

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 20. november 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 i hvert kapitel og dækker fortrinsvis perioden

onsdag 5. juni 2013 – mandag 18. november 2013.

Side Emne

14 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Overhaling i Hn
MY og UFM 120 overnatter i Ar
Overnattende MY og UFM 120 i Str
Udflugt til Syddanmark og Flb
Stort tog 7520 afgår fra Hr
Sønderjylland
Det store udland er nået til Kd
MG-prøvetog i Bm
Litra MF kontra litra MR
Tog 7520 i Fa
Tog 59/759 Fa-Str
Litra MK rg i Vj
Daglig MF-drift Str-Vp
Dagens tog L 728
Kort godstog på År
Formiddagssol Røb-Est
Efterårsferie-lørdags-lyntog
Sporombygning på Silkeborgbanen og/eller Hr-Ho
Litra ME i Gp og Ho-Ts

23 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf observationer
Næ-lkf skriver om dagens forløb
Contec Rail's MY på arbejde
Næ-lkf skriver om dagens forløb
Øresundstogsæt afsporet i Hg
Næ-lkf skriver om dagens forløb

36 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Cheminovagodstog (Røn-) Vem-Hr
Cheminovagodstog Vem-Hr-Vem
Dagens Cheminovagodstog
Cheminovagodstoget i Ho
Aflyste Cheminova-godstog
Cheminova-godstoget før plan
To Linttogsæt krydses i Ib
Befordring af materiel Str-Fa-Es-Fa-Str
Dagens Cheminova-godstog
Dagens Cheminova-godstog – en tynd kopi te
Dagens Cheminova-godstog – to kopper te
I grænselandet
TX- og CFL-lok i Fz
Dagens Cheminova-godstog – ingen kop te
Dagens Cheminova-godstog – ti kopper te
Tre kopper aftente

Sprøjtetoget kører
Spånpladetoget er ankommet til Hr
The Tall Ships set fra Østhavnen
Dagens Cheminova-godstog – fire kopper te
Befordring af materiel Str-Fa-Va-Fa-Str
Dagens Cheminova-godstog – teen afbestilt
Nedbrud på AR 1014 i Lm
Aftenstemning i St. Merløse
Materiel i Kj
Søndagens første Vemb-tog
Kørslen med Cheminova-godstog er genoptaget
Fire måneder med Chemivagodstog via Ho
NoJK-motorvognssærtog
NoJK på Lmv Havn
Lemvigbanen i dag
Eftermiddagens Cheminova-godstog – tre tomme kopper te
Ordinært GM-træf i Hr
Dagens Cheminova-eftermiddagsgodstog – én kop te
Cheminova-godstog – nu uden gods
Dagens to Cheminova-godstog – hver på to kopper te
MY 1134 henter gule maskiner i Str
En tur til Lemvigbanen
DSB MX 1001 med særtog til Thb
Diverse Y-tog mellem Vem og Lmv
Mandagens Cheminovagodstog
Morgenkrydsning i St. Merløse
Mandagens Cheminovagodstog
Bonnet, Strande og Victoria Street Station
Dagens seks kopper te
To dage forsinket Cheminova-godstog
Fire kopper eftermiddagste
Otte kopper eftermiddagste
MY 1122 flytter snepløve til Lg og i Str
Ni kopper aftente i Ho

55 **KØREPLANER**

Togkategorier
Stadig flere tog til tiden
Tjenestekøreplaner
Kjøring av ekstratog
Odense-Korsør: Bus erstatter InterCitytog pga. beredskabsøvelse i nattetimerne
Arriva Tog beklager
Befordring af materiel Str-Fa-Es-Fa-Str
Måletog UFM 120
Sommer med ændret kørsel over Lillebæltsbroen
Måletog UFM 120
Aflysning af Cheminova-godstog
Ændring man-fredags køreplan Varde-Nr. Nebel
Prøvekørsel af MG-materiel
Sommerkørsel på Bjergbanen
Aflysning af Cheminova-godstog
Sommerkørsel på Bjergbanen
Kørsel med veteranog Bm-Lk-Bm
Særtog til Nr. Vosborg
Ukrudtsbekæmpelse
Ændret CFL-behov
Ukrudtsbekæmpelse
Fagligt møde
Sporarbejde Skjern-Struer 12. til 19. juli 2013

