

Modernisering af Baneservice Lm2

For nylig så jeg et eller andet sted (og kan ikke lige finde det igen) Plasser & Theurer havde fået en ordre på elrevisionsvogne til **Norge**.

– Betyder det mon, at man har opgivet af lade DSB revidere/modernisere Lm2?
(JSL via BL)

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ti 23/4 2013

Forside > Banearbejde > Sjælland > Lejre-Vipperød > Information til naboer > Nabolinformation Lejre-Vipperød > Banedanmark ombygger Lejre Station

Banedanmark ombygger Lejre Station

Følgende er sendt ud den 23. april til naboer i en omegn af 400 meter omkring Lejre Station:

Banedanmark ombygger Lejre Station

Vi begynder ombygningen af Lejre Station her i foråret. Her kan du læse om ombygningen og de gener, du kan komme ud for, mens vi arbejder.

Vi er allerede i gang med at etablere byggepladser omkring stationen.

Mens vi arbejder, lukker vi for adgangen til stationen fra stien på sydsiden. Man kan derfor kun komme til stationen fra nordsiden (hvor biblioteket ligger).

Spunsarbejde i uge 18, 19 og 21

Det mest støjende arbejde finder sted, når vi skal sætte spuns – store jernplader – i jorden. Vi vibrerer spunsen i jorden til trapper og elevatorer samt til den nye tunnel, hvor vi dog rammer spunsen ned de sidste par meter – det vil sige, at spunsen skal bankes ned det sidste stykke.

Den mest hensynsfulde måde at sætte spuns på er at vibrere spunsen ned. Derfor rammer vi kun spunsen, når det er strengt nødvendigt.

Vi fotoregistrerer de nærmeste huse, inden vi begynder at vibrere spuns. Det foregår i uge 17, og de pågældende kontaktes direkte.

Desuden sætter vi vibrationsmålere op på de bygninger, der ligger tættest på arbejdsstedet. De bliver sat op umiddelbart før arbejdet starter, og de pågældende kontaktes direkte.

Øvrige arbejder

Vi skal bygge en ny perron og etablere ny belægning på stationen, og det støjer, når vi skal fjerne det gamle.

Vi skal fjerne jord fra de steder, hvor den nye tunnel og det nye spor skal ligge. Der vil derfor blive en del jordtransporter i starten af arbejdsperioden.

Mens banen er lukket for togtrafik, bygger vi det nye spor mellem Lejre og Hvalsø. Sporarbejdet forstyrrer hovedsageligt, når vi læsser og losses skærver og svejser skinnerne sammen.

Tidsplan for arbejdet

Uge 19 og 20 Vi vibrerer spuns til trapper og elevatorer.

Uge 21 og 22 Vi skal fjerne en del jord i forbindelse med udgravning til tunnel og elevatorer. Størstedelen af jordtransporterne finder sted i disse uger. Herefter skal vi transportere materiale frem og tilba-ge, men ikke i så stort omfang.

Uge 22 til 36 Vi bygger tunnel, ny perron, lægger spor og ny belægning, laver sikringsarbejder og øvrige arbejder på stationen.

Vi arbejder om dagen

Vi arbejder hovedsageligt om dagen og kun undtagelsesvist om natten og i weekender. Noget af arbejdet er imidlertid afhængigt af vejret. Derfor kan der komme situationer, hvor vi er nødt til at tage natten eller weekenden i brug. Hvis det bliver tilfældet, skal vi gøre vores bedste for at orientere dig forinden.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18744>, tirsdag 23. april 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Esbjerg-Skjern-Heming > Information til naboerne > Nabolinformation Esbjerg-Skjern-Heming > Udskiftning af jernbanebro i Skjern

Udskiftning af jernbanebro i Skjern

Sendt til naboer 200 meter fra broen

I løbet af sommermånederne 2013 skal en del af jernbanestrækningen Esbjerg-Skjern-Herning fornyes. Samtidig med sporarbejdet – hvor banen alligevel skal spærres for togtrafik i etaper – benytter Banedanmark lejligheden til at renovere 22 broer og udskifte to broer mellem Esbjerg og Skjern.

Vi starter med at udskifte jernbanebroen over Kirke Å ca. 100 meter syd for Klostervej i Skjern. Broen er bygget i 1921, og da det ville kræve meget omfattende reparationsarbejder at fremtidssikre den, kan det bedre betale sig at udskifte broen helt.

Hvornår arbejder vi?

Vi går i gang med de forberedende arbejder mandag den 6. maj – herunder etablerer vi bl.a. en byggeplads umiddelbart ved siden af brostedet. Desuden fjerner vi de eksisterende skinner, sveller og skærver.

Den 3.-4. juni bryder vi den gamle bro ned, hvorefter vi går i gang med at bygge de nye brovederlag og etablere stenbeskyttelse langs åløbet. Ifølge planen bliver det nye brodæk – som består af 8-10 elementer – hejset på plads med kran og monteret den 13. juni. Herefter skal brodækket bl.a. isoleres mod fugt, hvorefter sporet vil blive reetableret.

Den nye bro er efter planen klar til togtrafik i slutningen af juni, og Banedanmark regner med at være færdig med de afsluttende arbejder i starten af juli.

Da broarbejdet skal koordineres med en lang række andre bro- og banearbejder på strækningen Esbjerg-Skjern-Herning, kan der ske ændringer i den skitserede tidsplan.

Hvad betyder det for naboerne?

I dagene den 3. og 4. juni skal den gamle bro hugges ned, og det vil desværre medføre arbejdsstøj og støv i området omkring broen. Herudover må man som nabo påregne, at der kan forekomme moderat arbejdsstøj i hele perioden fra den 6. maj til den 2. juli. Desuden vil der i nærområdet være øget trafik med tunge køretøjer, der transporterer materialer til og fra brostedet.

For at blive færdige med arbejdet så hurtigt som muligt kan der i princippet forekomme aften- og natarbejde i hele arbejdsperioden. Der er pt. ikke planlagt natarbejde.

Banedanmark beklager generne for naboerne.

Yderligere information og kontakt

På grund af arbejdet med at udskifte broen er jernbaneporet helt spærret for togtrafik i perioden fra den 3. juni til den 23. juni. Information om erstatningskørsel fås hos Arriva på www.mitarriva.dk eller tlf. 7027 7482.

På www.banedanmark.dk/esbjerg-skjern-herning findes yderligere information om sporfornyelsen og broarbejderne på strækningen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18745>, tirsdag 23. april 2013

(BL)

Lø 27/4 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Jernbanebroen er klar til fuld normal togtrafik

Jernbanebroen over Limfjorden åbner til fuld normal togtrafik mandag den 29. april

Den nye broklap blev monteret for to uger siden, de afsluttende spor- og sikringsarbejder er afsluttet, og i de sidste dage er der blevet gennemført en række testkørsler. Og nu kan Jernbanebroen over Limfjorden meldes klar til genåbning.

Banedanmarks administrerende direktør, Jesper Hansen, siger:

"Banedanmark kan nu melde Jernbanebroen over Limfjorden klar til togtrafik igen. Det skulle den have været for mange måneder siden, og vi har trukket alt for store veksler på passagerernes tålmodighed. Det skal vi dybt beklage."

"Broen er nu klar til fuld normal togdrift, og de første passagerer kan mandag morgen igen krydse Limfjorden med tog. Broklappen og monteringen lever nu op til jernbanens kvalitetskrav, og det er det bedste udgangspunkt for at sikre, at vi ikke skal tilbage og genere passagererne med unødigt meget vedligeholdelsesarbejde i de kommende år."

For yderligere informationer kontakt Banedanmarks pressevagt på telefon 82 34 13 13

Baggrund

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

Arbejdet med at bygge og montere en ny broklap har været et kompliceret arbejde, men ikke mindst et helt usædvanligt stort antal fejl i svejsningerne på de leverede broelementer har givet omfattende forsinkelser i arbejdet med at få genåbnet jernbanebroen til togtrafik.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18758>, lørdag 27. april 2013

(BL)

Ma 29/4 2013

Had-Hab-Haderslev Havn

"Forbindelsesbanen til havnen" er påbegyndt optaget på stykket **Hab** (Haderslev By) – **Haderslev Havn**, uden at jeg ved, hvor langt man er kommet i retningen mod havnen. Beklageligvis har cyklisterne på dette stykke vundet over jernbanen, der må nøjes med **Had** (Haderslev V) til **Hab**. Det stykke ville cyklisterne også stjæle.

(PL via BL)

Fr 3/5 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Naboinformation > Sydlige Jylland > Broarbejde ved Børkop Broarbejde ved Børkop

Udsendt til naboer 400 m fra broen

Banedanmark går i næste uge i gang med de afsluttende renoveringsarbejder på broen, der fører jernbanen over Brøndsted Møllevej. Størsteparten af arbejdet blev udført i 2012, og nu tager vi fat på de sidste detaljer. Arbejdet begynder mandag den 13. maj, og vi forventer at være færdige omkring den 24. maj. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Vi renoverer teglstenbuen.

Hvornår foregår arbejdet?

Vi arbejder fortrinsvis i dagtimerne, men kan være nødt til også at arbejde nogle nætter for at genere togtrafikken mindst muligt. Vi kan desværre ikke helt undgå at støje, lige som der kan forekomme støvgener i mindre omfang.

Tog erstattes af busser

I pinsen vil der pga. flere sporarbejder blive indsat togbusser mellem Fredericia og Vejle. Se mere på www.dsb.dk og www.rejseplanen.dk.

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?artikellID=18771>, fredag 3. maj 2013

(BL)

Sø 5/5 2013

Større sporarbejde mellem Esbjerg og Varde, samt Skjern og Studsgård

Banedanmark udfører sporarbejde på strækningen mellem Esbjerg og Varde, samt på strækningen mellem Skjern og Studsgård. Sporarbejdet står på i perioden 25. maj 2013 til og med 11. august 2013.

De trykte køreplaner for sporarbejdet vil være tilgængelige på stationerne i løbet af uge 19.

Læs mere om sporarbejdet på de enkelte stationer her.

[> Klik her](#)

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/295-storre-sporarbejde-mellem-esbjerg-og-varde-samt-skjern-og-studsgard>

(BL)

Ma 6/5 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Esbjerg-Skjern-Herning > Information til naboerne > Naboinformation Esbjerg-Skjern-Herning > Renovering af bro over Varde Å i Varde Renovering af bro over Varde Å i Varde

Sendt til naboer til broen i en radius på 175 meter

I løbet af sommermånederne 2013 skal en del af jernbanestrækningen Esbjerg-Skjern-Herning fornyes. Samtidig med sporarbejdet – hvor banen alligevel skal spærres for togtrafik i etaper – benytter Banedanmark lejligheden til at renovere 22 broer og udskifte to broer mellem Esbjerg og Skjern.

Jernbanebroen over Varde Å i Varde by skal renoveres. Broen er en malet stålbro, og renoveringen omfatter primært en ny overfladebehandling, som skal beskytte stålkonstruktionen mod rust og dermed

forlænge broens levetid. Herudover udskifter vi rækværk, etablerer nye gangflader i stålristene, renoverer broens lejer og reparerer granitstøttemurene.

Afspærring af åen

Arbejdet på oversiden af broen kræver, at spor og sveller fjernes, og for at kunne arbejde på undersiden af broen, udlægges der en arbejdsplatform på tværs af Varde Å. Der skal desuden etableres stillads og afdækning omkring broen. Af sikkerhedshensyn er det nødvendigt at afspærre åen for sejllende trafik omkring broen i en periode. Åen vil derfor være fuldstændig spærret for passage ved broen fra den 21. maj til den 23. juni.

Banedanmark etablerer et optagningssted og en midlertidig vej over sporet for lette både, eksempelvis kanoer og kajaker. Den midlertidige vej kan også benyttes af fodgængere, da gangstien under broen også spærres.

Fartøjer, som ikke nemt kan løftes op af vandet, kan desværre slet ikke passere broen i ovennævnte periode.

Efter den 23. juni og i resten af arbejdsperioden vil det være muligt for mindre både at passere under broen.

Hvornår arbejder vi?

Vi går i gang med de forberedende arbejder den 15. maj – herunder etablerer vi bl.a. en byggeplads umiddelbart ved siden af brostedet.

Arbejdet på selve broen er færdigt i slutningen af juli. I perioden frem til den 15. september udfører vi arbejder uden for broen og rydder op.

Da broarbejdet skal koordineres med en lang række andre bro- og banearbejder på strækningen Esbjerg-Skjern-Herning, kan der ske ændringer i den skitserede tidsplan.

Hvad betyder det for naboerne?

Vi afrenser broen for gammel maling med højtryksspuling, hvilket kan give nogen støj tæt på broen.

Den afrensede maling opsamles i kar og tanke, så malingsrester ikke forurener åen. Affaldet håndteres og bortskaffes efter miljølovgivningens forskrifter.

Herudover må man som nabo påregne, at der periodevis kan forekomme moderat arbejdsstøj gennem i hele arbejdsperioden. Desuden vil der i nærområdet være let forøget trafik med arbejdskøretøjer.

For at blive færdige med arbejdet så hurtigt som muligt, kan der i princippet forekomme aften- og natarbejde i hele arbejdsperioden. Der er pt. ikke planlagt natarbejde.

Banedanmark beklager eventuelle gener for naboerne.

Yderligere information og kontakt

På www.banedanmark.dk/esbjerg-skjern-herning findes yderligere information om sporfornyelsen og broarbejderne på strækningen.

Arbejderne på strækningen påvirker naturligvis togtrafikken. Information om køreplansændringer og erstatningskørsel med busser fås hos Arriva på tlf. 7027 7482 eller på www.mitarriva.dk/trafikinformation.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18775>, mandag 6. maj 2013

(BL)

Ti 7/5 2013

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nabolinformation Nordlige Jylland > Overkørsel i Hassing ved Bedsted Thy bygges om

Overkørsel i Hassing ved Bedsted Thy bygges om

Udsendt til naboer 800 m fra overkørslen

Banedanmark er i gang med at forny en række jernbaneoverkørsler mange steder i landet. Turen er nu kommet til dit nærområde, hvor overkørslen på Vestervigvej i Hassing skal ombygges.

Vestervigvej spærret

Overkørslen vil derfor være lukket

– fra fredag den 17. maj, kl. 20.00, til mandag den 20. maj, kl. 14.00.

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.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18776>, tirsdag 7. maj 2013

Hsg

Vej **527 Vestervigvej** krydser **Thybanen** i km 50,7, der befinder sig i mellem **Bn** (Bedsted Thy) og **Hæ** (Hørdum T) i km 53,7.

Hsg (Hassing) lå i km 50,0 og eksisterede i årene **1918-1971**. Dengang lå **Hæ** i km 53,8. Vej **527** var tidligere hovedvej **11** til **Vestervig**. Stationsbygningen i **Hsg** er beboet, og ovk 151 i km 49,9 fik allerede **lørdag 22. maj 1937** et lyssignal.

(BL)

To 9/5 2013

Sporplaner over No og Sy

Signalposten, årgang 1971/3, bragte på side 94 (folde-ud) sporplaner af **No 1884, 1908 og 1928** og **Sy 1884, 1896 og 1912**.

Signalposten årgang 1971/3 – den med **blå** farve på forsiden – kan downloades gratis fra dette link <http://www.signalposten.dk/signalposten.php?aar=1971&nr=3>

(BL)

Fr 10/5 2013

Forsvundne spor i Rd

Få et overblik på www.krak.dk, "Randers", **Hybrid**, forstørrelsesgrad **17** og følg med i beskrivelserne.

Sporskifte 131 med venstre streng rangerhovedet, der ender i nyt spor. Højre spor ligger læssevej af lavet af brosten.

En englænder ligger ud for **Post 1**, der ikke er brug.

Sporskifte 133 ligger mellem englænderen og traktorvejen. Højre gren bliver til **spor 8**. Venstre streng af sporskifte 133 fører hen til sporskifte 135, hvis højre gren er nys fjernet.

Spør 8 er nu det vestligste og højeste spornummer ud for stationsbygningen.

Sporskifte 135. Højre streg **var spor 9**. Venstre streng af sporskifte 135 fører hen til sporskifte 137.

Sporskifte 137. Begge grene er nys fjernede. De **førte** til **spor 10** og **spor 11**.

Læsserampe ved siden af er sporløs (ikke forsvundet, læsserampen altså).

Spør 12, spor 13 og **spor 14** er fjernede.

Nu er der om ikke en pløjemark, så en harvet mark tilbage, hvor der før tiden – højst for 20-30 år siden – var mange godsvogne, tog- og rangermaskiner på arbejde.

– *Var det ikke for tidligt at fjerne **spor 9-12**? Her kunne da have holdt mange hensatte litra MG, lige som der gør i **spor 7** og **spor 6**.*

(BL)

Fr 15/5 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Sporarbejde mellem Vestfyn og Vejle i pinsen Sporarbejde mellem Vestfyn og Vejle i pinsen

Banedanmark har slået flere vedligeholdelsesopgaver sammen i én sporspærring mellem Ejby på Vestfyn og Vejle for at genere mindst muligt

Der skal blandt andet rives en gammel vejbro ned lidt nord for Fredericia, som senere skal genopbygges, og der skal skiftes slidte jernbanesveller på Vestfyn. Det er blot to af flere vedligeholdelsesopgaver, som Banedanmark skal have gennemført, og som man har valgt at slå sammen i en samlet pakke for at genere mindst muligt.

Resultatet er, at der er spærret for jernbanetrafik mellem Ejby på Vestfyn til Vejle fra fredag aften til 2. Pinsedag om eftermiddagen.

"Ved at lægge de forskellige arbejder samtidig, kan vi minimere generne for togpassagererne ved at lukke sporet i én omgang i stedet for at spærre og genere togtrafikken flere gange. Og vi udfører arbejdet i pinsen, hvor der er færre passagerer med togene. Men der er klart, at for de mennesker, der færdes mellem landsdelene i pinsen, bliver rejsen mere besværlig, og det beklager vi," forklarer direktør for Anlæg og Fornyelse i Banedanmark, Steen Neuchs Vedel.

Spærringerne kommer til at betyde, at strækningerne mellem Vejle og Fredericia samt Fredericia og Ejby på Fyn vil blive betjent med togbusser fra fredag kl. 21 til 2. Pinsedag, mandag kl. 13. Skal man krydse Lillebælt i pinsen vil det derfor være en god ide at tjekke www.rejseplanen.dk for at få detaljer om rejsetider og -muligheder.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18796>

(BL)

Opdagelse af usikret ovk 140 Vp-Str

Det er solskin, og træerne er ved at springe ud, så tog IC 1628 (Str-Ar) med afgang fra **Str** 9.11 **må** fotograferes – lige som det skete mange solskinsdage i træek i **april 2013**. På forhånd er der ingen idé om, hvor billedet skal laves; inspiration må komme under cykelturen. Det bliver lige Ø for sikret ovk 141 med **Sofienlundvej**. Hov, dér lå usikret ovk 140. Det vidste jeg ikke, men et trænet øje ved godt hvilke karakteristika, der "afslører" en for årti siden nedlagt ovk.

Kun på "vandsiden" af banen kan resterne af rampen op til sporet ved nedlagte ovk 140 ses. Oppefra er der nærmest en gennemskæring eller sidedal mellem træerne, hvorfra jeg for en måned siden fotograferede samme tog. *Der kan man se!* To MF-togsæt – som forventet en lørdag, og da der IKKE var tid til at cykle til stationen og se/fotografere numrene, kunne netop dette sted begge togsæt numre ses. Det var DSB MFA 5237+37 + 5296+96.

Hvor lå ovk 138 og 139?

Ved AM **Livbjerg** eksisterer fortsat usikret ovk 137 i km 96,136, og sikret ovk 141 befinder sig i km 98,226. Ovk 140 lå altså i km 98,0.