Befordring af materiel Str-Fa-Va-Fa-Str
Distancerekord for Arriva-lkf
Materieltransport Lm-Str
Kørsel med K-maskine
Aflysning af Cheminova-godstog
Bramming-Esbjerg: Togbusser
Prøvekørsel af MG-materiel
Manglende behov for Cheminovagodstog
NoJk-sommertur 2013
Ny togkøreplan for Ar Nærbane
Tryk stop for at standse toget
Behovsstandsning for Arriva Tog blev afskaffet i 2003
Kørsel med NoJK-veterantog
Cheminovagodstog kører igen over Ho
Kørsel med NoJK-veterantog
Forkert bestilling
Kørsel med NoJK-veterantog
Transport af sporstopper
Lok Vg-Pa
Ny køreplan på Tølløsebanen fra 2. september 2013
Befordring af godsvogne til og fra Koppers Denmark ApS
Befordring af passagerer Vem-Ho-Vem
Togbusser mellem Hellerup og Klampenborg
Bremsevogne og spormaskiner
Kørsel med Veterantog Rd-Thb-Sj-Ar-Rd
EXPO-udstillingsvogne
Kommende tjenestekøreplaner for køreplansperiode 2014
Cheminovagodstog aflyses fire torsdage i september 2013
Cheminovagodstog kører ej torsdage i oktober 2013
DSB's nye Bk-vogn kommer til Kh
Skærver til Thybanen
Befordring af godsvogne til Str
Befordring af godsvogne Fa-Rd
Måletog med UFM 120
Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj
Kørsel med veterantog Bm-Lk-Bm
Storm over Danmark
Banedanmark gør klar til stormen
Stormen har ramt både S- og fjerntogstrafikken
Der forventes stærkt reduceret togtrafik tirsdag pga. stormskader
Visning i monitorer forhallen i Ar
Storm over Danmark – sådan kører togene
Der kører nu enkelte busser mellem Helsingør og Malmø C
Trafikinformation/Forsinkelser/Fjerntog
Togtrafikken hårdt ramt
Velkommen til DSB.dk
Efter stormen: Se hvordan S-togene kører tirsdag den 29 oktober
Aflysning på Bramming-Tønder
Efter stormen: Se hvordan togene kører tirsdag den 29. oktober
Cheminova-godstog kører onsdag i stedet for torsdag
Væltede træer ved Øg
Torsdagens Cheminova-godstog kørte onsdag
Flere tog til Odense Sygehus fra december
DSB har lyttet til kunderne i ny køreplan
Fire nye stednavneforkortelser på Sjælland
Et væltet træ Hw-Ur
Langåbanen: Lyntogene må vige for regionaltogene

Færre lyntog på Thybanen i K14
Arriva sætter rekord i tog til tiden
Køreplaner 2014 klar her på mitarriva.dk nu
Befordring af materiel og skinnevogne
Befordring af sneplove Ar-Lg
Befordring af materiel og skinnevogne Hm-Hr
Slagelse får nyt eksprestog – Borup mister sit

97 **TRÆKKRAFT**

To MZ ved postperron i Fa
Én 185 ved postperron i Fa
DSB ME 151(6)
DSB MT 167 verschrottet
MT 167 skrottet
Lok på mdt Kj en søndag

98 **GODSVOGNE**

Eanos på læssevejen i Kd
Cheminovas navn påklisset en Zagns
Habbis i Fa
Hbbillns i Sdr. Havnegade i Kd
Gul Xtg i Ha stoppet
Gul Xtg i Ha borte
Brenntag
To Fccs i Pe
Godsvogne i Rg
Godsvogne på Vj Havn
Green Cargo Maxi-lådor gennem Danmark
Godsvogne på Vj Havn
Stort rødt DB-logo
Godsvogne i Kj
Godsvogne i Rg