– *Hvor lå ovk 138 og 139?* **Volstrupvej** ved herregården **Volstrup** passerer under en jernbanebro bygget i **1935**, så dér må ovk 138 eller 139 have ligget, *men hvilken?*

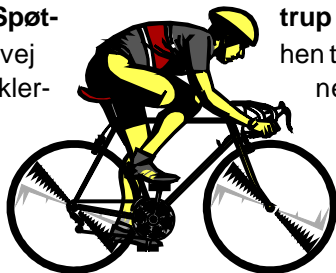
(BL)

Sø 19/5 2013

Cykeltur på SVJ

En dejlig forårsdag med over 18 VC **salling**. Målet er at runde **Spøt-**

N forsøen fører der en sidevej sige, at vi måske skal løfte cykler-cykler alligevel. Det er be- den historisk passer bedre



SVJ

Oven for **Spøttrup Borg** Aha, **SVJ!** Der er asfalt; der

ger de første, og en tur på nedlagte SVJ er sikret. Jeg har aldrig kørt med banen, men cyklet fra **Sk** og **Ski** (Skive Nord) til **Hem** i km 8,5 km. **Skive-Vestsalling Jernbane** (SVJ) – eller **Vestsallingbanen** – var en privatbane mellem **Sk** og **Rødding**.

Dog er der kørt **Sk-Ski** (og til **Gy**) med DSB MO 1992 + CPS 3239 + 3 gsv. (antagelig brun Gs + 2 hvide Hs), 15 aksler – 144 tons, i tog 775 (Sk-Gy) **søndag 18. april 1971**.

om formiddagen cykler syv ryttere fra **Str** til **Vest-** **trup Sø** som det yderste punkt.

hen til borgen, men "Spærret for gennemkørsel" vil ne forbi vejarbejdet for at kunne passere. Vi sluttet at omdanne asfaltvejen til grusvej, så til borgens alder.

ser jeg et **blåt** skilt ved en asfaltsti til højre. kan vi cykle, så dét råber jeg. Heldigvis svin-

Strækingsdata

Oprettet 11. december 1924
Længde: 26,7 km (heraf egen strækning 25,9 km).
Fra 2. februar 1962 efter sporomlægning ved Skive:
27,6 km (heraf egen strækning 24,5 km)
Sporvidde: 1.435 mm
Nedlagt 31. marts 1966

http://da.wikipedia.org/wiki/Skive-Vestsalling_Jernbane



Det er mange gule mælkebøtterblomster, der giver en flot kontrast til den ny, grønne græsfarve.

Undervejs slår asfaltstien et par sving, der er mere krumme,

end en jernbane anlægges med. De kan være lavet, da jernbanestien åbnede for et par år siden. Ved **Nørre Lem** står der et skilt med **← 1,2 km Lem**, og det ser ud til at være en lidt forkert retning, så vi cykler ad **Amtsvejen** til **Lem** og drejer til højre mod **Hostrup**, vejen mod **Vp**.

Vestsallingstien

Skive Kommune har anlagt Vestsallingstien, som på lange strækninger følger Vestsallingbanens tracé. Der er udgivet en folder om stien og opsat informationstavler ved de tidligere stationer og trinbrætter – eller i nærheden, f.eks. er Betryk trinbræt markeret ca. 200 m V for hvor det faktisk lå.

Vestsallingstien blev indviet 29. maj 2011. Det siger sig selv, at det har været svært at retablere banetraceet 45 år efter, at banen blev nedlagt og dens arealer solgt til private.

http://da.wikipedia.org/wiki/Skive-Vestsalling_Jernbane

Efterfølgende må der hentes mere information om den tidligere privatbanes nuværende og daværende situation.

Km 27,6	Spøttrup station med remiser og værksteder. Lå i Rødding, men fik navn efter Spøttrup Borg 2 km mod V, fordi der i forvejen fandtes en Rødding station i Sønderjylland.
Km 26,3	Borgen trinbræt.
Km 24,4	Nørhede trinbræt fra 13. september 1925.
Km 23,2	Betryk trinbræt.
Km 21,7	Brodal station. Lå lidt uden for Lem, men fik navn efter den mindre bebyggelse Brodal, fordi der i forvejen fandtes Lem station ved Ringkøbing og Lem trinbræt på Randers-Hadsund Jernbane.

Den ny linjeføring gennem **Sk** var 1 km længere end den gamle, og så efter **1962** skal der lægges 1 km til km-tallene, hvilket er gjort i rubrikken.

Vi begyndte ved km 26,3 ved **Spøttrup Borg** og kørte ud på **Amtsvejen** lige før **Brodal** station. Bevarede stationsbygninger – lige som strækninger, hvor banetraceet er bevaret – kan ses på http://da.wikipedia.org/wiki/Skive-Vestsalling_Jernbane

Cykelturens længde blev 68,0 km cyklet på 2:24 med 28,2/57,1 km/t. Kun gættet 3 km forkert, god hukommelse/afstandsforneemmelse!

Overskriften burde rettere have været "**Cykeltur på JVS**", idet det foregik på **Jernbanen** fra **Vestsalling** til **Skive**.

(BL)

On 22/5 2013

Sporombygningen under forberedelse på Vestkystbanen

Sporombygningen **Sj-Gu** er under forberedelse, hvilket ses i **Uf** (Ulfborg), **Rj**, **Sj**, **Ta** (Tarm), **Øg** (Ølgod) med nye skinner i spor 2, selv om spor 1 har sandballast og La **20** og en skurby på læssevejen. Sporskifterne til læssevejssporet er fjernede. **Tr** (Tistrup) med to nye sporskifter med træsveller og uden ballast og Gu (Guldager) med ny skinner klar til at lægge.

Lø 25/5 2013 – lø 20/7 2013

Herning-Studsgård. Trafikafvikling under sporombygning på Kibæk station

1. Indledning

Kibæk station sporombygges i perioden fra 25.05.2013 kl. 02:00 til 20.07.2013 kl. 02:00.

I perioden kan der ikke køres tog mellem Studsgård og Kibæk, og togene fra Herning vendes derfor på Studsgård T.

2. Trafikafvikling

Trafikafviklingen i ombygningsperioden sker jf. de udsendte toganmeldelser i henhold til SIN (Ø/V) instruks 12.

Tog (arbejdstog) fra Herning vender på Studsgård T.

3. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger

3.1 Herning

Der anvendes normal signalgivning for ud- og indkørsel.

SR-mærke 7.3.1, "F-signal følger", placeret på U-signal "U41" mod Skjern er ugyldiggjort.

3.2 Studsgård T

3.2.1 Der er etableret et signal visende "Stop" til højre for sporet 50 meter vest for perronen på Studsgård T.

Standsignal "Stop" (SR 16.1.2.) for begge køreretninger er opstillet 150 meter vest for perronen på Studsgård T, og der er udlagt hæmsko for begge køreretninger sikret med kæder og hængelås. Nøgle til hængelås opbevares i FC Herning, og må i hvert enkelt tilfælde, kun udleveres efter aftale med stationsbestyreren i FC Esbjerg.

4. ATC-mæssige forhold

4.1 Køreretning Herning-Studsgård

Ingen ændringer.

4.2 Køreretning Studsgård-Herning

Der er placeret en Y-balise kodet med 100 km/t., 100 meter øst for perronen på Studsgård T.

5. Betjening af ovk 176

- 5.1 Ved kørsel Studsgård – Herning, skal lokomotivføreren før afgang manuelt igangsætte overkørsel 176 jf. SIN (Ø/V) instruks 15.

*Oversigt over gyldige trafikmeddelelser kan ses på www.bane.dk, "Om jernbanen"/
"Jernbanesikkerhed"/"Jernbanesikkerhedsregler"*

Kilde: Trafikmeddelelse 07/2013, **tirsdag 30. april 2013**
(BL)

To 30/5 2013

Hvor lå Lng?

(fortsat fra **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**)

Dagens jagt på cykel efter Cheminovagodstoget slutter i **Ho**, og på aftencykelturen **Ho-Str** bliver der overraskende nok selskab af en anden rytter fra **Str**, der er 57 år gammel og født på **Thyholm**.

Vi snakker om dagens forløb. De mange usikrede ovk har min bevågenhed, og over for ham efterlyses placeringen af **Lng** (Lyngs Grusgrav), der eksisterede i årene **1918-1939** ifølge »De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**« af Morten Flindt Larsen, Bane bøger **1995**.

Lng er slet ikke beskrevet i <http://www.griffen.dk/thy/stationer.htm> »Stationerne på THY-BANEN«.

Under »Sidespor på fri bane«, <http://www.sidesporpaafribane.dk/home/lyngs-grusgrav-struer-thisted>, står der »Lyngs Grusgrav (Lng) [ligger] mellem Lyngs og Ydby«.

På <http://historiskatlas.dk/> findes kun årstallene højkantkort fra **1899** og lavkantkort fra **1945**; ikke over levetiden for **Lng**. Da grusgraven har en stednavneforkortelse, må **Lng** have ligget på den fri bane mellem **Ln** og **Yd**. Det er ikke angivet på længdeprofilen over **Thybanen** fra **1943**.

Lng må have ligget mellem usikret ovk 65 **Aavej** og ovk 68 med bomanlæg ved **Limfjordsvej**, hvor Deres udsende **tirsdag 26. februar 2013** overværede BESIGTIGELSE OG EKSPROPRIATION af privat ovk 65 i km 27,402. Den nedlægges, og ny adgangsvej bliver til **Møllegade**. Der ligger en sø **SØ** for **Ln**, og måske lå grusgraven her eller på faldet ned mod **Draget**?

Ovk 68 i km 28,629 forbliver uændret.

– **Lng** kan måske have haft en adgangsvej over ovk 66 eller ovk 67? Ovk 66 med en markvej er nedlagt **torsdag 8. februar 1968**. Ovk 67 er også nedlagt.

Her lå Lng!

Da han er meget lokalkendt, kan han fortælle, at **Lng** lå i sommerhusområdet lige før ovk 68.

Målebordsblad M 1703 **HVIDBJERG** dækker den vestlige del af **Thyholm**. Det er målt i **1881** og rettet **1917** (enkelte rettelse **1937**). Intet sidespor at se. Højde- og dybdetal er angivet i fod, men ligger i kote 2-5; ikke nok til en grusgrav. N for **Limfjordsvej** er en knold indtegnet med kote 28. Omregnet til meter bliver det kote 8.

– *Måske kan en dæmningsrest ses dér, hvor tilslutningssporskiftet lå? Eller N for **Limfjordsvej** ud mod **Lyngs Drag**?* Det kigges der efter ved næste passage.

Så faldt placeringen af **Lng** på plads efter mange timers eftersøgninger! Ja, det blev altså afsløret under en cykeltur fra **Ho** til **Str** efter ikke at have fået et strækingsfoto, oprangering og motorbanefoto af tog G 8728 (Hr-Vem). Der kom et stort plus i eftersøgningsskemaet for **forsvundne sidespor**.

Nu skal stedet besigtiges i marken.

Det gøres **fredag 31. maj 2013** – desværre kun fra et tog. Resterne af nok ovk 66 kan ses, og måske ovk 67 lå lige før bækken (ved en bæk), men der er intet planum tilbage efter sporskiftet til **Lng**. I hvilket km-tal, det lå, er endnu ikke opklaret. Et markbesøg venter ...

(BL)

To 6/6 2013

Rettelsesblade 4515-4518 til TIB (V)

32. Lg-Str

Overkørsel 33 suppleret med langbom.

Overkørsel 115 suppleret med halvbom.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4515-4518, **torsdag 6. juni 2013**

Ovk 33 ligger i km 23,6 mellem **Bj** (Bjerringbro) og **Rk** (Rødkærsbro).

Ovk 115 ligger i km 82,5 mellem **Røb** (Rønbjerg) og **Vp** (Vinderup) på det tidligere togekspeditionssted **Hv-Mo** (Hvidemose).

(BL)

UDLAND

/4 2013

Fotos fra Israel med nye GM-lok, DD og stadig masser af "IC3"

Link http://locopage.piwigo.com/index/?category/304-2013_04_israel_switzerland

(JSL via BL)

To 4/4 2013 – sø 7/4 2013

Jernbaneferie i Schweiz

Torsdag 4. april 2013 til **søndag 7. april 2013** var jeg sammen med *KH* en tur med Citynightline (Nattoget) til **Basel SBB** i Schweiz, hvor vi så tog videre til **Olten**, som ligger mellem **Basel SBB** og **Zürich**, og som er et stort trafikknudepunkt i det nordlige **Schweiz**.

Torsdag 4. april 2013 Næ/Kh-NATTOG

Turen begyndte da, *KH* og jeg mødtes i **Ro** og stod på nattoget der, som blev trukket af DSB EA 3022. Da vi havde fundet vores 2-personers kupé, gik det ellers derudad mod **Pa**. Undervejs til **Pa** sad vi i spisevognen og hyggede med en lille øl, mens vi så landskabet glide forbi. Da vi ankom til **Pa**, var der jo lokomotivskifte, så EA 3022 blev koblet af. DSB Köf 285 blev koblet på DSB EA 3022 og trukket væk, og derefter kørte DB 120 120-1 op på nattoget, og blev koblet på. Mens de lavede bremseprøve, gik vi så tilbage til vor vogn, så vi ikke ville blive efterladt på perronen. Da vi så var kørt fra **Pa**, ventede vi bare på, at vi skulle køre over **Rendsburg Brücke**, som så rigtig flot ud i nattens mørke, inden vi lagde os til at sove.

Fredag 5. april 2013 NATTOG-

Da jeg vågnede, var vi i **Frankfurt Hbf**, og der blev lavet lokomotivskifte igen. Da jeg kiggede ud af køjen, så jeg en RAILION Logistics 363 701-4, som koblede sig på et intercitytog, som holdt på perronen ved siden af.

Da vi så kørte fra **Frankfurt Hbf** og nåede til **Karlsruhe Hbf**, fortalte *KH*, at det er det eneste sted, hvor sporvognene holder inde på stationen i stedet for, som f. eks. **Basel SBB**, hvor sporvogne kører oppe fra stationspladen foran stationen, så det fik man lige lidt billeder igennem ruden, inden vi fortsatte videre mod **Basel SBB**. Lige ude for **Karlsruhe Hbf** holdt der en DB 120 106-0 og et måletog som hed DB-Baureihe 719 001. Da vi efter **Karlsruhe Hbf**, gerne lige ville vide, hvad det var som trak os, gik vi op til maskinen, som var foran vores vogn, og i front for os til **Basel SBB** var DB 115 346-9.

Basel Bad Bahnhof/Basel SBB

Da vi var ved at ankomme til **Basel Bad Bahnhof**, var der en masse at se på deriblandt en DB 218 343-2 og den store containerterminal ved **Weil am Rhein**, inden vi kom til **Basel Bad Bahnhof**, og fortsatte videre det sidste stykke til **Basel SBB**, hvor de første schweiziske lokomotiver dukkede op, deriblandt 4 BLS Re 425 og lige efter en orange/stengrå Re 4/4 11109. Da vi ankom til **Basel SBB**, stod vi af, og gik over for at se på DB 115 346-9, som havde døren åben op til førerrummet, som ikke er af nyere standart. Derefter fik vi lidt billeder af den, mens den blev koblet fra, lavede omløb og koblede på i den anden ende af nattoget, hvor der var en russisk vogn med fra **Moskva**, mens vi ventede på at DB 115 343-2, skulle trække stammen væk, holdt der en SBB 460 004-4 med et intercitytog, som man pænt kunne få et billede sammen med DB 115 343-2. Da DB 115 343-2 kørte væk med stammen fra nattoget, gik vi op på stationen for at se, hvornår det næste tog mod **Olten** gik, og det passede fint, at der gik et intercitytog til **Olten** med SBB-enetagesvogn. Ved afgang var toget fyldt godt op, selv om der var godt 11 vogne med.

Olten

Da vi ankom til **Olten**, så vi vores tog afgå, som blev trukket af en SBB Re 460 114-2. Da den så var kørt, gik vi over på en af de mange perroner i **Olten**, for at se de mange tog, der kommer igennem **Olten** både godstog og persontog.

Efter blot 10 min kom det første godstog med to SBB Re 4/4 med og to containervogne. Derefter gik vi over til spor 8 og 9, hvor vi regnede med, at godstog ville passere mest, men det skulle vise sig, at de kom i næsten alle de andre spor, men vi fik dog set flere spændene ting fra spor 8 og 9 som fx en SBB Re 4/4 11153 med et regionaltog til **Olten** fra Bern, hvor også lokomotivføreren lige måtte skifte den ene pære på styrevognen, inden han forsatte tilbage til **Bern**.

Derefter kom der først et posttog med en SBB Re 4/4 11289 fra den ende side, og lige efter kom der et posttog fra den anden side med en SBB Re 4/4 11370. Et sporarbejdstog kom med nogle særlige vogne, som kan transporter hele sporskifter, og som der kører 26 af i **Schweiz**. Mere om vognen kan læses her http://www.matisa.ch/prospectus/all/wtm_all.pdf, som var fremført af en SBB Re 4/4 11188.

Inden vi valgte at gå over på perron 6 og 7, hvor der var flere godstog, som var kørt på, så vi gik ud i sydenden af perronen, og efter blot 5 min kom så en SBB Re 4/4 11173 med kølevogne litra Hbbills-uy, som kan være fyldt med chokolade, forbi. Lidt efter BLS 465 014-8 med et biltog fyldt med Fiat-varevogne, og lidt efter et rangerlokomotiv Am 841 022-7.

Et stykke tid efter kom der også et sødt lille tog med en styrevogn og en motorvogn med litra SBB RBe 540 013-0. Derefter en grøn SBB Re 4/4 11161 med et IR-tog. Da den var kørt, kom der igen et posttog med en SBB Re 4/4 11267.

Lidt efter den var kørt blev der lidt stille på banegården, så gik vi ud for at finde lidt at spise, inden vi skulle finde vort hotel, som hed Hotel Arte Kongresszentrum, hvor vi kunne tjekke ind fra kl. 14.

Da vi havde fået lagt vor bagage på vort hotelværelse, gik vi tilbage til nordenden af **Olten** station, hvor der lidt efter kom en solokørerne SBB Re 4/4 11272, som blev holdt tilbage for at blive overhalet af en SBB Re 4/4 11366 med tankvogne. Da den var passeret, fik den solokørerne SBB Re 4/4 11272 lov til at fortsætte videre ud af stationen.

Nogen tid efter kom der et måletog fra SBB Infrastrukturdiagnose XTmass 99 85 91 60 001-5 igennem stationen.

Et stykke tid efter kom en solokørende SBB Re 6/6 11419. Derefter et lille SBB-lokaltog med en SBB 724-0, som kører mellem **Olten** og **Sissach** via den lille sidebane via **Läufelfingen**, som går gennem bjergene til de små byer, der ligger imellem. Derefter kom så et rangerlokomotiv Em 923 006-1, som både kan køre på el og diesel; det fortsatte videre ud af **Olten** stationsområde, hvor det kørte ind på opstillingssporerne og rangerede rundt.

Lidt efter kom så en SBB Re 4/4 11366 med tankvogne, og lige efter kom også 2x SBB Re 4/4 11281 + 112 med et blandet godstog. Senere kom der en Railpool 186 104 med containervogne. Lidt efter kom SBB RABe 511 011, som kører regionaltog mellem **Olten** og **Wettingen** hver time. Lidt efter kom der igen et arbejdstog med de særlig vogne, som kan transporter hele sporskifter og flere andre vogne, som var fremført af 2x SBB Re 4/4 11370 + 11353.

Et stykke tid efter kom en SBB Re 4/4 11252 med et lille containertog. SBB Re 4/4 11150 kom med et regionaltog, som kørte fra opstillingssporerne ind mod stationen, inden den skulle videre; den har muligvis nok skulle til **Bern** som den anden, som vi havde set tidligere på dagen. Derefter kom så endnu et godstog med en SBB Re 4/4 11231 med en lille rangertraktor Tm 232 129-7. Igen kom SBB Re 6/6 11419, der tidligere var kørt solo forbi, men nu havde den et fint blandet godstog med på krogen. Lidt efter kom der igen en SBB Re 4/4 11167 med tankvogne.

Da den var passeret, gik der lang tid uden, at der var kommet nogle godstog. Da klokken var 18:30, så vi gik tilbage til vort hotel, hvor vi lagde vort fotoudstyr, inden vi gik ud i **Olten** for at finde et sted at spise. I løbet af dagen var der også kommet meget andet, som var kørt igennem **Olten** som de utallige IC-tog og IR-tog, som typisk havde omkring 10 vogne med, der var fremført af SBB Re 460 med almindelige vogne og dobbeltdækkervogne, som også var indlejret af DSB i **Danmark** i **2000-2001**. Der var også kommet nogle EC med DB ICE 1 BR 401 og ICN som blev fremført med en SBB Re 4/4, som med i toget havde en panoramavogn og en spisevogn med i toget. Der var kommet et antal af S-tog, som kører fra **Olten** til **Baden, Langenthal, Sursee, Biel/Bienne** og **Basel SBB**, og mange flere andre godstog end dem, der er blevet nævnt.

Lørdag 6. april 2013

Da vi var stået op efter god nats søvn og havde pakket alle vore ting, tjekkede vi ud af Hotel Arte Kongresszentrum efter et herligt ophold kl. 8:30 og gik først ud en gammel træbro, som vi havde set dagen før, da vi var ude at finde et sted for at spise, og som løber over floden **Aare**, som løber igennem **Olten**. Den gamle træbro er fra **1803**, som fører over til den gamle del af **Olten**.

Efter at vi have taget nogle billeder af den, gik vi tilbage til nordenden af **Olten** station ved spor 6 og 7, for der så det rigtig godt ud, når togene kom.

Der gik ikke længe før det første godstog kom nemlig 4x BLS Re 425 med et vekseladegodstog, og lidt efter kom CNL 40419/479 igennem **Olten** til **Brig** med vogne fra **Hamburg Hbf** og **Amsterdam** med

forspand af 2 SBB [Re 4/4 11109 + 11146](#), hvor at SBB [Re 4/4 11109](#) er en ud af 8 SBB [Re 4/4](#), som blev malet orange, stengrå og orange til Swiss Express, der kørte mellem **Genève-Lausanne-Bern-Zürich-St. Gallen (-Rorschach)** fra **1975** til **1982**, hvor det blev erstattet af Intercity-tog. I dag er der kun 2 tilbage i Swiss Express design nemlig SBB [Re 4/4 11108](#) og [11109](#). Lidt efter kom så SBB [RABe 511 018](#) fra **Wettingen** til **Olten** i morgensolen. Så kom BLS 485 016-0 og Railpool [186 105-3](#) med LKW Walter godstog. Derefter kom der et S-tog fra **Baden** til **Langenthal** med en SBB [RBD 560](#), Derefter kom der en SBB [Re 460](#) med dobbeltdækkervogne igennem **Olten**.

Da vi havde fotograferet den, valgte vi at gå til spor 10 og 11, for der var flere godstog kørt igennem, mens vi havde stået over i spor 6 og 7. Efter vi havde taget plads, kom der et fint godstog med 2x SBB [Re 4/4 11290 + 11358](#) og flere andre godstog lige efter hinanden, mens der ikke kom nogle, hvor vi stod, så vi valgte, at vi ville vende snuden mod **Basel SBB** med stop i **Liestal**, hvor der går en smalsporsbane ud fra til **Waldenburg**, så vi fik købt billet fra **Olten** til **Liestal**, og hoppede på et IC-tog som standsede i **Liestal**.

To damplokomotiver

Undervejs til **Liestal** fik vi ved et tilfælde kigget ud af vinduet, da vi kørte igennem **Sissach**, og så at det holdt to damplokomotiver klare til afgang, mens vi susede forbi. Derfor besluttede vi os for, at lige så snart vi ankom til **Liestal** at købe en billet tilbage til **Sissach** for at se toget.

Godt 10 min efter, vi var ankommet med toget fra **Olten**, kom toget, som standsede i **Sissach**, men da vi kom til **Sissach**, var det desværre allerede kørt. Fra stationen kunne vi se, at der var flere fotografer rundt omkring og liv nede ved remisen, så vi gik ned mod remisen. På vejen derned spurgte vi en fotograf, om hvornår at veterantoget kom retur. Han sagde den var tilbage kl. 13 fra **Olten**.

Bw Sissach

Klokken lidt over 11, så vi gik ned til remiseområdet, hvor der holdt en rigtig flot SBB [Re 4/4 10034](#) serie 1 fra **1951** i TEE-design, som den eneste tilbage af 4 andre SBB [Re 4/4](#) serie 1 bemalet i TEE-design. De holdt uden foran en tosporet remise sammen med en lille rangertraktor [Em 2/2 911-3](#). Inde i remisen holdt der to [Ae 4/7 10943](#) og [10948](#).

Ned ved drejeskiven holdt der et tysk damplokomotiv DB [23 058](#) fra **1955**, som tilhører EUROVAPOR, der er en europæisk sammenslutning af jernbaneentusiaster til bevarelse af historiske damplokomotiver og jernbanevogne. det var kommet til **Sissach** for at deltage i Schweizer Dampfstage i **Sissach torsdag 9. maj 2013 – søndag 12. maj 2013**.

Da vi havde gået rundt og kigget os lidt omkring, gik vi op af en vej, som lå langs med remiseområdet, hvor det var muligt at få billeder af den flotte [SBB Re 4/4 10034](#), mens den lille rangertraktor [Em 2/2 911-3](#) rangerede rundt med nogle vogne på området, og den øvrige trafik kørte forbi.

Det første, der kom forbi, var SBB [Re 4/4 11152](#) med et IR-tog, og derefter kom [436 114-3](#) og [436 115-0](#) fra Crossrail med et vekselladegodstog med LKW Walter container. Imens var en af folkene fra veteranklubben var gået i gang med at pudse SBB [Re 4/4 10034](#), så vi regnede med at den skulle ud og køre senere.

Lidt efter kom så et fransk TGV-tog, som kom fra **Zürich** til **Paris**. Kort tid efter kom så Crossrail [185 580-8](#) og [185 596-4](#) med containertog også en SBB-doppeltdækker skubbet af en [Re 460](#).

Et stykke tid efter kom SBB [482 000-7](#) med et biltog med Suzuki-biler. Da den var passeret, kom så BLS [465 015-6](#) også med et biltog fyldt med Fiat-varevogne. Derefter rangerede den lille rangertraktor [Em 2/2 911-3](#) rundt med vognene igen, inden at veterantoget kom tilbage fra **Olten**

Vi kunne se røgen fra veterantoget, og der kom to damplokomotiver i forspand. Forrest Mallet SCB [Ed 2x 2/2 196](#), bygget af J.A. Maffei i **München** i **1893**, og lige efter var det OeBB dampflok [E 3/3 2](#), bygget af SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) i **Winterthur** i **1899**. Tilkoblet var diverse vogne som trillede ind på **Sissach** station, inden de trillede tilbage ned mod remiseområdet. Her fulgte masser af andre fotografer med, hvor SCB [196](#) blev koblet fra og kørt over på et sidespor, mens at [E 3/3 2](#) trykkede væk med vognene. Der blev fyldt vand og kul på SCB [196](#), som blev transporteret til remisen på en trailer i spande. Da SCB [196](#) var fyldt op og klar, blev det [E 3/3 2](#), der skulle have vand og kul, inden det var pause.

I mellemtiden var vi gået op til stationen for at købe lidt af spise, så vi var klar igen og kiggede på damplokomotiverne, mens der ikke var så mange. Vi fandt senere ud af, at remiseområdet tilhørte veteranklubben Modern Steam am Hauenstein, der har planer om at køre ordinære tog på strækningen mellem **Sissach-Läufelfingen-Olten** på godt 21 km med et damplokomotiv.

Sissach

Da klokken var ved at være 14:30, satte E 3/3 2 i gang fra remiseområdet med vognene op mod stationen, og da den var oppe ved stationen, satte SCB 196 også i gang fra remiseområdet op til stationen for at koble sig på den anden ende. Den var forrest fra **Sissach** mod **Olten**.

Da klokken var 15:00, blev der fløjtet afgang, og de to damplokomotiver satte i gang i røg og damp fra **Sissach** mod **Olten** via **Läufelfingen**. Da den havde forladt **Sissach**, gik vi op til stationen for at tage et tog mod **Basel SBB**. Deroppe kunne vi se, at lyset på SBB Re 4/4 10034 var tændt, så vi valgte at vente og se, hvad der skete. BLS 485 011-1 kom med et RoLA (Rollende Landstrasse), hvor der i personvognen, som er med i toget for lastbilchaufførerne, som ikke må være i lastbilerne, mens de kører.

Derefter kom SBB Re 4/4 11151 med et IR-tog fra **Basel SBB**. Den lille rangertraktor Em 2/2 911-3 rangerede op til stationen med to vogne, og lidt efter kom SBB Re 6/6 11667 + Re 4/4 111? med et containertog.

SBB Re 4/4 10034 begyndt at trille lige så langsomt op mod stationen, hvor den så koblede sig på vognene. Mens den holdt og ventede på signal, kom Crossrail 185 596-4 og 185 580-8 igen med container gennem **Sissach**, og herefter fik SBB Re 4/4 10034 signal og trillede ud af stationen ud til et vigespor, hvor den muligvis skulle holde, indtil at lokaltoget fra **Olten** via **Läufelfingen** til **Sissach** var kommet og afgået fra **Sissach**. Derefter trillede den lille rangertraktor Em 2/2 911-3 tilbage ned til remiseområdet.

Vi skulle videre mod **Basel SBB**, så lidt efter kom vort tog mod **Basel SBB**. Da vi holdt i **Liestal**, holdt smalsporstoget fra smalsporsbanen mellem **Liestal** og **Waldenburg** ved siden af os, som minder meget om en sporvogn.

Basel SBB

Da vi kom til **Basel SBB**, så vi, da vi stod på perronen, at der langt ude i den anden ende af stationen holdt et fransk ellokomotiv sammen med et rangerlokomotiv, så vi gik over til den perron, som den holdt i. Da vi kommet ned på perronen, holdt det nogle SBB IC-vogne, som skulle til **Bruxelles**, og lidt efter blev, så det franske ellokomotiv rangeret over og koblet på SBB IC-vogne af et rangerlokomotiv SBB Ee 922 006-2. Da den var koblet på, trak den toget længere op langs perronen til den franske del af stationen, hvor man ellers skal være tjekket af den franske paskontrol for at komme ind. Heldigvis var ingen, så vi gik lige igennem for at fotografere det franske ellokomotiv SNCF 126163

Mens vi tog billeder af det, kom der et fransk regionaltog fra **Strasbourg** med en SNCF 26146. Inden at SNCF 126163 skulle afgå, rangerede en ældre SBB rangerlokomotiv rundt Ee 934 556-2 fra **1963** med en enkel SBB-personvogn forbi. Lidt efter fik IC-toget med den franske SNCF 126163 afgang og trillede ud af **Basel SBB**. Da den var kørt, gik vi tilbage gennem den tomme paskontrol, inden at vi var ude.

Derefter gik vi op på pladsen foran **Basel SBB** for at se på de mange sporvogne, som triller forbi med masser af passagerer i hele tiden. Således må vi håbe, at det bliver herhjemme, når de engang kommer til at køre i **København, Ar, Od og Ab**.

Da vi havde fået set på sporvogne, gik vi tilbage til **Basel SBB**, hvor vi lige skulle ind i en chokoladebutik og købe lidt med hjem, for man kan ikke sige, at man har været i **Schweiz** uden at købe nået schweizisk chokolade.

Ned ved den store afgangstavle ventede vi på tog CNL 472 mod **Kh** og **Moskva** ville komme frem på tavlen. Da det var kommet frem, kom vort tog trillende ind til perron, og vi gik ned i den forreste ende af toget, hvor at der var to særlige vogne med – nemlig en vogn WLABmee 62 21 70-90 243-2, som skulle til **Minsk** i **Hviderusland**, og den anden vogn WLABmee 622071-90287-9, som skulle til **Moskva**. Foran hele toget var det en Tarrus ES 64 U2-074 fra MRCE, der skulle trække os fra **Basel SBB** til **Frankfurt Hbf**. Da vi havde fået de billeder, vi skulle have, gik vi ned til vor vogn, som var i den modsatte ende af toget – heldigvis tæt på spisevognen, som vi gik lige ind i efter afgang fra **Basel SBB** kl. 18:26 for at få nået af spise.

Da vi var mellem **Basel Bad Bf** og **Freiburg**, kunne vi høre, at vi havde en slæbende bremse på spisevognen, så lige efter vi havde passeret den nye tunnel **Katzenbergtunnel** på godt 9,4 km, som var åbnet **søndag 9. december 2012**, holdt tog stille i 10 minutter, mens personalet var nede og løse problemet. Toget fortsatte derefter, men lidt efter havde vi igen en slæbende bremse på spisevognen. Igen en standsning midt ude på strækningen. 5 minutter efter kørte vi igen, men lidt efter skete det for tredje gang, og der forsatte vi videre til **Müllheim**, hvor vi blev ledt ind på et sidespor, hvor de kunne få lavet det. Her blev vi overhalet af et godstog. Med godt 30 min forsinkelse fortsatte vi videre.

Da vi nåede til **Karlsruhe Hbf**, havde vi indhentet det meste og var kun 10 minutter forsinket. Da **Frankfurt Hbf** blev nået, var vi lige ude og se, hvad der skulle trække os fra **Frankfurt Hbf** til **Hannover Hbf**, og det var en DB 120 104-5, inden vi skyndte os ind igen og afgik til tiden.

Søndag 7. april 2013 NATTOG-Næ/Kh

Da jeg vågnede, var vi i **Neumünster** godt 1 time forsinket som skyldtes en signalfejl tidligere. Da vi kørte over **Rendsburg Brücke**, var det desværre meget tåget, så det var lidt svært at se den flotte bro. Da vi ankom til **F1b**, virkede det som om, at der var problemer med den DB 120 145-8, som trak os fra **Hannover Hbf** til **Pa**. Den var flere gange blevet lukket og startet op igen. Efter godt en halv time, hvor vi holdt i **F1b**, kørte vi videre til **Pa**, hvor vi skyndte os hurtig ud, for at tage billeder af DB 120 145-8 foran nattoget, inden DSB Köf 285 kom trillende hen og kobled sig på DB 120 145-8 og trak den væk, så DSB EA 3020 kunne køre op til nattoget og blive koblet på.

Længere ude kunne vi se Railcare MY 1134 og Contc MY 1154 på et lille sidespor, inden vi måtte gå tilbage til nattoget, så vi ikke blev efterladt i **Pa**.

Da vi kørte fra **Pa**, var vi 1 time forsinket, også gik det ellers af sted mod **Kh**, hvor jeg dog hoppede af i **Ro**, så jeg kunne tage et tog hjem til **Næ**, mens at **KH** fortsatte videre til **Kh** med ankomst godt 45 min forsinket. Lidt indhentet undervejs.

Så gik en rigtig herlig tur til **Schweiz**, som jeg godt kunne finde på en anden gang og kan varmt anbefale det til andre, som skulle have samme idé.

(KP via BL)

Sø 29/4 2013 – 1/5 2013

Udflugt til Göteborg, Västra Götalands Län

Seværdigheder

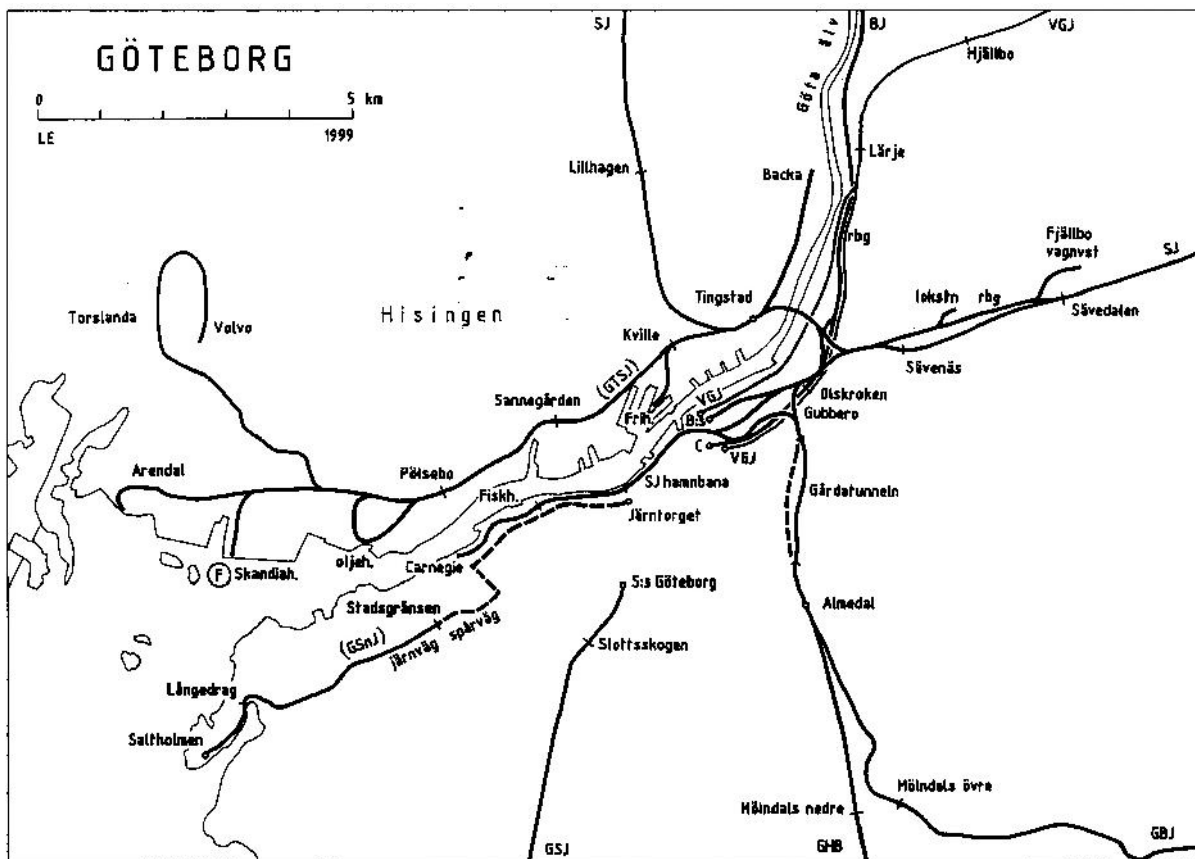
Forud for rejsen er der lavet en del forarbejde for at finde ud af, hvad der er vigtigt at se, og hvor det befinder sig.

Tågsommer 2011 angiver, hvor der er museer og baner at kigge på.

Ved denne gennemgang af seværdigheder ved det være en god idé at følge med først på www.hitta.se Gatubild på Zooma im 7-8. På dette ses jernbanespor, veje med gadenavne og stednavne på lokaliteter. På Google Earth kan det fra luften ses, hvor mange spor der findes og vogntyper.

Placering af rebroussementbanegården **Göteborg C** er a la **Malmö C**. På www.hitta.se Gatubild kan man se, hvorledes der ser ud.

Et godt sted til at få en overblik fra er **Västgöta Lejon**, **Skansen Lejonet**, hvor på sydsiden forløber strækningen S mod **Malmö**. S for den firesporede remise følger hovedstrækningen mod **Oslo** og **Stockholm**. Mod N kan ses rangerbanegården **Gullbergsvass**.



Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 68, side 409

Bergslagernas Järnvägssällskap

Bergslagernas Järnvägssällskap på <http://www.bjs-club.se/om-bjs/>

På billeder fra terrænet er der mange hegn derom. (Det svenske Google-kamera).

<http://www.hitta.se/karta#vkid=LzMP5-mmmn¢er=6407498:1273539&zl=9&type=streetview&bounds=6406340:1272600,6408556:1274640&rlm=1&heading=135.00>

E 45 er vist ikke tilladt at gå på! På østsiden spærrer flere spor med personvogne og strækningsspor. Eneste adgangsvej ser ud til at være 0,8 km ad **Slakthusgatan**. Linje 2 til **Bangårdgata** kører til **Gamlastadstorget**.

Göteborg Sävenäs lokstation ligger S for gaden **von Utfallsgatan**. På Google Earth ses to rundremiser.

GÖTEBORGS NORRA HAMN- OCH INDUSTRISPÅR

... 1934 öppnades spår från Sannegården till Pölsebo (Eriksberg), 2,5 km, och samtidigt ytterligare 0,5 km därifrån till Färjenäs (Ryahammen). 1950 öppnades en avkortning Pölsebo-Rya skog och 1955 byggdes vidare till Älvsborgshamnen (Pölsebo-Älvsborgshamnen 3 km). 1960 nåddes Arendal, ytterligare 2 km. Året efter öppnades en sidobana, 3,5 km, från ungefär

Skandiahammens östra gräns till Volvo-Torslandaverken. Avståndet Sannegården-Arendal är 7,5 km och den sammanlagda längden av nämnda spår 11,5 km. Trafiken ombesörjs av SJ. ... Vid Sannegården finns en 99 m tunnel och vid Rya en om 68 m. /*Örjan Nyström, Järnvägar och järnvägare, 1991*

Göta älv kan krydses af forgængere og cyklister på jernbanebroen **Marieholmsbron**.