100 **PERSONVOGNE**

Efteruddannelse i teknik om bl.a. orange crash-puffere på litra DD

100 **TOGSÆT**

Ny køreplansholder i Lint-førerrum
Aktuelle links om IC4
ERTMS i DSB MR sæt 31
Movember påmalet (igen)

101 **S-TOG**

Syv rekordmåneder i S-tog

METRO

101 **FÆRGER**

Nu kan du bestille din rejse med MS Stavangerfjord i 2013
De sidste tøf fra færgerne Stenøre

101 **VETERANMATERIEL OSV.**

Sporarbejde ved den tredje remise i Vem
Anlæg af remisespor til den tredje remise i Vem
Vogne reserveret til DJK og DSBM skrottet
MZ 1401 kørte til Rf
SJK MH 304 udlånes fra SJK til LfB

Nyt fra SkinneBus Gruppen Vestjylland
Dampslag i Ar
Kørsel med damplokomotiv Ar-Rå-Ar
Kørsel med MT 152 Bm-Lk-Bm
Materiel i Bm
K-maskine på drejeskiven i Rå
ØSJK-materiel i Kj
MX 1001 i Thb
Modelparken i drift i Ar
Gulf Oil-tankvogn
Litra MH luftes på mdt Str
Den "nye" skinnebus er køreklar!
Italiensk tog, der rent faktisk virker
Modeltogmesse i Sm
Stiftende generalforsamling i ny forening

110 **SPECIALKØRETØJER**

UFM 120 og sprøjtetog
Efterjustering af Langåbanen året efter
MY 1134 henter gule maskiner i Str
EXPO-udstillingsvogne i Ar
Sneplovstransport Str-Ar
Sneplove udskiftede i Str

SKROTBUKLEN

112 **FASTE ANLÆG**

Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved
Sporarbejder
Overkørsel 318
Rettelsesblade 4515-4518 til TIB (V)
Lillebæltsbro holdes delvist åben under omfattende sporarbejdet
Nye spor på Lillebæltsbroen
Fredericia Syd
Hvad går arbejdet ud på?
S-togsbro over Vejlegårdsvej renoveres
To broer i Fredericia renoveres
Broarbejde i skovområde syd for Fredericia
Bro over Ganer Å renoveres
Rettelsesblade 4519-4520 til TIB (V)
Overkørslerne i Ørbækvej og Algade/Svendborgvej i Ringe ombygges
Rettelsesblade 4521-4565 til TIB (V)
Togekspeditionssted Gb nedlægges!
Bro i Andst ved Vejen rives ned
Fredericia Syd
Overkørsel ved Holstebro bygges om
Ovk 353 Bu-Ho
Halv Lillebæltsbro?
Spor af og på Fhh
Sporombygning Stu-Sj-Va
Ny forplads anlægges i Sk
Hjertestykke i Hm sidespor fjernet
Sporskiftetunge i Sgs fjernet
En ny bro bygges i Sta
Sporombygning i Va
Sporombygningen i Vestjylland rykker sydpå
Giftmidlet virker
Ibrugtagning af ny sportavle på Esbjerg station
Vandslangeholder til personvogne