På nordsiden **Göta älv** drejer mod V til industriområderne. Først kommer rangerbanegården **Tingstadsvassen**.

Volvo-fabrikken ligger i **Sörred** 11,5 km mod NV, hvor sidesporet næsten danner en cirkel om fabrikkene! Beskrivelse kan ses i **Järnvägsdata 1999, Svenska Järnvägsklubben**, side 254.

Materiel

Rc-lok <http://sv.wikipedia.org/wiki/Rc6#Rc3>

Rc-databasen <http://www.jimhell.se/rc/?p=1>

järnväg.net <http://www.jarnvag.net/index.php/lokguide/ellok-i-trafik/ma>

Lista över motorvagnstyper i Sverige

<http://sv.wikipedia.org/wiki/Motorvagn>

X11 [http://sv.wikipedia.org/wiki/X11_\(motorvagn\)](http://sv.wikipedia.org/wiki/X11_(motorvagn))

X31 <http://sv.wikipedia.org/wiki/X31>

X40 http://de.wikipedia.org/wiki/Alstom_Coradia_Duplex_SJ_X40

X61 <http://da.wikipedia.org/wiki/P%C3%A5gat%C3%A5g>

SJ 2000 http://sv.wikipedia.org/wiki/SJ_2000

SJ 3000 <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=18253&a=169855&l=sv>

Oversigterne findes ofte på norsk, men er ofte mindre og skrevet på en anden måde.

Køreplaner

Publikumskøreplan findes <http://resplus.se/Resplus/Tidtabeller/> (udgives ikke mere i et A5-hæfte).

Daglige grafer findes på:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/Tagplan-2-013/Dagliga-grafer-2013/>

Jernbanebøger

"Svenska lok och motorvagnar med personvagnar 2012-01-01"

<http://www.bokus.com/bok/9789185195077/svenska-lok-och-motorvagnar-med-personvagnar-2012-01-01/>

"Var stannede tåget?"

<http://www.bokus.com/bok/9789186275969/var-stannade-taget-sveriges-stationer-fran-a-till-o/>

Data om Göteborg Spårväga

<http://www.sparvagen.goteborg.se/>

Vagnhallen. Nordiska spårvagnstyper

<https://www.sparvagssallskapet.se/vagnhallen/vagntyper.php?stad=Göteborg&action=search>

Spårvagns- og stombusslinjer

<http://www.vasttrafik.se/Global/Kartor/KartorDecember2012/Linjenatskartor/sparvagnar-stombussar.pdf>

Göteborgs spårvägmuseum, J Sigfrids Edströms Gata 2, 416 64 Göteborg

<http://www.ringlinien.org/museum/>

Der er åbent på **søndage**, bl.a. **søndag 28. april 2013**. Åbningstider for **maj 2013** kan ikke ses endnu på hjemmesiden. På Gatubild kan sporvognsremisens ses. Der kan ikke kigges derind.

(BL)

Sø 28/4 2013

Rejse fra Str over Fh til Göteborg

Efter sidste dag med togbus mellem **Ab** og **Lih** ses der på **mdt Fh** 8 MR på én gang. Kl. 15.30 fortsætter rejsen til **Göteborg** med katameranen **Stena Carisma, Göteborg**. Fra agterdækket ses jernbanefærger **Stena Scanrail, Göteborg**, liggende til kaj i **Fragthavn**.

Under indsejling er det gode mulighed for at fotografere skibe, der overhales eller krydses. Efter 2 timer og 3 minutter (23) lægges der til, og kl. 17.47 køres det for 24 SEK med sporvogn til Centralstationen, hvor der skiftes til en anden sporvognslinje til **Getebergsäng**, 1½ km fra et hotel, hvor der er booket tre overnatninger.
(BL)

Arbetet med att åtgärda rostangreppen på spårvagnstypen M32 påbörjat

Göteborgs Spårvägar har startat arbetet med att åtgärda rostangreppen på spårvagnstyp M32.

Sedan en tid har olika lösningar testats och nu har Göteborgs Stad trafikkontor tagit beslut om ett åtgärdsprogram som också är godkänt av Transportstyrelsen.

Åtgärderna sker på Ansaldobredas bekostnad och under vecka 13 sätts den första rostsanerade vagnen i trafik igen.

Ett antal vagnar av typen M32 är också undersökta med anledning av konstaterade jästsvampar i mattor och golv. Åtgärdsplan för att undvika eventuella framtida besvär är under framtagande.

Det föreligger i nuläget inga hälsorisker med anledning av jästsporer som kan vara farliga för resenärer eller för spårvagnsförarna.

<http://www.sparvagen.goteborg.se/21765/News.aspx>
fredag 20. mars 2013

Ma 29/4 2013

Göteborg i regn, regn og atter regn

Plan: Se på sporvogne, Göteborg C og hvad der efterfølgende kan nås.

Gråvejrr er det, og vejruddsigten for i dag og i morgen lyder på regn og gråvejrr. På med to par bukser og regnbukser yderst over støvlerne. Paraplyen findes frem, og så gås der ned til **Getebergsäng**. Regnen siler ned, og pludselige vindstød truer med at ændre paraplyens facon fra konveks⁴⁾ til konkav⁵⁾. Det frister ikke at komme ud at stå ved et jernbanespor og vente på tog. Næ, sporvogne kører med en tættere frekvens, og der er mange bygninger og skilte, der lær for slagregnen.

Getebergsäng

Hov, trehundrede meter fra stoppestedet **Getebergsäng** forsvinder en sporvogn ind og ned i en græsbelædt bjergside, hvor der på toppen ligger en stor bygning med en art kirketårn a la **Marmorkirken i København**. Hen og kigge. *Mon der er en remise her forstanden?* Nej, to enkeltsporede tunneler forsvinder lidt ned, og der sidder passagerer i de ind- og udadkørende sporvogne, så det er en underjordisk linjeføring. Et stort reklameskilt skåner for slagregnen det rette sted at stå til at fotografere fra. *Havde det i stedet været en solskinsmorgen, kunne der måske have været solskin på tunnelåbningerne?* På en flere meter høj tavle er der et belyst billede af et luftfoto og det gode "Her står De". Navnet på tunnelen er **Carlanderstunnelen**.

Atter en gang "hov", for en halv km længere mod NV kører der sporvogne på tværs. En høj bygning skåner lidt mod regnen under den våde gatur dertil.

4) **konveks** adj., -t, -e (som buer udad).

5) **konkav** adj., -t, -e (som buer indad).

Korsvägen

Nordens største forlystelsespark med over 40 sjove forlystelser for børn i ALLE aldre med navnet **Liseberg** ligger ved **Korsvägen**. Dét navn figurerer ofte i reklamer fra Stena Line eller for **Göteborg**. En måske 10-15 m høj dinosaur står ved indgangen og danner et utraditionelt forbillede til de blå og offwhite-farvede sporvogne. Som en prik over i'et står der en måge på toppen af den buede hals. *Den ser nok også på sporvogne!*

Nu må der være gået knap halvdelen af de 3 km til Göteborg Centralstation, så hvorfor ikke fortsætte bløderen og spare 24 SEK?

Litra og sporvognsnumre

En komplet liste af motorvogne findes på hjemmesiden med Svenska Spårvägssällskapet, Vagnhallen, Nordiska spårvagnstyper.

[Sök i databasen,](#)

Stad: Göteborg på

<https://www.sparvagssallskapet.se/vagnhallen/vagntyper.php?stad=Göteborg&action=search>

GS M31	300-305, 307-380	ASEA/MGB	1998-2002	motorvagn
GS M32	401-465	AnsaldoBreda	2004-2009	motorvagn
GS M25	501-625	Hägglund	1958-1962	motorvagn
GS M28	701-770	ASJL	1965-1967	motorvagn
GS M29	801-860	Hägglund	1969-1972	motorvagn

Göteborg C

Banegården er en rebroussementsstation med 16 perronspor og perronhalvtage som **Malmö C**. Ved hver sporstopper vises på et display, hvor toget kører hen samt tognummer, så efter at have fotograferet et tog (eller før), er det let at fotonotere destination og tognummer. Bagefter kan toget med sikkerhed findes i en køreplan. Fortrins kommer der **gule** Västtrafik-tog (VTA), DSBO og SJ-tog.

Et mystisk, gråt tog holder i spor 4 med påskriften SJ 3305 X40Z1 00. Det skal afgå kl. 14.00 sammen med det allerede gennemfotograferede, flotte Rc6-tog med tre tilkoblede personvogne – også kl. 14.00.

Derfor gås der langs sydsiden af sporene og langs den dobbeltsporede sporvognslinje ad **Burggrevväg** for at få billeder af udkørslerne: På vejen derud rg S-SSRT Rc6 1331 (r/s/grå) frem og tilbage uden vogne.

Kl. 14.00 Spor 4 Tog 180 (Göteborg C – Stockholm C) over **Skövde**:

SJ X40 3305 + 3726 (grå)

Kl. 14.00 Spor 7 Tog 364 (Göteborg C – Karlstad) over **Trollhättan**:

SJ Rc6 1410 (s) + S-SJ B7B 50 74 22-73 289-5 (blå) + S-SJ BFS9 5214 (blå) + S-SJ AB7 50 74 39-73 237-5 (s).

Dobbeltspor Göteborg-Trollhättan

Ved køreplansskiftet tages det samlede dobbeltspor mellem Göteborg og Trollhättan i brug. Byggeriet af det cirka 75 kilometer lange dobbeltspor begyndte i 2004, og omfatter også syv nye stationer for lokaltrafik.

Kilde: Jernbanen, Nr. 6, **december 2012**, side 24

Den mosaiske begravelsesplads

Den seneste begravelse ser ud til at være sket i **1917!** Lå V for gærdet kan der fotograferes **blå** sporvogne køre om kap med **gule** tog. Mod N trækker sorte SJ Rc6 1413 personvogne gennem vaskeanlægget. Ovenfor ligger **Skanse Lejonet**.

Cyklister kommer op ad et "hul"; *et langstrakt fald ned til hvad?* En cyklist fortæller, at man kan komme den vej ned ind til **Centralstationen**, så det prøves. Ved **Olskroken** er det en underføring under sporene, og man kommer ud langs megen trafikstøj fra **E 6**. Væk hurtigt muligt!

Deklarationstips

Nu är det dags att lämna in deklARATIONEN. På Västtrafiks webbplats kan du se vad resorna med Västtrafik kostade förra året. På startsidan under nyheter finns en länk till en sammanställning över alla priser som var aktuella under 2012.

Skanse Lejonet

Derefter bestiges **Skanse Lejonet**, hvor der er jernbanespor på alle sider. Et par kanoner giver forgrund! Her kan der ses:

Mod S: ned til vaskeanlægget, den dobbeltsporede sporvognslinje til **Gamlestadstorget** og den mosaiske begravelsesplads

Mod V: p-risten, ind til stationsbygningen og en godsrist med ikke så mange spor.

Mod N: stor rangerbanegård.

Mod Ø: udkørsel over jernbanebro over **E 6**, sporvognlinje parallelt med, nord-sydgående jernbanebro og de krumme jernbanebroer fra S ind forbi vaskeanlægget.

Efter de mange timers regn kommer der opklaring, og der er bare dejligt at side oppe ved skansens mure i solskin af og til og spise brødet fra den medbragte madpakke. Her kan der bruges mange timer med forskellige brændvidder fra forskellige steder rundt på skansen.

Göteborg C

Vejen på nordsiden af **Skanse Lejonet** følges vejen, og N for spor 16 ligge et mindre mdt. Kl. 18 holdt der i ét spor lidt N for den nordligste perron følgende sorte lok: SJ Rc3 1066, SJ Rc6 1346, SJ Rc6 1419, SJ Rc3 1047, SJ Rc3 1043, SJ Rc6 1342. Kun Rc3 1043 var blå. Alle lok i ét spor og på ét billede med solskin i den rette vinkel.

Fem operatørers jernbanekort

Inde i en af ventesalene hænger der oppe på en væg mellem seks spær fem malede jernbanekort. Det er over Bohusbanan, Bergslagsbanan, Västres Stambanan, Boråsbanan og Västskustbanan. Den pågældende banes spor er markeret med guldfarve =====. Så kommer fotostativet i brug. Derhjemme er der god til at studere de pågældende operatørers strækninger.

Endygnsbiljett

HJF havde meddelt, i 2004 kostede et 24-timerskort 50 SEK, og et sådan ville være godt at kunne bruge i morgen, for der vil blive en del sporvognskørsel. Ved Pressbyrån købes et sådan turkisfarvet etdøgnskort til 75 SEK, der træder i kraft, når der aktiveres på kortlæseren i den første sporvogn.

Vist kl. 19.08 køres der med linje 2 "hjem" til **Getebersäng**.

(BL)

Endygnsbiljett

Res så mycket du vill med alla våra bussar, spårvagnar, båtar och tåg under 24 timmar. Pris från 75 kr.

Ti 30/4 2013

Göteborg

Plan: Dagens program er at fotografere sporvogne, besøge Green Cargo **mdt Sävenäs**, se rangerbanegården **Sävenäs**, Bergslagernas Järnvägssällskap i **Lärje** og måske køre en tur med sporvognlinje 11 ud til **Saltholmen**, hvorfra rutebåde sejler til øerne. Hjemrejse inden udløbstidspunktet kl. 19.08 for 24-timers billetten.

Vejret frister ikke til at gå udenfor. Ifølge DMI for **Byrum** på **Læsø** skulle der hele dagen være solskin og også i morgen. Ved nitiden regner det; får en formiddagssøvn for at foretage sig noget fornuftigt. Der indehaves ellers en 24-timers-rejsekort gyldig inden for kommunen, men med vejret som modstander ...

Endelig ved titiden ser asfalten ud til at være så småt tør, så fotografen mander sig op til at gå ud. I rygsækken lægges regnbukser, men ikke skiftesko som i går. Der kommer sågar lidt blå himmel til syne mellem de hastigt drivende kumulusskyer.

De mange "våde" billeder af sporvogne under spadsereturen fra **Getebersäng** på de 3 km ind til **Centralstationen** i går skal gøres om i dag med solskin på humøropkvikker. Mange af billederne blev fotograferet med vanddråber på uv-filteret, så næsten halvdelen må kasseres.

Den måske 10-15 m høj dinosaur ved indgangen til **Liseberg** bliver igen en høj forgrund til sporvognene på **Korsvägen**.

Göteborgs spårvägmuseum

Med en sporvogn køres der til stoppestedet **Svingeln**. I en sidegade, **J Sigfrids Edströms Gata 2**, ligger Göteborgs spårvägmuseum, Spårvägssällskapet RINGLIEN. Desværre er det **søndag** i dag, så alle de 8 remiseporte i **Gårdahallen** er stängt, se <http://www.ringlinien.org/museum/>

N for remisen findes en kanal med en sporvognsbro. Da flere i drift værende sporvogne

Aktuella utställningar

Spårvägstaxan genom tiderna

Uniformens utveckling

Våra museivagnar presenteras med bilder från forna dagar

I filmhörnan rullar filmer från trådbusstrafiken de sista åren de gick i trafik i Masthugget.

Visning av vagnhallen

holder i gaden, kan der laves billeder med "bro over kanal" med associationer til **Holland**.



Ved tilbagekomst kl. 11.28 til den gamle remise er porten til spor 2 åben, og ud trykker sporvogn M23 61 + 423. Næ, sikke et held og i solskin. På destinationskiltet står "Abonnerad".

En uniformeret mand, ikke vognstyreren, fortæller, at det er ikke muligt at køre med, da det er en særkørsel.

I det ene af de to spor hen med en stor, **gul** remise holder 606+ 621 + 582 – også beskiltet "Abonnerad".

Rantorget

En **gul**, meget stor remise ligger få hundrede 4. Der ligger en ring af spor omkring **Rantorget Willinsbron** er der godt at fotografere (i grå-hovedet" til mange sporvogne.



meter fra **Gårdahallen** på adressen **Rantorget** (Rtx). Remisen er bygget i **1985**. Oppe fra vejr). I remisen er der vaskehal og "tag over

En oversigt over vognhaller i **Göteborg** findes på

<https://www.sparvagssallskapet.se/vagnhallen/vagnhallar.php?stad=Göteborg&action=search>

SKF

Fra **Svingeln** ønskes SKF besøgt, idet der er en gammel jernbanebro over elven **Säveän**. Som rejsehjemmel blev der i aftes købt en Endygnsbiljett, så der er bare at stige på en sporvogn på linje 6, 7 eller 11 og køre til stoppestedet **SKF**.

Fabrikken har blandt andet lavet kuglelejer. En jernbanebro a la **Funderbroen** fører fra sydsiden af elven **Säveän** til nordsiden, men den er ikke sådan at komme i nærheden af, for der et hegn foran den til vejen over den. En kode haves ikke til at komme ud på den!

Green Cargo mdt Sävenäs



S for SKF-bygningerne ligger S for gatan **von Utfallsgatan** to rundremisen. Ved den nordligste rundremise – med 9 nummererede spor – snor vejen sig rundt om, og der er ingen skinner eller drejeskive tilbage. Det må sige at være et **udfald!**



Den sydlige rundremise er så stor, at den næsten danner en halv cirkel. Ved den ene gavl holder grøn GC Id 342. Med Ø holder der mange GC Rc-lok hen mod en tosporet remise. Foran denne remise holder Z70 721 og GC T44 280.

Hm, et godstog passerer på vej ind mod **Göteborg C** med to lokomotiver. Den anden maskine er en MX i orange bemaling med hvide påskrifter. Slukkede, digitale kameraer er ikke skudklare så hurtigt som en analog spejlrefleks! Intet billede og intet nummer.

Rangerbanegården Sävenäs

Lidt Ø for den tosporede remise ligger vejbroen **Sävenäsleden**. Heroppefra kan det ses ned til en nyere, grå, tosporet remise med to VTA-tog foran.

Bagved ligger den store rangerbanegård **Sävenäs**.

S for findes en station med navnet **Sävenäs**, så det er muligt at komme hertil med tog. Her standser kl. 13.42 (24) VTA X12 3210 mod **Göteborg C**.

Kl. 13.59 holder grå 91 76 0119 009-8 N-CN sammenkoblet GC Rc2 1111 lige under vejbroen. Kl. 14.07 holder den grå **< CargoNet** -elektriker alene.

Næste programpunkt er at se gammelt materiel, og der er over 2 km at gå til **Slakthusgatan** for at se på ældre jernbanemateriel.

Bergslagernas Järnvägssällskap

Mellem motorvej og strækning for tog og sporvogne står klubbens materiel med et højt hegn omkring for at værne mod graffiti.

Operatør	Litra	Nummer	Udseende
BJ	K	36	Dækket af presenning
GJS			Blå rangertraktor
SJ	T23	122	Brun
TGOJ	Ma	403	I TGOJ-bemaling
	Da	896	Orange og brun
SJ	T23	127	Orange og brun

SJ		80	Brun rangerlok
LG	T23	118	
BJ	H3s	111	Tender
LG	T23	118	Nummerplade Lokgubbarna Göteborg 1966-2005
	352		Orange rangerlok
SJ	T21	88	Brun
SJ	Hg	769	Brun, bygget 1951
SJ	V3	26	Brun
			Lyseblå rangerlok uden nummer
SJ	V3	26	Brun, bygget 1952, 2864
SJ	Hg	769	Brun

Godsvogne

SJ	Grf	51008	Hvid kølevogn
GBJ	Q	502003	SOAB grå tankvogn
SJ		506251	Sort Koppartrans
SJ	Q.12B	50450	Gul Gasol Koppartrans
SJ	Q12	506549	AB Tankvagnar Göteborg
SJ	Q14u	101478	Grå Cements
BJ	Ns	4895	Brun personvogn .

Desuden er der mange brune, nyere, firakslede personvogne. Der er divergens i forhold til klubbens materieloversigt fra **juni 2008** på

<http://bjs-club.se/data/documents/BJs=20fordonsf=C3=B6rteckning=2008.pdf>

Efter et besøg af en times varighed spadseres der over til **Gamlestadstorget** for at se noget vand – ikke nedbør!

Sporvognslinje 11 til Saltholmen

Turen går lige mod eftermiddagssolen. Ved et hurtigst skud ud gennem et højre vindue på GS M29.853 nås det kl. 16.40½ at fotografere GS M31.343 med linje 9 i dens endestation **Kungssten**, beskiltet **Angered**.

På endestationen **Saltholmen** standser GS M29.853 + M28.708 ved et stoppested for ankomne sporvogne cirka kl. 16.51. Her skal der kigges på rutebåde fra skærgårdsøerne SV for. Med stævnen mod kaj ligger fra V den mindre Vipean, **Göteborg** og den lidt større Rivö, **Göteborg**. Da de skal fotografere fra molen med solskinet i ryggen, anduver overraskende færger Ylva, **Göteborg** kl. 17.04. Hov, to minutter senere kommer den næste færge "susende" rundt om moleenden. Der er Silvertärnan, **Göteborg**, beskiltet bådruite 283 **Saltholmen**. Kort efter ligger der fire færges ved siden af hverandre: intensiv ø-trafik!

De fire færges kan også fotografere oppe fra en fjeldknold S for, lige som sporvognens vendesløjfe kan. Her er en god udsigt hele horisonten rundt.

Dagen slutter ved at stige af en sporvogn på stoppestedet **Göteborgsäng** lige da endygnsbiljetts gyldighed ophører efter 24 timer. På hotellet læses en opsamlet **metroXpress** fra i går om linje 2's midlertidige fremtid under overskriften "**Ingen spårvagn genom Annedal**".

Ingen spårvagn genom Annedal

Spårarbete från två håll under maj – så här går trafikken i stället

...

Kilde: **metroXpress**, Annonca, **mandag 29. april 2013**, side 21
(BL)

Afrejse fra Göteborg

Op 6.30, for toget fra **Göteborg C** mod **Borås C** afgår kl. 8.35, og der skal pakkes, spises morgenmad, køres med sporvognslinje 2 til **CENTRAL-STATION**, købes en togbillet, måske få billeder af tog med formiddagssol på stationsbygningen i baggrunden.

Der er nu solskin på **Carlanderska sjukhuset**, som den høje og lange bygning med en kuppel a la **Marmorkirkens** hedder. Kl. 7.53 falder sollyset i en for sydøstlig retning, *men måske en tidlig sommermorgen ville der være skolen mere ret ned mod de to tunnelåbninger?*

Tyve minutter senere laves forgårs regnvejrsbillede ved slusen ved **Hamn-kanalen** om, for der er solskin fra den rette vinkel. Den fjerneste baggrund er en knaldblå himmel.

Da det er en 1. maj, sover hele Sverige, også i Göteborg. Derfor lykkedes det at lave et billede af **CENTRALSTATIONs** gadeparti med ikke et menneske på, selv om lyssignalet for fodgængere er **rødt**. Med grøn en **grøn**, gående mand tændt, kommer det én levende mand med på billedet. Ikke en gang en **søndag** kan det lade sig gøre at få et facadebillede uden mennesker på.

- Kan nogen stikke den?
- Skal vi vædde?



<http://www.samtrafiken.se/wp-content/uploads/2013/04/Karta-2013-syd.pdf>

Viskadalsbanen i farezonen

I Jernbanen var der en notits om **Viskadalsbanen i farezonen**, og da hjemrejsen skulle foregå til **Hbg**, ville det være klogt at prøve at køre på denne nedlæggestruede bane. Selv om **Viskadalsbanen** måske skal nedlægges om et år eller to, kunne sporet være så dårligt, at det skete før.

Den korteste og derfor billigste stækning at komme til **Borås** på ville være på:

Strækning 97 Göteborg C – Borås

I Sverige kører togene den **1. maj** efter driftsdag **SoH**, det vil sige **Søn-** og **helgdag**, og det betyder, at der kun kører 4 togpar med afgang 8.35, 14.05, 17.25, 22.20.

Dagens andet tog afgår fra **Göteborg C** kl. 14.05, hvilket er for sent, så der rejses med det første tog Väst 3405 (Göteborg C – Borås) med afgang 8.35 og ankomst 9.56 om de 72 km.

Strækning 67 Borås-Varberg

Her kører der fra **Borås** 6 togpar med afgang 0.40, 9.00, 13.00, 16.58, 20.04, 22.00. Der bliver en ventetid på tre timer til afgang med tog Väst 3865 (Borås-Varberg) med ankom kl. 14.13 om de 84 km.

Borås C

Forgreningsstation med strækninger til **Göteborg C**, **Varberg**, **Kalmar/Karlskrona** og **Herrljunga**. Fem perronspor. En rundremise med ti spor, et par godsvognsstammer med ensartede gsv. Det kørende materiel består udelukkende af litra X12. To vejbroen over stationen. Ringe toggang på **lørdage** og **søndage** samt den **1. maj** hvert år. På forhånd var der på et stykke papir tegnet det X, de fire strækninger danner, og skrevet tognumre med det tilhørende tidspunkt. Så var det muligt at være "skudklar".

Viskadalsbanen i farezonen

Af et internt notat i Trafikverket, som Borås Tidning har fået aktindsigt i, fremgår det, at den 84 kilometer lange Viskadalsbanan mellem Borås og Varberg er i meget dårlig stand.

I sommers var banen lukket omkring en måned, mens Trafikverket akut skiftede 6.500 sveller efter en afsporing viste, hvor dårligt sporet var. Af notatet fra Trafikverket fremgår det, at der skal bruges 205 millioner svenske kroner fra 2013 og seks år frem. Bevilliges disse penge ikke, vil banen kun kunne trafikeres yderligere et til to år.

Kilde: Jernbanen, Nr. 6, **december 2012**, side 24

De tre timers skiftetid brugtes til at fotografere station og materiel, og tiden gik faktisk hurtigt.

Viskadalsbanen

Kl. 13.00 (±0) afgang med VTA X12 3219 i tog 3865 (Borås C – Varberg) fra **Borås C**. Som skrevet i Jernbanen er **Viskadalsbanen** i fare for at blive nedlagt, hvilket er årsagen til denne "omvej" for at komme tilbage til **Danmark**.

Til det første standsningssted tabes der 3 minutter grundet La, og den næste halve time kan der ikke vindes tid. Der må være en stram køreplan. Hver gang, der standses, eventuelle passagerer er steget ud, stikkes kameraet ud af toget, og et eller to billeder tages for at få et indtryk af togekspeditionsstederne, stationsbygning og glasventeskure. Her følger de informationer, der efterfølgende kan læses i billederne.

Tidspunkt	Sted	Bemærkning
13.20½	Fritsla	Gul stationsbygning
13.27	Kinna	Kinna Resecentrum
13.29½	Assberg	Åben perron på trinbræt
13.31½	Skene	Stationsbygning og venteskur
13.35	Berghem	Trinbræt/stn
13.40	Björketorp	Forladt stationsbygning, venteskur
13.46½	Horred	Flere rustne spor, perron til højre, perron og venteskur til venstre. Hvid, nyere træstationsbygning. En tosporet remise lå vist på denne station.
13.55½	Veddige	Stationsbygning ikke brug, spinkle, rustne spor
13.58½	Derome	Intet stationsskilt på glasskur
14.03	Tofta	Intet stationsskilt på glasskur
14.11½	Varberg	Ankom før tid i spor 3
14.18	Varberg	DSBO <u>4559</u> med tog 1081 til Danmark i spor 2.

Varberg er besøgt to gange for på forskellige årstider, så stationen er rimelig godt gennemfotograferet. Her slutter beretning om de første "grundige" dage i **Göteborg**, hvor der blev kigget på meget våde sporvogne, svensk, dansk og norsk materiel. Det blå vand med fire færger gav en meget flot, **blå** farve. (BL)

Lø 11/5 2013

På jernhest i cowboyland

Flere stater i USA er det rene eldorado for cykelrejsende. Man kan køre turene alene, men til sommer får cykelglade danskere muligheden for at komme til staterne i grupper og dermed tilføje en social dimension.

Et stort turistaktiv fra Durango til Silver- **West-udseende.**
er den smalspore- **ton, en lille bjergby, der** **Morgenavisen Jyllands Posten var**
de veteranjernbane næppe overgås i Wild **inviteret af Jysk Rejsebureau**
med damplokomotiv


Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **explorer**, lørdag 11. maj 2013, side 23-27

Mere viden og links

Læs mere om den spændende bane Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad, D&SNRR, der har en længde på 45.4 miles, på <http://www.durangotrain.com/>

Kort

Der er et kort over banen på adressen <http://www.durangotrain.com/ride-us/-route>, men ikke intet oversigtskort med banens placering i staten **Colorado** eller for den sags skyld i staten **USA**. Banens placering på jordkloden er lettest at få på plads ved på Google Earth at søge efter "Durango, Colorado, Amerikas Forenede Stater". I luftlinje er der fra **Denver** 370 km mod SV til **Silverton**.

Zoom ud, og mod N i bjergene vil **Silverton** i kote 2831 kunne ses. Se sporenes forløb i byen med en vendetrekant og se billede på .

Få bjergene at se i en art 3-dimensional synsvinkel ved med musen at trykke på den nederste/sydligste $\text{\textcircled{S}}$ i den øverste af de to $\text{\textcircled{O}}$ øverst til højre. Herved ændres ortobilleder til 3-dimensionale perspektiver. For at komme tilbage til ortobillederne klik på $\text{\textcircled{\%}}$.

Hvis kortes nordretning glider bort fra at være opad på skærmen, da klik på bogstavet **N**, der efterfølgende bringer "nord" på rette kurs.

Fakta om D&SNGRR

En norsk beskrivelse af banen findes på

http://no.wikipedia.org/wiki/Durango_%26_Silverton_Narrow_Gauge_Railroad

De har 9 damplokomotiver, heraf af 6 driftsklare.

Der er **gulfarvet** efterårskørsel med et damplokomotiv eller flere **fredag 27. september – søndag 29. september 2013**, se <http://www.durangotrain.com/events/24th-annual-fall-photo-experience>

Udflugt til Colorado?

Colorado Railroad Museum befinder sig **Golden, Jefferson** ved foden af bjergene **Rocky Mountains** 16-17 miles V for **Denver**. 6 damplokomotiver, 2 diesellokomotiver. <http://coloradorailroadmuseum.org/>

Total railroad museums In COLORADO: 7

Colorado Railroad Museum

Address: 17155 West 44th Ave, Golden, COLORADO, 80403 USA.

Forney Transportation Museum

Address: 4303 Brighton Blvd., Denver, COLORADO, 80216 USA.

Moffat Road Railroad Museum

Address: mailing-box 1661, Granby, COLORADO, 80446 USA.

Museum of Northwest Colorado

Address: 590 Yampa Ave., Craig, COLORADO, 81625 USA.

Pueblo Railway Museum

Address: 132 West, Pueblo, COLORADO, 81003 USA.

Ridgway Railroad Museum

Address: P.O. Box 588, Ridgway, COLORADO, 81432 USA.

The Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad Museum


Address: 479 Main Street, Durango, COLORADO, 81301 USA.

Kilde: <http://www.railmuseums.com/namerica/COLORADO/>

Nevada Northern Railway Museum


1.069 km V for **Denver** ligger veteranbanen Nevada Northern Railway Museum i **Ely** i staten **Nevada**. Køres der i bil dertil, angiver Google Earth, at US Interstate Highway 70 lige V for **Denver** når kote 3683!

Der er "Daily air service via Great Lakes Airlines through Denver", men med de lave literpriser på benzin er det lettere at køre i den lejede bil.

[RRPictureArchives.net](http://www.rpicturearchives.net) *Map Viewer* kan man på kortet zoome ind til et sted, klikke på  og se skinner <http://www.rpicturearchives.net/>, Vælg "• By Map". Det mest fotograferede tog kan ses under "• Most Photographed".

Antal billeder fra forskellige lande svinger temmelig meget. Fra **Israel** 52, **Danmark** 98 og fra **USA** 2.457.848 billeder!

Surviving Steam Locomotives in the USA er en total oversigt over damplokomotiver, stat efter stat. Indtastes en delstats navn, vises antallet af damplokomotiver og deres tilstand, køreklar, henstillet eller udrangeret (UOO). Står der på et museum, er det et link dertil <http://www.steamlocomotive.com/lists/>

Der findes 75 damplokomotiver i **Colorado/CO**. Deres placering findes i fodnote på et kort med 

Related Links

- [Google Maps view of steam in CO](#)

Damplokomotivernes tilstand kan ses under:

- View equivalent page from www.steamlocomotive.info

På Google Earth kan deres placering ses med **gule** nåle på <http://www.steamlocomotive.com/kml/CO.kml>

Colorado og New Mexico, forår 2004

Carsten Lundsten har på en hjemmeside beretning fra **Colorado og New Mexico, forår 2004**. Kig på <http://www.lundsten.dk/>. Ved et klik på et af billederne kommer der et kort til syne, og ved yderligere klik flere billeder at se.

På at se storslåede billeder fra de syv broer ved **Abo Canyon** på BNSF's hovedstrækning gennem **New Mexico**. Kig også på de tre andre ture.

– *Frister det?*

Denver er et godt udgangspunkt for at se de meget lange amerikanske godstog med en håndfuld diesellokomotiver fordelt i togene i nabostaterne. Damplokomotiverne er spredt jævnt ud over staten **CO**. (BL)

Lø 25/5 2013

Udflugt til Femern

Denne **lørdag** kørte jeg sammen med **ASN** en tur til **Femern**, hvor at der skulle komme et damplokomotiv fra **Hannover** til **Pu**, der var **DB 41.096**, som kørte i anledningen af **Fugleflugtlinens** 50-årsjubilæum.

Ved Burg

Vi startede med, at jeg blev hentet i **Næ** kl. 6:30, hvor vi så trillede videre mod syd mod **Rf**, hvor vi kom med færgeren **M/F Schleswig-Holstein** kl. 7:45. Da vi så ankom til **Pu**, regnede det en del, men vi kørte ned til **Burg**, hvor vi tog **IC 2327** fra **Burg** til **Passau Hbf**. Da den var passeret, kørte vi syd på mod **Timmendorfer Strand** mellem **Lübeck** og **Neustadt**, hvor at **DB 41.096** skulle have vand på, inden den fortsatte til **Pu**.

Timmendorfer Strand/Lensahn

Da vi ankom til **Timmendorfer Strand**, skulle vi finde stationen, men i byen var det godt nok ikke nemt at finde ud af, hvor stationen lå, selvom byen ikke var særlig stor. Efter os fire gange var kørt gennem byen, fandt vi endelig vejen ned til stationen, stod der ikke engang et skilt, som viste, at stationen lå for enden af vejen.

Da vi kom til stationen, stod brandvæsnet klar til at skulle fylde vand på **DB 41.096**. På stationen stod der en masse mennesker og ventede på **DB 41.096**, selvom det stadig væltede ned med regn, så vi blev godt våde, mens vi ventede, selvom vi havde regntøj på. Inden, at **DB 41.096** kom, kom der et **Lint 648 453** fra **Burg** til **Lübeck**.

Da den var kørt, gik der et lille stykke tid, inden at **DB 41.096** kom. Da så **DB 41.096** var kørt ind til perron, gik vi ned i nordenden af stationen, hvor der var en jernbaneoverkørsel, som vi tog nogle billeder fra. Imens kunne vi se at det tyske politi lige måtte vinke folk tilbage til perronen, da flere var gået ud på skinnerne. Da vi havde fået vore billeder, gik vi tilbage til bilen, hvor vi kørte til **Lehsahn**.

Her fik vi **RE 21449** med **Dobbeltdekker** og **218'er**, inden vi kørte mod **Burg**, hvor vi ville tage **DB 41.096**, der er bygget af **Krupp** i **Essen** i **1939** og ejes i dag af veteranklubben **Dampflok-Gemeinschaft 41 096 e.V.**

Burg

Da vi kørte mod **Burg**, kunne vi over **Femernsundbroen** se at signalet var sat på grønt, så den lå lige bag ved os, men desværre fik vi drejet af engang for tidligt ved **Burg**, så vi kørte forkert, hvor vi skulle ud til ved **Burg**. Da vi kom ud til broen, stod der en far med sin søn og ventede på, at **DB 41.096** skulle dukke op, og de havde ikke set den endnu, så vi regnede med, at den ikke var kørt forbi. Lidt efter kom så **Lint 648 653** fra **Burg** mod **Pu**, så troede vi måske, at den ventede på, at **Lint'en** var kørt fra **Burg**, inden **DB 41.096** fortsatte til **Pu** lidt forsinket, men den kom ikke.

Lige pludselig fik jeg kigget mig tilbage og så, at **DB 41.096** kom trillende solo baglæns fra **Pu** mod **Burg** for at vende i trekanten, og så viste vi, at vi desværre havde misset den på vej fra **Timmendorfer Strand** til **Pu**. Da den så havde vendt i trekanten, kom den så baglæns fra **Burg** mod **Pu** med et lille følge af biler ved siden af den langs banen.

Da den så var væk, kørte vi til **Burg**, hvor vi spiste lidt mad, mens vi ventede på **IC 2220** fra **Frankfurt (Main) Hbf**. Endelig var regnen holdt op, efter at det havde regnet det meste af dagen. Da **IC 2220** kom, var det **DB 218.307-7**, der trak **IC'en** til **Burg**.

Da den var ved perron i **Burg**, fik vi lidt billeder af den og igen, da den kørte fra **Burg** som **IC 2221** mod **Frankfurt (Main) Hbf**.

Imellem fik vi lige **ICE 35** mod **Pu** susede forbi. Da **IC 2221** var trillet af sted fra **Burg**, kørte vi til **Pu**.

Pu

Da vi kom til **Pu**, kørte vi ad en lille vej langs kommandoposten ned til en lille parkeringsplads, hvor vi kunne gå ud på det nedlagte og godt tilgroede rangerområde ud til DB 41 096, der stod ude på et omstillingsspor og var klar til at trække toget til perron. Derefter kørte vi ned til stationen, hvor vi parkerede bilen, gik over til perronen og ventede på, at DB 41 096 skulle trække til perron.

Kort efter kom den også trillede fra opstillings-sporene ind til perron, hvor den blev koblet fra og lavede omløb via sporskiftet i nordenden af stationen, så man måtte åbne lågen, så den kunne komme forbi sporskiftet, imens var færgeren M/F Schleswig-Holstein netop lagt til kaj. Bilerne og lastbilerne kørte fra border. Da den havde lavet omløb, fik vi lidt billeder af den, mens den holdt ved perron, hvor man også lige kunne se oprangeringen fra **Pu**.

DB 41 096

+ Bye 75 80 28-11 003-2
+ Bye 75 80 28-11 004-0
+ WRm 56 80 88-40 110-0
+ AByse 75 80 3811 050-1
+ Bye 75 80 28-11 002-4
+ 75 80 23-29 068-0 Wohnwerkstattwagen 480
+ Zcesu 49 80 720 2 033-8.

Burg/Pu

Da vi var kommet ud på bro lidt nord for **Burg**, som vi tidligere havde stået på, kunne vi se, at der på broen lidt længere fremme var fuld af jernbaneentusiaster. Der, hvor vi stod, var kun os.

Da DB 41 096 havde afgang, kunne vi tydelig høre og se, da den afgik fra **Pu**, og lidt efter passerede den os. Derefter ventede vi på RE 21450 med dobbeltdækker og en 218'er skulle køre fra **Burg** mod **Pu** og retur som RE 21451 mod **Hamborg** med DB 218 453-9 i front.

Imens den kørte ind til **Burg**, kørte vi af sted til **Grk** (Großenbrode Kai), hvor vi kunne nå at tage RE 21451 igen, inden at vi kørte mod **Pu** igen.

Her besøgte Border-shoppen for at købe lidt med hjem, inden vi tog af fra **Tyskland** med M/E Prinsesse Benedikte tilbage til **Danmark**. I ventetiden på færgeren forinden kom ICE 39, der endelig skulle have været med, men af en ukendt årsag kom den ikke med. Da vi kom ned på vogndækket, hvor, vi regnede med, at BR 605'en skulle have været parkeret, stod der en række lastbiler oven på sporet, så noget var der gået galt. Den var ikke kom med, så den blev lige 45 minutter forsinket.