Rettelsesblade 4567-4570 til TIB (V)
Spor 18 mister sporforbindelse til spor 9 i Fa
Rettelsesblade 4571-4574 til TIB (V)
Sporforbindelse til Esh
Hu i stedet for La
Nu fortsætter sporfornyelsen på Lille Syd
Hm uden tilsluttet sidespor
Inspektion af Vno-Es
Bro over vandløb ved Haslev renoveres
Støttemur ved Haslev renoveres
Inspektion af Lbm og Lbt
Inspektion af sporspærringen Rov-Hk
Vestjyske tog planmæssigt tilbage på skinnerne
Spa, Kje og Arn nedlagt
Fejl i La om beliggenhed af Arn
Baneavisen nr. 14 2013
Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg
Skørping
Ellidshøj
Stevnstrup
Togtrafikken over Lillebæltsbroen planmæssigt tilbage på to spor
Rettelsesblade 4575-4576 til TIB (V)
Rettelsesblade 4577-4583 til TIB (V)
Aarhus Hovedbanegård
Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing, besigtigelsesforretning
Beliggenhed af overkørsler på Vestkystbanen
Hegn skal skærpe opmærksomheden ved perronovergange
Besigtigelsesforretning af nedlæggelse og sikring af overkørsler Vlg-Sj
Syv hårde bump fra km 127,8 til km 128,0
Rettelsesblade 4584-4585 til TIB (V)
Nedlagte trinbrætter og sidespor optaget i La
Besigtigelsesforretning af nedlæggelse og sikring af overkørsler Ta-Øg
Rettelsesblade 2559-2563 til TIB (Ø)
Banedanmark har valgt tilbudsgivere til Dobbeltspor i Sønderjylland – Vamdrup-Vojens
Banedanmark anlægger et ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens
Om anlægsarbejdet
Togene planmæssigt tilbage mellem Roskilde og Holbæk
Nedlæggelse og sikring af overkørsler Hassing-Thisted, besigtigelsesforretning
Besigtigelse af overkørsler mellem Ti og Ri samt i Hæ
Trp i km 71,2
Hæ i km 53,7
Besigtigelse af overkørsler mellem Sne og Ri
Ri km 67,0
Byggeriet af Vognhal 2 i Marslev påbegyndt
Nedlæggelse og sikring af overkørsler Lyngs-Hassing, ekspropriationsforretning
Overkørsel ved Stoholm nær Skive bygges om
Status for Str-Lg-Ar i september 2013
Opgradering af jernbanestrækningen Hobro-Aalborg, besigtigelsesforretning
Togene planmæssigt tilbage på sporet mellem Køge og Næstved
Grindstedbanen lukker – sandsynligvis
Tyverier af kobberkabler i weekenden
Oversigt over rettelsesblade til TIB (Ø) gyldige fra 30.09.2013
Oversigt over rettelsesblade til TIB (V) gyldige fra 30.09.2013
Tomme Sk
Ny adgangsvej fra ovk 108 til ovk 110 mellem Sk og Røb
Stadig spor af skinner i Est
Nedkørsel ad Glyngørebanen
Store Heddinge station reddet
Østende af Sk Havnebane

Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, ekspropriationsforretning
Overkørsel ved Skive bygges om
Overkørsel i Hjern ved Struer bygges om
Nye erstatningsveje på Thyholm
Når jeg bli'r gammel
Bryrup-Vrads 5 km?
Bryrup-Vrads 4 km!
Flytning af stationen i Hs
Rettelsesblad 4590 til TIB (V)
Invitation til åbning af det nye vejanlæg i Tølløse
Nye erstatningsveje på Thyholm
Nye sveller i Str mellem sporskifte 109a og 107
Sporplan ved Str pakhus
Gamle sveller fra Langåbanen sejlet bort
Gø stationsbygning revet ned
Stadig La 40 i Hq
"Kun" 11 La på Vestkystbanen
Renoverede perroner i Hg
Renovering af elevator på Holbæk Station
Nedlæggelse og sikring af overkørsler Lyngs-Hassing, ekspropriationsforretningen
God fremdrift i oprydningsarbejdet efter stormen
Væltede træer ved Øg
Stormskader 2013
Jernbanen klar efter stormen
Ekstra beredskab søndag
Første spadestik til »Køge Kyst«
Banedanmark underskriver kontrakt om nyt kontrolcenter i Fredericia
Det sidste af Løgstørbanen er forsvundet
Relæskab til ovk 300 Hn-Ha sprængt
Banedanmark fjerner huse langs Ringsted-Femern Banen
Stationsbygningerne i Rm og Kr rives ned
Udskiftning af sveller omkring Skørping
Rettelsesblade 1526-1528 til SIN (V)
Godsbanen Gudenåen-Strømmen nedlægges
Rettelsesblade 2398-2441 til SR
Rm station under nedrivning
Rm og Kr stationer
La 20 i vestenden af Str
Sporarbejde i Hm
Sporarbejde Skjern-Struer 15. og 16. samt 22. og 23. november 2013
Rettelsesblade 2442-2445 til SR
Elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov, besigtigelsesforretning
Banedanmark nedlægger jernbaneoverkørsler mellem Ulfborg og Holstebro
Elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov, besigtigelsesforretning
Sporspærring på Tønderbanen i K 14