Landsbyen Gødstrup, Næ og Rg

Da vi var kommet tilbage til **Danmark** igen, kørte vi mod **Næ** igen, men med et lille smut forbi landsbyen **Gødstrup** ved **Ol** for at se på lidt raps ved **Lille Syd**. En MR trillede forbi i aftensolens skær.

I **Næ** blev jeg sat af, inden **ASN** fortsatte videre hjem mod **Rg**, Efter en lang dag, der var meget våd, men også fin trods den megen regn, gav det os dog nogle fine billeder.

(KB via BL)

On 29/5 2013

Som bekendt er DSB ved at flytte fra **Sølvgade** til **Telegade** og har i den forbindelse solgt diverse ting på auktion. Også SJ flytter hovedkontor, og nu har SJ også sat en del ting fra de historiske lokaler på **Centralen** til salg, se listen på

<http://www.lauritz.com/da/auktioner/?ISz=0&PSz=100&PSzG=30&ArlD=35&FLId=3&FText=centralstationen&LLan=False&sl=1>.

(JSL via BL)

DIVERSE

/4 2013

Passagererne skal trykke stop i toget

Togene på Tønderbanen standser ikke længere automatisk på alle stationer mellem Esbjerg og Tønder.

TOGDRIFT • SØNDERJYLLAND

TØNDERBANEN

På følgende otte stationer mellem Esbjerg og Tønder standser toget kun, hvis der er passagerer, som skal af eller på:

- Sejstrup
- Ribe Nørreremark
- Hviding
- Rejsby
- Brøns
- Døstrup Sønderjylland
- Visby
- Tønder Nord

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 45, april 2013, side 5

Behovsstandsning genindført

Det var Arriva Tog, der **mandag 16. juni 2003** afskaffede behovsstandsning ved trinbrætterne. I TKV 2003 var der korrekt anført X for behovsstandsning. Desværre var det ikke blevet sat X i publikumskøreplanerne. Mange ønskede at beholde behovsstandsningerne. Der skulle altså gå næsten ti år, for behovsstandsning blev genindført.

DSB benytter fortsat behovsstandsninger ved visse tog og trinbrættet.

1 KORT

Regering klar med ambitiøs ny togplan

ØKONOMI Regeringen vil skabe Togfonden DK med 27,5 milliarder kroner fra en nyopret-

tet oliefond. Pengene skal bruges til at elektrificere alle hovedstrækninger i Danmark og reducere rejsetiden mellem landets fire største byer. Planen omfatter en ny dobbeltsporet

højhastighedsbane over Vestfyn, en ny jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbanestrækning syd for Aarhus.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 45, april 2013, side 5
(BL)

Ti 18/4 2013

Problemer med rejsekortstandere hele ugen

Siden weekenden har der været problemer med at checke ind og ud med rejsekort på stationerne. På de fleste stationer, har der været problemer med nogle af standerne, mens andre har fungeret. Derfor har Rejsekort A/S hele ugen bedt kunderne forsøge sig med at checke ind eller ud på en anden stander eller på rejsekortautomaterne.

"Det er selvfølgelig rigtig ærgerligt med de problemer, når rejsekortet nu ellers farer frem, og mange nye brugere opretter sig hver dag. Der er tale om en softwarefejl, og leverandøren af rejsekortet, East West, er i fuld gang med at finde en løsning på problemerne" fortæller projektleder på kommunikation og marketing, Christian Støttrup Nielsen.

Er det slet ikke muligt for kunden at checke ind eller ud på stationen, skal kunden henvende sig til salgs- eller togpersonale inden hun går om bord på toget. Hvis dette heller ikke er muligt, skal kunden købe anden billet og derefter henvende sig til Rejsekort A/S's kundeservice, hvis der skal kompenseres for en difference i prisen, eller hvis der dukker øvrige spørgsmål op efter rejsen.

Al frontpersonale har fået information om, hvordan de skal forholde sig.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 18. april 2013**
(JSL via BL)

Ma 22/4 2013

Fik pris for at overvåge kabeltyverier

"I dag er ikke dagen til at være beskedne. I kan godt være stolte!"

De flotte ord kom fra forsvarsminister Nick Hækkerup, da han i fredags uddelte prisen Årets Frivillige Hjemmeværnsenhed på Kastellet i København. Prisen gik til virksomhedshjemmeværnets jernbanekompani Nykøbing-Falster for blandt andet at hjælpe DSB og Banedanmark med overvågning af kabeltyverier. "Jernbanekompaniet har deltaget særdeles aktivt i 2012 og har ydet en bemærkelsesværdig indsats mod kabeltyverier på Sydsjælland og på S-banen," sagde forsvarsministeren og fortsatte den rosende tale:

"Den indsats, som I leverer, styrker fællesskabet i Danmark og skaber tryghed."

Frivillige lokomotivførere

Blandt dem, der var mødt op for at tage imod prisen, var kompagniets leder, Bjørn Kielberg Nielsen-Borup og forsyningsbefalingsmanden, Henning L. Larsen. Bjørn Kielberg Nielsen-Borup har været frivillig i hjemmeværnet i 17 år og er til daglig lokomotivfører i DSB, og Henning L. Larsen har været i hjemmeværnet i 39 år og er pensioneret lokomotivfører. Begge to bruger al deres fritid i virksomhedshjemmeværnet og er derfor utroligt stolte af prisen.

"Det er dejligt at få den anerkendelse," siger Bjørn Kielberg Nielsen-Borup, "For når det først går op for folk, hvad vi laver, så kan de godt se, at vi er værdifulde."

Og det værdifulde arbejde i virksomhedshjemmeværnet, som nu er blevet anerkendt med frivillighedsprisen, betyder meget for både Bjørn Kielberg Nielsen-Borup og Henning L. Larsen:

"Det er jo en del af ens liv," siger Henning L. Larsen.

"Ja, kammeratskabet betyder meget, og så det, at man er med til et beskytte ens virksomhed," siger Bjørn Kielberg Nielsen-Borup.

Da de to DSB-medarbejdere havde givet hånd til forsvarsministeren og spist pindemadder til den efterfølgende reception, kørte de til Sydsjælland igen for at dele prisen med resten af kompagniet. De er 43 aktive i alt.

Forbedret wifi skal sikre flere kunder

Flere erhvervsrejsende skal ind i DSB's tog. Derfor arbejder DSB intenst med at skabe bedre internetforbindelse i dets tog. Det skrev Jyllands-Posten i lørdags.

Administrerende direktør, Jesper Lok, erkender nemlig, at det nuværende tilbud om netforbindelse på togturen mellem landsdelene ikke er hverken god eller stabil nok.

Netop bedre wifi i togene indgår i planen om at sikre et mere effektivt togselskab.

"Tiden, man bruger i toget som passager, skal være mere produktiv. Og internettet er afgørende for passagererne – både erhvervsrejsende, pendlere og alle andre passagerer. Vores internet i toget er ikke stabilt nok til de store datamængder, som er nødvendige for, at kunderne får frihed til at gøre, hvad de vil," siger Jesper Lok til Jyllands-Posten.

DSB har derfor sat fart i et projekt, hvor selskabet vil arbejde tæt sammen med telesektoren. Togselskabet kan nemlig ikke løse opgaven alene.

"Men der er steder i landet, hvor det ikke er let at få et signal. Derfor er vi afhængige af god telekommunikation rundt på de 3.000 km jernbanestrækninger. Der må vi arbejde sammen med telesektoren, så manglende telekommunikation ikke er forklaringen på, at tiden i toget ikke anvendes bedst muligt. Det nytter ikke med en national vækstplan for kollektiv trafik, hvis telekommunikationen virker bedre på motorvejen end jernbanen," mener Jesper Lok.

Et stopfyldt særtog til Økodag på Fyn

"Jeg troede først, at det var en ballonko!" siger Sara på 7 år. Hun er et af de mange børn, der denne tidlige søndag morgen skal af sted til årets Økodag på Søbysøgård på Fyn.

Men den sorte og hvide ko, der står og byder familierne velkommen ved nedgangen til hovedbanegårdens spor 7, er sprællevende. Den muher højt og fylder ind imellem en kæmpe spand med tis til stor jubel blandt de mange københavnerbørn. Det er ikke så tit, at der står en levende ko på Københavns Hovedbanegård.

Økodagen bliver afholdt i samarbejde mellem DSB, Arla og Føtex. Det er den dag på året, hvor de økologiske køer kommer på græs. Det glæder alle sig til at se, og de 620 billetter blev udsolgt på rekordtid.

"Billetterne blev revet væk! Det er så dejligt, at københavnerne har en interesse for de danske bondegårde," siger Jette Jacobsen, som er økologisk landmand i Sønderjylland, og som i dag er en af de mange landmænd, som er med til at svare på spørgsmål om økologi.

Fyldt tog på rekordtid

Nu kommer særtoget til perronen, og alle familierne strømmer ind. Togpersonalet har sammen med medarbejdere fra Arla og Føtex været i gang siden klokken 5 om morgenen for at gøre toget klar til alle børnefamilierne. Der står blandt andet en morgenmadspose med legetøj, mælk, yoghurt og marmelade på hvert sæde.

"Det er jo en fornøjelse at være med til," siger William Sørensen, der er togfører.

"Sidste år var ret kaotisk, men i år ser det ud til, at det hele kører. Folk er kommet ind i toget på rekordtid," siger han og fløjter af, så toget kan begynde rejsen mod Odense.

Hector og Mads, som begge to er 5 år, glæder sig til at se alle dyrene. Hector var med sidste år, og han håber, at han kan opleve de samme ting i år:

"Vi spiste pølser og klatrede på hø," siger han, mens han suger mælk af det lange sugerør, som er med i morgenmadsposen. Og der er nok at gøre for togpersonalet, når alle børnefamilierne skal have serveret rundstykker, te og kaffe.

Karin Lund, som er togfører på særtogsteamet, har været i gang siden klokken 3 for at forberede arrangementet. Nu har hun travlt med at brygge kaffe nok til at slukke tørsten hos de 620 passagerer.

"Man skal være lidt mere gearret til at klare uforudsete situationer. Sådan nogle dage går ikke altid efter planen," når hun lige at sige, før der efterspørges mere kaffe. Togpersonalet skal også være med på særtoget hjem igen i eftermiddag, så det bliver en lang arbejdsdag.

Spejdere fra Østerbro

En gruppe spejdere fra KFUM på Østerbro har taget plads med deres morgenmadspose i togets mellemgang. De var også med sidste år og vil derfor gentage succesen.

"Det er godt for ungerne at komme lidt ud. De er nogle rigtige københavnerbørn," siger Nanna Christensen, der er spejderleder for Ulvene.

"Sidste år syntes de, at det lugtede, så de skulle lige ud fra stalden og trække luft. Men det har de godt af," griner hun.

I det hele taget er der højt humør i toget, og alle er enige om, at turen indtil videre er en succes.

"Ja, det er gået langt over forventning," siger moren til 7-årige Sara: "Der var jo rent faktisk tog til tiden."

Kilde: DSB Intranet, **mandag 22. april 2013**
(JSL via BL)

Ti 23/4 2013

To togsæt stødte sammen ved kobling i nat

To togsæt skulle i nat omkring klokken 3 koble sammen ved Fredericia station. Det ene togsæt kom fra Aalborg, og de skulle begge videre til København.

Desværre gik noget galt, og der skete en hård kobling, hvorved forruden på toget blev knust. Lokoføreren og en passager er på skadestuen. Passageren med et flækket øjenbryn.

En hård kobling skyldes enten, at togene stødte for hårdt sammen ved sammenkoblingen eller at lokoføreren ikke får bremset toget i tide ved kobling. Toget er på vej til Aarhus, hvor sagen undersøges.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 23. april 2013**
(JSL via BL)

To 25/4 2013

Nu kommer Pendlerkids på banen igen

Fra slutningen af april til starten af juni vil man kunne opleve en række lidt specielle kunder på strækningen mellem Østerport og Sønderborg. Det sker når et filmhold samt en række skuespillere indtager førsteklases- og stillekupeen på afgang. De vil køre ud af København om morgenen og returnere fra Sønderborg i løbet af eftermiddagen. I toget skal de optage en række afsnit til den populære børne- og musicalserie "Pendlerkids", der kører på DR Ramasjang, og som bliver sendt til august.

Winnie Højer fra DSB Specialrejser er involveret i projektet og fortæller:

"Det har som altid været en fornøjelse at hjælpe til med at stable dette projekt på benene. Jeg synes, det er en rigtig god investering for DSB at være sponsor på dette program, hvor enkelte afsnit har haft over 100.000 seere. Vi får god omtale, og samtidig får vi vist DSB fra en rigtig fin side, når vores tog bliver brugt som ramme for historien. I denne forbindelse vil jeg gerne opfordre vores personale ude på skinnerne til at tage godt i mod disse lidt usædvanlige gæster," siger Winnie Højer.

Lidt om serien

PENDLERKIDS er en komedie-musical-serie for børn i 15 afsnit. Den handler om en gruppe børn, der hver anden weekend kører med børnetoget mellem Sjælland og Jylland.

Til hverdag har børnene rigeligt at gøre med deres hverdagsliv og skole, men i toget har de et fristed. Det er en tur på tre timer hvor de er sammen på deres egne præmisser. Et frikvarter væk fra de voksne (bortset fra Ole – der skal passe på dem) og alle de ting der presser på derhjemme med forældre og pligter.

Børnenes tog er blå og hedder Thomas

Hvor er Thomas Tog? Hvor er Thomas Tog?!" er der en lille dreng, der råber. Allerede på Odense Banegård kigger børnene efter det gamle blå tog fra Storbritannien. De skal alle sammen besøge Danmarks Jernbanemuseum, hvor Thomas Tog er gæstestjerne i anledning af Bededagsferien.

Fortællingen er, at toget kommer til Danmark og skal hjælpe til med den danske jernbane.

"I dag har vi for eksempel en godsvogn, som ikke kan flyttes. Det hjælper Thomas Tog med. Han løser jo alle problemer," siger Jørgen Larsen, medarbejder på Danmarks Jernbanemuseum.

Og selvom Bededagsferien ikke engang er begyndt for alvor, så strømmer børnefamilierne til for at komme ud at køre med det lille damptog. De fleste danske børn kender Thomas Tog fra tegnefilm på TV2, og 6-årige Frida er en af de rigtige fans:

"Jeg har kendt ham, siden jeg var 3 år, og vi har en hel masse film med ham derhjemme," siger hun ivrigt, mens toget tøffer af sted på den lille strækning foran jernbanemuseet.

"Han sagde fuut fuut!" råber 4-årige David til sin storebror Alexander på 6 år. De to drenge har glædet sig i flere dage til at se toget, og nu har de endelig prøvet at køre med det. "Han fløjtede hele tiden," siger storebror Alexander og tripper for at komme videre ind og lege med Thomas Tog-legetøjet.

Besøgende rejser langvejs fra

Besøget af Thomas Tog er en stor begivenhed for børn over hele Danmark, fortæller Jørgen Larsen:

"De kommer fra Skagen, Frederikshavn og Nordsjælland. Så de rejser langt for at se toget," siger han.

Udover at komme ud at køre med selve toget, kan børnene også købe Thomas Tog-souvenirs, lege med Thomas Tog-legetøj, se ham spise lakridser (læs: kul) og få Thomas Tog-tatoveringer og ansigtsmaling.

Det sidste har de tre venner Tøger, Laurits og Sigurd, som alle er 7 år, benyttet sig af. De er blevet malet i ansigtet med blå, grå og røde farver og har flere tatoveringer på armene. De tre venner har hørt om Thomas Tog fra en ven og ville derfor se det i virkeligheden.

"Før interesserede jeg mig ikke særlig meget for tog," siger Sigurd, "Men det gør jeg i hvert fald nu!"

FAKTA:

Thomas Tog blev opfundet i 1984, som et børneshow, der hed Thomas The Tank Engine & Friends

Den første Thomas Tog-fortæller var Ringo Star fra The Beatles

Det er sjette gang, at Thomas Tog besøger Danmark

Det 45 tons tunge tog er blevet fragtet helt fra Wales

Man kan besøge Thomas Tog på Danmarks Jernbanemuseum fra 25.-28. april

Museet har åbent fra klokken 9-16

Se mere om Thomas Tog på Jernbanemuseets hjemmeside

DSB anlægger midlertidig station vest for Roskilde

Under sommerens sporarbejde kører der ingen tog mellem Roskilde og Holbæk. I stedet kører togene mellem Østerport og den midlertidige station, Roskilde Vest. Stationen bliver anlagt i Store Bededagsferien, så den er klar til den 18. maj, hvor sporarbejdet går i gang.

Stationen, der får egen busterminal og over 400 gratis parkeringspladser, kommer også til at rumme en kaffebar, chaufførstue og toiletter. DSB anlægger den midlertidige station for at undgå det trafikkaos, der uvægerligt ville opstå, hvis det store antal busser skulle køre til og fra stationen inde i Roskilde centrum, forklarer specialkonsulent Poul Dreyer, DSB, der er projektleder på byggeriet.

Under sporarbejdet sidste sommer kneb det desuden med at skaffe tilstrækkelig mange parkeringspladser i Lejre.

"Vi forventede at omkring 100 bilister ville køre til Lejre i bil og tage toget resten af vejen, men der kom op til 170 og havde vi kunnet skaffe endnu flere pladser, ville disse sandsynligvis også have været brugt," siger Poul Dreyer.

Kunderne, der ankommer til Roskilde Vest med togbus eller i egen bil, kan enten vælge at sætte sig direkte over i toget eller fra mandag til fredag lægge vejen forbi stationens kaffebar og få sig en kop kaffe på DSB's regning.

DSB har nemlig indgået en aftale med forpagterne af caféen på Lejre Station, Klaasje & Henry, der under sommerens sporarbejde rykker ud til Roskilde Vest.

"Da Lejre Station er lukket under sporarbejdet, ville caféen ikke få nogen omsætning. Og vi er derfor glade for at kunne hjælpe caféen gennem en vanskelig tid og samtidig give pendlere en lille kompensation for de forlængede rejsetider under sporarbejdet," siger Poul Dreyer.

"Vi anlægger først og fremmest Roskilde Vest for at kunne give vores kunder en pålidelig rejse. Vores erfaring er, at det vigtigste for kunderne er, at de kan stole på, hvornår de kommer frem – også selv om deres rejsetid midlertidigt bliver lidt længere – for de fleste omkring et kvarter," afslutter Poul Dreyer.

Fakta

I perioden 18. maj – 1. september lukker Banedanmark for trafikken mellem Roskilde og Holbæk for at udføre sporarbejde og anlægge nye stationer i Lejre og Hvalsø.

Ro Vest anlægges på en mark for enden af Lindendborgvej ved dens udmunding i Ringstedvej. Marken retableres inden den 1. oktober.

For langt de fleste kunder vil sporarbejdet medføre en forlænget rejsetid på omkring 15 minutter.

Nu kører togene igen over Limfjorden

Klokken kvart i fem mandag morgen passerede InterCityLyn-tog 10, som det første passagertog i mere end et år Jernbanebroen over Limfjorden.

Broen påsejledes af det finske fragtskib Ramona den 28. marts sidste år, og ødelæggelserne var så omfattende, at det var nødvendigt at erstatte broens ødelagte klappag med et nyt. Det kom imidlertid til at tage en hel del længere tid end ventet at få leveret et nyt klappag i en ordentlig kvalitet.

I dag mandag er der helt præcist gået et år, en måned og en dag siden påsejlingen. Det var der næppe mange, der havde forestillet sig på dagen efter påsejlingen. Heller ikke Banedanmarks brovagt, Bro-Kurt, som denne artikels forfatter interviewede ude på den ødelagte bro.

"Du kan godt hilse over i København og sige, der ikke kommer til at køre tog her foreløbig," lød det på sindigt jysk.

DSB byder nu Bro-Kurt og kunderne velkommen tilbage på banen med servering af gratis kaffe og et stykke chokolade i togene fra mandag til fredag.

Desuden har DSB besluttet at gøre det gratis at køre i tog mellem Hobro og Frederikshavn i hele september måned. Valget er faldet på september, fordi DSB gerne vil sikre sig, at flest mulige får glæde af tilbuddet. Kunderne skal kunne nå at afbestille deres månedskort og nå tilbage fra sommerferie.

I dag mandag markeres genåbningen af Jernbanebroen over Limfjorden med et særtog fra Frederikshavn til Aalborg, hvor de lokale politikere og pressen er inviteret med. På turen, hvor DSB serverer morgenmad, giver DSB's vicedirektør, chef for Trafikteknik, Ove Dahl Kristensen, et oplæg om DSB's planlagte initiativer i Nordjylland.

Der kommer som et forsøg til at køre InterCityLyn-tog mellem Københavns Hovedbanegård og Skagen fredage og søndage i skolernes sommerferie fra den 28. juni til den 11. august.

I løbet af sommermånederne indsætter DSB IC4-tog som erstatning for langt størstedelen af MR-togene i regionaltogstrafikken i Nordjylland.

Og endelig planlægger DSB en ny køreplan, der resulterer i flere afgang, kortere køretider og bedre forbindelser mellem landsdelene Himmerland og Vendsyssel.

Når særtog ankommer til Aalborg Banegård kl. 8.50, tager byens jernbaneorkester imod gæsterne, og der vil være taler ved trafikdirektør Peter Svendsen, Banedanmark, regionsrådsformand Ulla Astman (S) og rådmand i Aalborg Thomas Kastrup-Larsen (S). DSB serverer kaffe og chokolade til de fremmødte, og alle er velkomne.

Vært for arrangementet er regionschef for DSB Stationer og Tryghed Jylland & Fyn Jørgen D Rasmussen.

Læs mere om særtog og de nye initiativer i Nordjylland på abc.dsb i morgen tirsdag.

Kort om broklappen

Broen påsejledes af fragtskibet Ramona den 28. marts sidste år. Skaderne på broklappen var så omfattende, at det var nødvendigt at erstatte den med en ny.

Den nye broklap har været forsket ad flere omgange. Banedanmarks entreprenør MT Højgaard har da fået kraftig kritik for ikke at have ført tilstrækkeligt tilsyn med arbejdet, der er udført hos en underleverandør i Polen.

Da den færdige broklap ankom til Aalborg Havn, konstaterede kontrollanterne, at der var mange og alvorlige fejl i svejsningerne, der bandt broen sammen, at det var nødvendigt, at sandblæse malingen af, slibe svejsningerne bed og begynde forfra.

MT Højgaard, der i den første uge forsvarede sin polske underleverandør, som selskabet havde samarbejdet med gennem en årrække, fyrede kort tid efter polakkerne og hyrede i stedet to lokale smedefirmaer i Nordjylland til at rette op på fejlene.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 25. april 2013**
(JSL via BL)

Ti 30/4 2013

Det koster at true med bomber

Kort før jul sidste år blev der indtelefoneret en bombetrussel mod Brønderslev Station. Trusselen viste sig at være falsk, men den havde alligevel store konsekvenser for togdriften og stationen. Mandag faldt der dom i sagen i retten i Hjørring, hvor to piger på 14 og 16 år stod tiltalt for at have ringet bombetrusselen ind.

Dommeren og de to domsmænd idømte den 16-årige ti dages betinget fængsel med en prøvetid på et år og med vilkår om, at hun skal være under tilsyn af kommunen i et år. Hun skal også betale i alt cirka 8000 kroner i erstatning til blandt andet DSB.

De lagde, ligesom anklageren gjorde i sin procedure, vægt på overvågningsvideoen og mente, at den måde, som de to piger går hen til telefonboksen på viser, at der har været en fælles forståelse mellem de to piger om, hvad der kunne ske. At dommen blev betinget skyldes den 16-åriges unge alder. Den 16-årige udbad sig betænkningstid med hensyn til, om dommen skal ankes.

Den 14-årige var ikke tiltalt, da hun er under den kriminelle lavalder, og dermed kan hun ikke straffes.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 30. april 2013**
(JSL via BL)

/5 2013

EU-licens og certifikat

Alle lkf i EU, og dermed Danmark, skal have en ny licens og et nyt certifikat. Der er kommet en EU-lovgivning (BEK. 985).

Kilde: **NYHEDSBREV**, SIKKERHED, maj 2013

Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere⁶⁾

BEK nr 985 af 11/10/2011 Gældende. Offentliggørelsesdato: 13-10-2011. Transportministeriet

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=138693>

En licens er ikke det samme en attest.

Ordet "licens" dækker over retningslinjer i form af viden, egenskaber og krav.

Ordet "attest" betyder, at lkf har eksamineret viden om det pågældende litra og må betjene det.

(BL)

To 2/5 2013

DSB benyttede broåbning til at præsentere forslag til ny køreplan

Banedanmark kunne mandag den 29. april melde Jernbanebroen over Limfjorden klar til trafik. Det markerede DSB samme morgen med taler og musik på Aalborg Banegård.

Landsdelens politikere og den lokale presse var inviteret til at køre med særtog fra Frederikshavn til Aalborg for at deltage i arrangementet.

DSB's regionschef Jørgen D Rasmussen bød gæsterne velkommen og konstaterede, det var et år, en måned og en dag siden, det finske fragtskib Ramona påsejlede broen.

Gratis tog i september

"Det har berørt 10.000 kunder, der dagligt tager toget på strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn. Dem vil vi gerne byde velkommen tilbage på banen og serverer derfor gratis kaffe og et stykke chokolade i togene fra mandag til fredag," sagde han.

Jørgen D Rasmussen føjede til, at DSB havde besluttet at gøre det gratis at køre i tog mellem Hobro og Frederikshavn i hele september måned.

"Valget er faldet på september, fordi DSB gerne vil sikre sig, at flest mulige får glæde af tilbuddet. Kunderne skal kunne nå at afbestille deres månedskort og nå tilbage fra sommerferie. Det er et beskedent plaster på såret men dog et plaster på såret, som jeg håber, kunderne bliver glade for," sagde han.

⁶⁾ **Kompetencer til opnåelse af lokomotivførertilicens**

1. Personen skal have opnået: ...

Nordjyske Jernbaner tager gerne over

Inden han gav ordet videre til regionsrådsformand Ulla Astman (S), takkede Jørgen D Rasmussen for det stærkt samarbejde, DSB har med Region Nordjylland.

Midt i alle bekymringerne om broen, har DSB indgået en aftale med Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner, om, DSB som et forsøg kører lyntog mellem København og Skagen i sommermånederne.

"Det er en opgave, vi er rigtig glade for, som ligger godt til DSB, og som vi forventer os meget af. Jeg vil derfor gerne starte med at sige tak til den næste taler, regionsrådsformand Ulla Astman, for aftalen. Jeg tror, vi er mange, der glæder os til at tage toget til Skagen," sagde han.

I sin tale lagde regionsrådsformanden ud med at takke nordjyderne for deres tålmodighed men lagde heller ikke skjul på, at hun mente, at Nordjyske Jernbaner, der er ejet af Region Nordjylland, er klar til at overtage DSB's regionaltogetrafik mellem Skørping og Frederikshavn.

DSB har en plan

Blandt tilhørerne var der ingen tvivl om signalet. DSB's omdømme i landsdelen har lidt under bropåsejlingen og beslutningerne om at erstatte IC3-tog med MR-tog i 2012 og senest lukningerne af Kort & Godt-butikkerne i Hobro og Brønderslev.

I DSB's ledelse er da også en erkendelse af, at det er nødvendigt at komme stærkt igen, og at i øvrigt glimrende initiativer som gratis kørsel og lyntog til sommerturisterne ikke kan stå alene.

I en orientering til de nordjyske borgmestre og regions- og folketingsmedlemmer, der var med i særtoget mandag morgen, løftede vicedirektør for DSB Trafikteknik Ove Dahl Kristensen således sløret for DSB's fremtidsplaner for landsdelen.

"Vi begynder at indsætte flere IC4-tog i løbet af sommeren, hvor de erstatter mange af MR-togene, der kører i regionaltogetrafikken i dag," forklarede han.

Når udskiftningen af materiellet er sket, har DSB udarbejdet forslag til ny køreplan med faste minuttal, flere afgange, kortere rejsetider og bedre forbindelser mellem Himmerland og Vendsyssel.

Som med alle andre ændringer, er den nye køreplan en fordel for nogen og en ulempe for andre. DSB forventer imidlertid, at hele 600.000 kunder årligt får fordele af den nye køreplan. Ove Dahl Kristensen håber, at den kan træde i kraft senere i år, men det forudsætter, at der er regional opbakning til planen, fordi busserne og lokalbanernes køreplaner skal afstemmes med DSB's.

"Det er oplagt at markedsføre den nye plan med en måneds gratis kørsel. Så mange hurtigt får øje på gevinsten og fortsætter som kunder, når den gratis måned er ovre," siger han.

Fakta: Fordele ved en ny køreplan

- 1) Afgange på faste minuttal.
 - 2) I Vendsyssel kommer der til at køre tog hver halve time i stedet for som i dag hver time.
 - 3) InterCityLyn-togene får 10 minutters kortere køretid. Det opnås gennem et kortere ophold i Aalborg og omlægning af krydsningerne på den enkeltsporede strækning mellem Aalborg og Frederikshavn.
 - 4) Færre togsift. Kunderne får ét regionaltogetssystem i dagtimerne, der betjener alle fra Skørping i syd til Frederikshavn i nord. I dag kører der ét regionaltogetssystem mellem Skørping og Lindholm og et andet mellem Aalborg og Frederikshavn. Kunderne, der er afhængige af at skulle skifte mellem de to togsystemer, har i dag en meget lang overgangstid inde i Aalborg. Ove Dahl Kristensen forventer da også, at det nye sammenhængende togsystem trækker mange nye kunder til.
- Aalborg Jernbaneorkester spiller ved særtogets ankomst til Aalborg Banegård

Det er Præcisionsdag på mandag

På mandag den 6. maj gentager DSB og Banedanmark succesen med Præcisionsdagen.

Temaet er 'afgang på sekundet' og mere viden om de årsagsforklaringer, der ligger mellem 0 sekunder og 2:59 minutter på fjernbanen samt 0 sekunder og 1:59 minutter på S-banen.

I dag starter Præcisionsdagen kl. 7 og slutter klokken 15. Denne gang er der særlig fokus på morgenmyldretiden.

I fremtiden planlægger DSB og Banedanmark at afholde tre Præcisionsdage årligt: Én i foråret, en i efteråret og en op til jul.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 2. maj 2013**

(JSL via BL)

Forside > Presserum > Banedanmarks medarbejderblad

Banedanmarks medarbejderblad

Banedanmark udgiver hver 14. dag medarbejderbladet baneavisen.

Fra og med nr. 1 2006 kan du hente pdf-udgaver af baneavisen ved at klikke på linkene til højre.

Banedanmarks medarbejderblad. Læs blandt andet artikler om langtidsfriske medarbejdere, om trafikinformationen og om Oddesundbroen, der fylder 75 år. 4 sider (Maj 2013)

Kilde: <http://www.bane.dk/publikationer.asp?artikkelID=3038>

(BL)

Fr 3/5 2013

Regionsformand vil have Regionstog til at køre til København og ny IC4-rapport

På

<http://folketidende.dk/artikel/regionstog-b%C3%B8r-k%C3%B8re-til-k%C3%B8benhavn-i-myldretiden>

kan man læse, at formanden for Region Sjælland vil have Regionstog til at køre direkte tog til København, fordi der mangler siddepladser i DSB's tog. I P4 Sjælland hørte jeg fredag 3. maj 2013 en BDK-medarbejder udtale, at der ikke er kapacitet til flere tog nærmest København.

På <http://www.ft.dk/samling/20121/almedel/tru/bilag/228/1236074.pdf> kan den nyeste statusrapport om IC4 hentes.

(JSL via BL)

Sø 5/5 2013

Far og to teenagere døde i Vinderup-ulykke

En far og hans to teenagebørn er omkommet ved ulykken nær Vinderup søndag formiddag, hvor et tog påkørte en bil i en jernbaneoverskæring.

Kilde: http://www.avisen.dk/far-og-to-teenagere-doede-i-vinderup-ulykke_216881.aspx

(BL)

Ma 13/5 2013

Sidder uniformen, som den skal?

Lokomotivførere, S-togsrevisorer, togførere og salgsmedarbejdere har alle én ting til fælles i DSB: De skal bære uniform, når de er på arbejde.

Derfor bliver der i denne uge lavet en undersøgelse, hvor de fire medarbejdergrupper kan vurdere uniformen. I undersøgelsen, som bliver sendt ud per mail, kan medarbejderen tage stilling til hver enkel uniformsdel og melde tilbage, hvis nogle dele ikke fungerer optimalt.

Uniformen blev designet i 1999/2000, og der er sket meget siden da både designmæssigt og i forhold til de arbejdsituationer, de forskellige medarbejdergrupper står i.

Derfor er forskellige dele af uniformen løbende blevet ændret, fortæller marketingschef, Line Nielsen og opfordrer alle medarbejdere, der bærer uniform, til at deltage i undersøgelsen:

”Vi vil gerne have alle ønsker og holdninger med inden designprocessen sættes i gang, så vi kan sikre, at de ændringer, der er vigtige for mange også indgår i et ændret design,” siger hun.

Uniformsundersøgelsen bliver sendt direkte til medarbejdergrupperne tirsdag og onsdag i denne uge, og den vil være tilgængelig i en uge.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 13. maj 2013**

(JSL via BL)

Ti 14/5 2013

Omfattende ændringer i togtrafikken i pinsen

Banedanmark gennemfører i pinsen omfattende spor- og broarbejde på det vestlige Fyn og i Trekantsområdet i Jylland, og det betyder store ændringer i togtrafikken. Arbejdet vil påvirke landsdeltrafikken i begge retninger, og det vil betyde væsentlig længere rejsetid for intercity og intercitylyn.

Det er især strækningen mellem Odense og Vejle, hvor der skal udskiftes sveller og udføres broarbejde, at togtrafikken vil blive påvirket. For strækningen gælder det, at der vil blive indsat togbusser mellem Odense og Vejle og Fredericia og Vejle fra den 17. maj om aftenen til den 20. maj midt på dagen.

Blandt flere andre strækninger betyder arbejdet længere rejsetider fra København mod henholdsvis Aarhus, Aalborg, Frederikshavn og Struer.

For mere information gå på www.rejseplanen.dk, som har opdateret trafikinformation. På www.dsb.dk/trafik kan man finde supplerende information.

Fusion af S-tog og DSB er endeligt godkendt

Der har i dag været ekstraordinært bestyrelsesmøde i DSB SOV og i DSB S-tog A/S. Begge bestyrelser har endeligt besluttet at fusionere DSB S-tog A/S ind i DSB SOV. Det fortsættende selskab er DSB SOV, der har overtaget alle tilgodehavender og forpligtelser fra DSB S-tog A/S, der ophører at eksistere som selvstændigt selskab. DSB S-tog fortsætter som binavn til DSB SOV.

Beslutningen om at sætte gang i fusionen blev truffet på møder i de to bestyrelser i slutningen af marts i år og er nu faldet på plads.

Administrerende direktør i DSB, Jesper Lok, har betegnet fusionen som et "skridt i at samle togdriften i DSB i én virksomhed":

"En sammenlægning giver os mulighed for i endnu højere grad at tilbyde vores kunder det, de forventer af os – nemlig et produkt, der hænger sammen hele vejen rundt," udtaler Jesper Lok.

Anders Egehus har hidtil været administrerende direktør for DSB S-tog A/S og fortsætter nu som direktør for Operation & Strategi, der omfatter driften af både S-tog og Fjern & Regional.

Fusionen af DSB SOV og DSB S-tog sker med tilbagevirkende kraft per 1. januar 2013.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 14. maj 2013**

(JSL via BL)

On 15/5 2013

DSB bliver røgfrit fra juli 2014

DSB har besluttet at indføre total røgfri arbejdsplads med virkning fra den 1. juli 2014.

Beslutningen er truffet som led i at gøre DSB til en sund virksomhed med et sundt miljø og arbejdsmiljø for både kolleger og kunder. Samtidig følger DSB tendensen fra store private og offentlige virksomheder i Danmark og udlandet, der også er røgfri af hensyn til kolleger og kunder. DSB besluttede at gøre alle tog røgfri i 2007 og går dermed næste skridt i den udvikling med at gøre alle DSB's områder røgfri fra juli 2014.

I juni 2012 viste en brugerundersøgelse i DSB, at hele 70 % af ikke-rygerne ønsker enten et totalt rygeforbud eller særlige ryger-zoner og rygerne er heller ikke så skeptiske overfor forbud som tidligere. Samtidig har de særlige pendlertalsmænd flere gange efterspurgt en markant indsats mod rygning på stationer og perroner.

"Med beslutningen om et røgfrit DSB ønsker vi at imødekomme ønsket fra mange af vores kunder samt at følge tendensen med røgfri områder hos andre offentlige og private virksomheder. Vi ønsker et sundt DSB – også på dette område. Vi har besluttet Røgfrit DSB fra 1. juli næste år, så der er tid til at vænne sig til de nye forhold. Vi oplever i dag rygeforbud på offentlige steder som tog, fly, sygehuse og de fleste offentlige bygninger, lige som, at enkelte kommuner har planer om at blive fuldstændigt røgfri," siger kommerciel direktør Susanne Mørch Koch.

DSB vil informere kunderne i detaljer om de nye regler forud for den 1. juli 2014. Internt tilbyder DSB rygestop-kurser til alle ansatte allerede fra august og i løbet af det næste år vil der blive udarbejdet andre særlige tilbud til ansatte.

Tiltaget vil gælde på alle DSB's arealer. Banedanmark bakker op om den røgfri togrejse, og de fælles områder på perroner og stationer bliver også røgfri fra juli 2014.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 15. maj 2013**

(JSL via BL)

Retskrivningsregler

§ 19. Skrivemåden uafhængig af udtalen

(4) Talord

Skrivemåden af forbindelser med ord som femkroners, treværelers mv. følger hovedreglen i § 18 og retter sig efter udtalen. Det betyder at ordforbindelser der har to gængse udtaler, også kan skrives på to måder:

et femkroners frimærke el. et femkronersfrimærke

et 5-kr.s frimærke (jf. § 57.4) el. et 5-kr.s-frimærke (jf. § 57.4)

en etbinds udgave el. en etbindsudgave

et firemotorers fly el. et firemotorersfly

en attenårs fødselsdag el. en attenårsfødselsdag

en 18-års fødselsdag (jf. § 57.4) el. en 18-årsfødselsdag (jf. § 57.4)

en 200-km's grænse (jf. § 57.4) el. en 200-km's-grænse (jf. § 57.4)

en topersoners bil el. en topersonersbil

en femårs dreng el. en femårsdreng.

Kilde: <http://www.dsn.dk/retskrivning/retskrivningsregler/a7-18-19/a7-19>

(BL)

“Kun 19 ud af de 83 bestilte IC4-tog er nu i drift. DSB har i alt klargjort 45 togsæt, men driftsstabiliteten er fortsat for lav til at indsætte flere end de 19 tog. Til epn.dk siger Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen:

»Det lyder næsten, som om det går den forkerte vej, og det må ministeren redegøre for. Jeg troede faktisk, at der kører flere tog«

Kilde: POLITIKEN, **NYHEDER**, torsdag 16. maj 2013, side 2
(BL)

Pendlerrepræsentant roser DSB's nye rygepolitik

DSB skærper kursen over for rygning og forbyder indtagelse af tobak på alle udendørs arealer fra den 1. juli 2014, og det er en rigtig god beslutning. Det mener pendlerrepræsentant Elsa Munk Rasmussen, Nordvestbanen, der dagligt rejser på strækningen mellem Holbæk og Københavns Hovedbanegård.

Hvad mener du om DSB's nye rygepolitik?

”DSB sender et signal om, I gerne vil være en sund og grøn virksomhed, og så holder det ikke at pulse løs. Jeg synes, det er SÅ godt, og jeg kan næsten ikke få armene ned. Jeg mener, det er rigtigt set af DSB at være på forkant inden revisionen af rygeloven næste år medfører nogle naturlige restriktioner for rygning i det offentlige rum.