205 UDLAND

Holland til AnsaldoBreda: Vi vil ikke have jeres tog
En norgestur med uventede forandringer
Oplev Skånes vilde natur
Hændelser forud for afsporingen
Sylter Inselbahn 125 år
Railcare Tåg sælges til SNCF/Captrain
Flensburger Dampf Rundum 2013
S/S Bjørn stationeret i Randers Havn
Lørdagstur rundt i Schleswig-Holstein
50-års GM-jubilæum i Ungarn
Søndagstur rundt i Schleswig-Holstein
Stengt for togtrafikk Lillehammer-Dombås


Togulykke som i Spanien er usandsynlig i Danmark
Et par forskellige tyske links
Rundnase auf der Pfefferminzbahn
Udflugter i Sverige
Tunnelborrmaskinen Åsa igennem Hallandsåsen!
Mecklenburgische Bäderbahn Molli
Kørsel med Molli, depotbesøg og særtog
Afsked med Molli
Rostocker Straßenbahn AG
Dressinuthyrning på Veteranjernvægen Klippan-Ljungbyhed
Udflugt til Klippan-Ljungbyhed

242 **DIVERSE**

Farvel og tak til en gammel dame
Arriva Update
Udtog fra i Togfløjten
Se billeder fra store flyttested i Høje Taastrup
Transportministeriet: Ingen togførere i dagtimerne på Kystbanen
Håb svinder for banesti
Ny EU-licens
Vis jernbanenyheder fra jv.dk
Med små skridt går det fremad med IC4
Opsigelser i DSB Øresund
Servicecentre skal hjælpe kunderne
Sandkunst
Broarbejdet på Køge Bugtbanen er i gang
Arriva sætter sejl
Overenskomststridig arbejdsnedlæggelse påvirker togdriften i hele landet
Transportminister: Ingen problemer med sikkerheden
"Dialogen er der, men den er ikke let"
Restaureret, rødt kolonnehus på Den skæve Bane
Er din cykel i topform?
Der må ikke herske tvivl om sikkerheden ved enmandsbetjente tog
Ikke altid nemt at blive enige, men der må ikke herske tvivl om sikkerheden
Povl Hjelt blev 92 år
Jerntyve gjorde kup: Stak af med 30 ton togskiner
Nu skal togulykker forhindres
DSB Øresund svarer på kritik i amtsavisen
DSB kan ikke være det bekendt
Derfor lukker Kort & Godt i Brønderslev
DSB uddeler mineralvand til kunderne i varme tog
Vågn op DSB!
Nordvestbanen: Ingen plads til cykler i busserne
Nørreport Fjern lukker fra på søndag
Endnu ingen prognose for signalfejl på Kystbanen
Nedbrændt togsæt får nyt liv
Lokalbanen venter på forsinkede DSB-kunder
Sommerens københavnske spor- og broarbejder er overstået
Bosæt dig i Hee og ta' toget
Nye bycykler på stationer i Københavnsområdet
Igen tog i begge spor over Lillebælt
IC4 kører igen sammenkoblet
Ny afdeling i Trafikinformation med fokus på sporarbejdet
Sådan undgår du tyveri på togrejse
Lokomotivførerne får EU-licens
Under tidspres og med ansvar for menneskeliv
Rettelse til interview med lokomotivfører Allan Bruun Krabsen
Tema – Sikkerhedsvest
Tog til Odense på den halve tid