Hvad siger du til dem, der mener, at DSB's nye rygepolitik blot flytter problemet nogle få meter – ud på fortovet lige foran stationsbygningerne?

Jamen, jeg vil gerne have rygning i det offentlige rum gjort fuldstændig forbudt. Jeg mener ikke, at det kan være rigtigt, at vi der enten tåler eller bryder os om rygning, skal være tvangsindlagt til at være i det.

Der er nogen, der mener, at rygning er en privat sag, og at det ikke er noget, du som pendlerrepræsentant skal have en holdning til. Hvad siger du til det?

Hvad folk foretager sig derhjemme er naturligvis en privat sag, men når det sker i det offentlige rum, mener jeg, at jeg som pendlerrepræsentant skal have en holdning til det, og jeg vil altså gerne have gjort det forbudt. Jeg håber også, der kommer en lovstramning med revisionen af

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 16. maj 2013**
(JSL via BL)

Internetsignal i toget testes nu i hele Danmark

”Se, nu har denne operatør dårlig forbindelse, men jeg kan stadig bruge de andre operatører, så jeg mister ikke internetforbindelsen,” siger den entusiastiske Hassini Laribi, mens han peger på sin computerskærm.

Den bærbare computer er fastsat til et virvar af ledninger i IC3-toget til Kalundborg, og på en lamineret seddel, som er fastgjort til bordet, står der: ”Vi tester sammen med TDC nyt udstyr, der på sigt vil give vores kunder adgang til et bedre internet. Fortsat god rejse.”

Hassini Laribi er løsningsarkitekt og arbejder for det britiske firma Nomad Digital, der laver internetløsninger til transportvirksomheder verden over, og som også har leveret internetløsningen i S-tog. I denne uge er han sammen med Allan Lindegaard, som er elektriker på værkstedet i Aarhus, på rundtur i hele Danmark for at undersøge, hvor god en internetforbindelse, der kan opnås på et tog i fuld fart.

Bedre internet i togene indgår netop i planen om at sikre et mere effektivt togselskab og forbedre kundeoplevelsen. DSB's administrerende direktør Jesper Lok udtalte følgende til Jyllands-Posten i sidste uge:

”Tiden, man bruger i toget som passager, skal være mere produktiv. Og internettet er afgørende for passagererne – både erhvervsrejsende, pendlere og alle andre passagerer.”

Det er Allan Lindegaard enig i:

”Vi kan jo ikke lave om på rejselængden fra København til Frederikshavn, men vi kan gøre turen bedre, så den ikke føles så lang,” siger han fortæller, at målet er at give DSB's kunder bedre mulighed for at arbejde eller lade sig underholde på deres togrejse.

Indførelse af ny teknologi betyder, at internetforbindelsen ikke er afhængig af én operatør, men i stedet kan 'shoppe' rundt mellem de forskellige operatører for at finde den bedste forbindelse. Systemet kan også kombinere de forskellige operatører, så de samlet set giver en bedre forbindelse. Og hvis det er bedre at bruge 4G et sted, men 3G et andet sted, så vælger systemet automatisk det.

Når Hassini Laribi og Allan Lindegaard har kørt Danmark tyndt og testet internet på alle strækninger, vil man kunne lave et kort der viser, hvad kunderne i fremtiden vil kunne forvente af internetdækning på togturen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 17. maj 2013**
(JSL via BL)

Ti 21/5 2013

Første hverdag på Roskilde Vest forløb fint

I dag tirsdag var dagen, hvor DSB's midlertidige station, Roskilde Vest, skulle stå sin prøve.

Det var den første hverdag med fuldt tryk på for stationen, der fungerer som omstigningsstation under sporarbejdet på Nordvestbanen.

På en almindelig hverdag berører sporarbejdet 10.000 kunder, der alle sammen skal skifte mellem tog og bus på Roskilde Vest. Det skal de fortsætte med frem til den 1. september, hvor årets etape af sporarbejdet slutter.

DSB har valgt at anlægge den midlertidige station på en bar mark ved Holbækmotorvejens afkørsel 'Roskilde Vest', fordi det begrænser rejsetidsforlængelsen for kunderne til 10-15 minutter hver vej. Skulle busserne, som DSB har sat ind under sporarbejdet, have kørt til og fra Roskilde centrum, ville rejsetiden have været betydeligt længere.

Flere skilte og mere lys på vej

De ansvarlige for etableringen af Roskilde Vest, projektleder Poul Dreyer, Trafikteknik, og markedschef Peter Witthøft-Rasmussen, Stationer & Tryghed, var på plads tirsdag morgen for at se, hvordan afviklingen af morgenmyldretidstrafikken forløb.

De var begge meget tilfredse med trafikafviklingen men aftalte, at de ville sørge for at sætte nogle flere sandwichskilte op, der kort forklarede om bussernes ruter, ligesom de traf aftaler med elektrikerens, der skulle sørge for opsætning af et stationsur og bedre belysning på parkeringspladsen.

På parkeringspladsen, hvor der er pladser til 400 personbiler, var der tirsdag morgen fyldt rigtig godt op, men projektleder Poul Dreyer har været så forudseende, at han har aftalt med lodsejeren, at DSB kan disponere over det tilstødende stykke mark, hvis det skulle blive nødvendigt.

Rettidighed på 100 procent

Da redaktionen forlod Roskilde Vest ved halv ni-tiden tirsdag morgen, lå rettidigheden på 100 procent, og det var noget, der passede trafikchef Stig Friisbæk, der selv er daglig pendler på Nordvestbanen, rigtig godt. Han noterede sig dog, at der godt kunne blive behov for at sætte en ekstra vogn på firvognstoget 2508, der kører fra Roskilde Vest kl. 7.55.

Ved redaktionens slutning kl. 14 var rettidigheden på Nordvestbanen faldet til 98,2 procent, men det var fortsat i den høje ende i forhold til landsgennemsnittet, der lå på 93,9 procent.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 21. maj 2013**
(JSL via BL)

To 23/5 2013

Det gamle pakhuss slår revner – men er det farligt eller ej?

VEJLE – Ekspertter er ikke enige om, hvor skadet byens i øjeblikket mest omtale bygning, Godspakhuset på Gammelhavn, er. En tilstandsrapport fra 2008 slår fast, at hovedbygningen bør rømmes, hvis ikke en alvorlig sætningsskade reparerer. Men to år senere konkluderer en anden rapport, at tilstanden ikke er kritisk

side 2

Kilde: **Vejle Amts Folkeblad**, VEJLE, **torsdag 23. maj 2013**, side 1

Ekspertter uenige om, hvor skadet godsbanebygningen er

Avisen har fået aktindsigt i to rapporter, der fik DSB Ejendomme til at rømme omstridt godsbanegård. Rapporterne er dog ikke nogen dødsdom over bygningen.

...

Kilde: **Vejle Amts Folkeblad**, VEJLE, **torsdag 23. maj 2013**, side 2. Af Torben Juhler
(BL)

S-tog og politi samarbejder mod lommetyve

Lommetyveri på stationer og i S-tog er et stigende problem. En analyse fra Nordsjællands Politi viser, at der er sket en stigning fra 2012 til 2013.

Tyverierne sker oftest natten mellem lørdag og søndag, og det er derfor for det meste trætte unge mennesker, der er på vej hjem fra byen, som bliver bestjålet, fordi de enten er faldet i søvn eller ikke er opmærksomme på deres ejendele.

Derfor gennemfører Nordsjællands Politi og S-tog Service en aktion natten mellem lørdag og søndag, hvor otte S-togsrevisorer og en leder, samt fire politifolk og en leder patruljerer ved udvalgte S-togsstationer. Indsatsen vil primært ske ved Hillerød, Allerød, Lyngby og Frederikssund.

Indsatsen er en del af projekt "En tryk rejse!", hvor S-tog og Nordsjællands Politi samarbejder om at nedbringe det stigende antal lommetyve og gøre S-togsrejsen mere sikker.

Formålet med aktionen er at skabe mere tryghed for de rejsende og selvfølgelig forsøge at anholde nogle af lommetyvene. Men teamleder i S-tog Service, Sidsel Bruun Heegaard, håber også på, at projektet kan virke forebyggende:

"Vi håber, at det massive fokus på lommetyvene vil virke præventivt, da både kunderne og lommetyvene selv vil finde ud af, at politiet er til stede. På den måde vil kunderne passe mere på og lommetyvene vil forhåbentlig forsvinde," siger hun.

Weekendens aktion er den første af mange aktioner. De næste vil foregå i løbet juni og i efteråret 2013.

Udover polititilstedeværelse har trafikinfo udarbejdet et udkald for at oplyse weekend-kunderne om risikoen for lommetyveri. Derudover er der information på infoskærmene i S-togene fra fredag klokken 16.00 til søndag klokken 8.00, og lokomotivførerne laver udkald på de tidspunkter, hvor mange skal hjem fra byen om natten.

Med de tiltag håber Sidsel Bruun Heegaard også, at det kan hjælpe kunderne til at passe bedre på deres ejendele og være opmærksom på, at det ikke er en god ide at falde i søvn på vej hjem fra en bytur.

Bliv reddet og se Storebælt om natten

Hvis du altid har drømt om at blive reddet, eller hvis du altid har spekuleret over, hvordan Storebælt ser ud om natten, så læser du det rette sted.

DSB søger nemlig lige nu frivillige, som vil agere evakuerer til den store beredskabsøvelse på Storebæltsbroen natten mellem den 15. og 16. juni.

Det bliver en spændende nat, hvor man får et unikt indblik i en redningsaktion, hvor beredskabet arbejder på højtryk.

Der skal bruges omkring 300 frivillige, så der er masser plads til at tage familie og venner med. De frivillige skal agere passagerer, som skal evakueres af beredskabet.

Formålet med øvelsen er at afprøve og vurdere samarbejdet mellem de forskellige komponenter i redningsberedskabet i relation til de udarbejdede procedurer, herunder alarmering, disponering, indsats og ledelse.

Herudover skal øvelsen afdække eventuelle uhensigtsmæssigheder med henblik på tilpasning og forbedringer. Som noget nyt skal der afprøves en ny mobil trappeovergang fra vej- til togbro, en gangbro mellem 2 togsæt, samt den nylig indrettede behandlingsplads i Nyborg.

Du kan tilmelde dig selv samt familie og venner. Det er først-til-mølle-princippet, så hold dig ikke tilbage.

Tilmelding sker her

Kilde: DSB Intranet, **fredag 24. maj 2013**

(JSL via BL)

Ti 28/5 2013

DSB og politi går kamp mod tog-tyve

TYVERIER. Nogle kriminelle har opdaget, at fulde unge, der snorkover i S-tog på vej hjem fra natlige byture i weekenden, er lette at rippe for kostbare smartphones og kontanter.

Så i de små timer mellem lørdag og søndag startede et

utraditionelt samarbejde mellem DSB og Nordsjællands Politi.

»Der har været en række episoder, hvor man har stjålet effekter fra lommerne på sovende passagerer,« siger Mogens Mogensen fra Nordsjællands Politi.

»Det kunne vi ikke sidde

overhørig, så vi er sammen med DSB's S-togsrevisorer ude på forskellige S-togstationer på de tidspunkter, hvor tyverierne kan ske,« forklarer han.

Et hemmeligt antal betjente i både civil og uniform ledsager S-togsrevisorerne ude i togene,

hvor de både skal afsløre og afskrække tyve, samtidig med at de skal gøre turen tryk for lovlydige passagerer.

Tryghedsindsatsen vil køre nogle weekender på forskellige S-togsstrækninger.

Foruden patruljeringen vil

DSB med informationsmateriale advare sovende passagerer mod risiko for tyveri.

Kilde: **mx metroxpress**, **tirsdag 28. maj 2013**, side 3

Køreledninger i tognettet er fulde af kostbart kobber.

Massiv nedgang i kobbertyverier

INDSATS. De kobbertyve, der i 2011 og 2012 konstant lammede S-togstrafikken i Hovedstadsregionen, er takket være en massiv indsats fra politi og Banedanmark stort set udeblevet i 2013. Kun en enkelt gang i år, i marts, slog de til.

Tyvne, der klipper kablerne

for at få fingre i kobberet, har i de forgange år været en plage, der månedligt drev S-togspassagerer til vanvid.

»Politiet har gjort en stor indsats og anholdt en bande. Rygtet om, at det ikke er risikofrit, har bredt sig,« siger Ole Lykkegaard, teamleder i Bane-

danmark.

Han glæder sig på passagerernes vegne. Desuden er mange kobberkabler blevet erstattet med mindre ædle metaller, og Banedanmark har indført en lang række tiltag med overvågning.

Kilde: **mx metroxpress**, **tirsdag 28. maj 2013**, side 5

(BL)

On 29/5 2013

Lok vil have ordentligt internet i togene

De fleste, der rejser med bus, tog eller fly kender fornemmelsen. Lige pludselig forsvinder internetforbindelsen.

Hos DSB er man stærkt fokuseret på problemet, men understreger samtidig, at det kun er muligt at løse sammen med teleselskaberne og lodsejerne, der skal lægge arealer til den nødvendige udbygning af mastenet.

Det forklarer Jesper Lok i et interview til Børsen. Anledningen for interviewet er hans første år som administrerende direktør for DSB.

»Udfordringen er, at vi er afhængige af de mobilsignaler, der er. Vi kan ikke sætte vores eget udstyr op, så vi er afhængige af, at der er god mobildækning langs jernbanerne. Vi kan gøre to ting ved signalet: Vi kan sørge for, at det ikke er svagere inde i toget, end det er udenfor. Det andet vigtige er at sørge for, at man kan opnå en stabil trådløs dataforbindelse,« siger Jesper Lok.

Han betegner bedre båndbredde som en af de vigtigste forudsætninger for kunne få flere danskere over i den kollektive trafik, sådan som der er bred politisk enighed om.

»Udfordringen er, at den båndbredde, der er til rådighed i dag, ikke er tilstrækkelig. Begynder 250 kunder i et tog at streame video samtidig, lægger det netværket ned. Hvis det var noget, vi selv kunne løse, ville vi gøre det. Men det samarbejder vi med sektoren om, så folk ser værdien af, at toget er en del af deres daglige arbejde eller færden,« siger Jesper Lok.

Sølvgade gav kulturchok

»Påklædningen var slips og det hele, pigerne måtte ikke gå i lange bukser og man sagde De til hinanden. Ja, en enkelt tiltalte vi endda i 3. person.»

Sådan var det, da Niels Jørgen Pannerup strøg skjorten første gang for at gå på arbejde i DSB's hovedsæde i 1972. Over 40 år senere er arbejdspladsen stadig i Sølvgade 40 – den rekord kan så vidt vides ingen anden nuværende DSB-ansat slå. Og han har oplevet lidt af hvert gennem årene, fortæller han på en dag, hvor han også er iført skjorte, men hvor knappen i halsen er åben og slipset er lagt for længst.

»Det var et kulturchok at komme fra driften til administrationen. Alting var meget stift, men jeg søgte ind i administrationen, fordi det var her, fremtiden var,« fortæller Niels Jørgen, der begyndte Sølvgadekarrieren på lønningskontoret. Som på de øvrige kontorer i den gamle kaserne var der meget mørkt: brunt linoleum på gulvene, mørke og tunge skriveborde og kuglerunde lamper i loftet. Nogle steder endda også tyk cigarrøg i luften.

Efterhånden gav udskiftning i medarbejderstaben en lidt mere moderne omgangstone, husker Niels Jørgen. De gamle skriveborde gik på pension og i begyndelsen af 90'erne kom der nye lamper i lofterne, for pc'erne gjorde så småt sit indtog og så skulle belysningen være skærmvenlig.

Arbejdstiderne blev også venligere. Fra 8-16 hver dag til en mere fleksibel ordning fra engang i 80'erne. Frokosten blev spist i arbejdstiden, nøjagtig som i dag.

"Vi havde selv bestik med hjemmefra til frokosten. Vi spiste ved skrivebordene, for pausen på 29 minutter havde vi kun såfremt tjenesten tillod det," fortæller Niels Jørgen med et smil.

Da Niels Jørgen begyndte i Sølvgade lå DSB-skolen i stuen ved opgang C, oppe under taget i Voldfløjen holdt Jernbanemuseet til og på fjerde sal, opgang F, lå en lejlighed som generaldirektørens chauffør boede i. For han havde tilkaldevagt, og skulle være til rådighed, hvis generaldirektøren skulle køres.

I foyeren ved opgang B stod der en overgang et springvand, som var en gave fra fagforeningerne.

Hele huset blev passet og plejet af en bygningsforvalter sammen med nogle håndværkere og rengøringspersonale.

I begyndelsen var dørene i huset ulåste i arbejdstiden, men ubehagelige episoder fik lavet om på det, fortæller Niels Jørgen

"Med hensyn til sikkerhed har vi været udsat for lidt af hvert. Midt i 70'erne var her for eksempel bombealarm, og alle blev sendt i Kongens Have. Det var heldigvis en attrap. I 80'erne engang blev DSB's ledelse udsat for trusler, og i flere år var der en del tyverier. Så det hele endte med lås på dørene og adgangskort."

21.500 mennesker kunne i begyndelsen af 70'erne kalde sig DSB-ansat lige som Niels Jørgen. Dengang havde DSB rederi, busser, gods og meget mere. I dag er vi omkring 8000 og arbejder koncentreret med tog til tiden.

I den tid har Niels Jørgen arbejdet i lønningskontoret, køreplanskontoret, passagerdivisionen og nu i omsætning og afregning. Han begyndte i DSB i 1967, hvor han blev uddannet til stationsforstander, nu oplever han et år i Telegade før han efter planen går på pension, og skal til at bruge tiden på noget andet end DSB.

Telegade er stort set på plads

På mandag den 3. juni slår Telegade 2 dørene op for 1200 administrative medarbejdere. Huset tager imod med funkede nye lokaler og spritnyt indgangsparti, receptionsområde og kantine.

Bygning 3 er allerede testet godt igennem af prøvekaninerne, og DSB overtog bygning 1 og 2 i midten i maj, og er i fuld gang med at justere eventuelle fejl og mangler.

Der er med andre ord gjort et stort stykke arbejde for at sikre, at DSB's nye hovedsæde kommer flyvende fra start. Der vil dog være skønhedsfejl, der ikke vil være mulige at rette inden den 3. juni, fortæller økonomidirektør Jacob Kjær.

"Vi har afprøvet huset i en måned nu, og kan for eksempel se, at kontorer og multirum fungerer rigtig godt. Det er gået lynhurtigt med at indrette sig i de nye rammer. Men vi kan også se, at der er en række praktiske ting, der først kommer på plads i tiden lige efter den 3. juni. Det må vi leve med, for det kan ikke undgås, når man overtager en nyrenoveret bygning på 25.000 m²," siger han.

- Der vil primært være følgende udeståender:
- Cykelparkeringen er ikke helt klar, men en midlertidig ordning er på plads.
- DSB's egne parkeringspladser er i øjeblikket fyldt med skurvogne. De bliver fjernet, men indtil da, er der masser af gratis parkeringspladser tæt på.
- Kantinen er ikke klar til at modtage betaling for maden. Drikkevareautomaterne (med sodavand mm) og standere til køb af morgenmad forventes køreklar i løbet af juni. Heldigvis er frokosten gratis i juni, og prøvekaninerne giver udtryk for, at maden er rigtig god.
- Udendørsborde til servering ved kantinen er ikke stillet op endnu.
- Møderummene mangler plads til bookingsystemet. De afventer foliering og softwaretests. Få møderum vil desuden mangle installation af AV-udstyr.
- Videokonference og printere flyttes løbende fra Sølvgade, Kalvebod Brygge og Otto Bussesvej.
- Opsætning og installation af infoskærmene ved café/loungeområderne vil stadig være i gang.
- Dørpumperne, der sikrer at dørene ikke smækker, bliver løbende udskiftet, men det automatiske branddørssystem på dørene vil virke næsten optimalt, så dørene ikke behøver at være lukkede hele tiden.
- Fitnessrummet byder velkommen fra uge 25.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 29. maj 2013**

(JSL via BL)

Årets banekonference

På <http://www.banekonference.dk/da/program/2013> kan programmet fra årets Banekonference hentes, ligesom der kan hentes billeder fra mange af indlægsholderne. Der er meget interessant blandt andet godsets trange kår i Danmark.

(JSL via BL)