Åbningsfest i Hvalsø og Lejre
Nordvestbanen er åben igen
Myldretid på hovedbanen analyseres
Åbent hus giver viden om kollegaernes arbejde
Helgoland er bedre end sit rygte
Kritik af DSB er forfejlet
Lokomotivførere tester på nettet
Koblinger på S-tog skal kontrolleres efter togsprængning
Her er Trængselskommissionens vigtigste anbefalinger
IC3 får røde nakkehynder
Nyt om IFO13-14
Letbanen – en del af fremtidens bytransport
Så udløb fristen for leverance af IC4-sæt
Præsentationer fra NJS seminar om indenlandsk jernbanegods i Danmark
Kabeltyveri: politiet har anholdt formodede kabeltøve
Nordjyderne tog godt imod gratis tog
Farvel til flapskilte – goddag til nye skærme
Nu falder bladene ned på skinnerne
DSB sætter nye filtre på Dobbeltdekker-vognene
Ib Spang Olsen på Kildebakke station
Nu er det sidste IC2 leveret
Løvfald driller trafikken
17-årig kørt over af tog
En forsinkelse af format
Travlhed efter stormen
Togene kører men med forsinkelser
Nu skifter vi til endestationen
Twitter boom under stormen
Ny Ellebjerg Fjern åbner i december 2013
Hadsten: Kanonslag lukker overkørsel i tre måneder
273 Kundecenter Kolding lukker i september 2014

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 11.0.05.

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

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejtasterne 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 **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup
Bonnet Struer Handbjerg
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

Stednavneforkortelser på Fyn

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

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på

Banesiden <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/station.asp>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
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
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Da** Dalmose
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

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

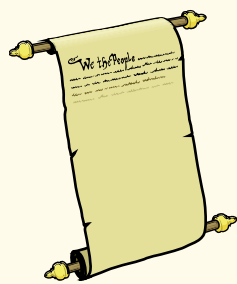
Fortegnelse over forkortelser

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

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?artikelID=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>

Overhaling i Hn

Tog RA 5470 (Str-Ar) ankommer i spor 1 i **Hn** (Hinnerup) kl. 18.27½ (+½), men der var kun en indkørsel. Det viser sig, at **FC Ar** mener, at togets hastighed på 120 km/t. er for langsomt, selv om næste standsning er i **Ar** 23,3 km borte, at det forsinkede tog L 56 (Fh-Cph) skal overhale.

Ind- og udkørselshastigheden i spor 2 er 60 km/t., så lyntoget må snegle sig igennem **Hn**. Når det er så vigtigt at få dette tog hurtigt frem, burde tog 5470 være kommet ind i spor 1, så lyntoget kunne blæse igennem spor 2 med 160 km/t.

Tog 56 passerer kl. 18.30½ (224) med DSB MFA 5082+82. Det blev naturligvis foreviget.

Tog 5470 må afgå 18.28, selv om der står 18.28½ i TKV, for »de hel minuttal, hvor halve er anført«, og det ville være sket, hvis der have været signal til tiden. På dette tidspunkt kunne tog 5470 være kørt igennem **Sft** (Søften T & B) og altså være ved den midterste AM af de tre mellem de to stationsgrænser i **Hn** og **Mu** (Mundelstrup).

Tog 5470 afgår fra **Hn** 18.33 (24½) hele 2½ minut efter det »meget« hurtige lyntog have foretaget en overhaling. Ankomst **Ar** kl. 18.46½ (22½).

– *Hvorledes bliver denne forsinkelse af Arriva tog elektronisk bogført?*

MY og UFM 120 overnatter i Ar

I spor 502 holder MY 1159

+ 31 RIV 3914 535-0 80 D-DB Rs⁶⁸⁹

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

+ 3914 985-7 Rs⁶⁸⁰.

Spor 502 er et spor, Arriva Tog disponerer over, men dagens tog BM 8051 (Ro-Ar) var alligevel parkeret i dette spor for at kunne til fremmednet. Problemet opstår efter ankomsten af tog RX 5370 (Hr-Ar) kl. 19.23, for det skal parkeres natten over i spor 502 B + 502 C. I spor 500 er DSB (ex AR, ex DSB) MR 4078+78 parkeret, og der er to ledige lave elbokse på gangbroen, men da AR AR 1007 B+A + AR 1010 B+A vender således, kan kablet i delboksen Ø for MRD 4278 ikke nå hen til eltilslutningsstikket på AR 1007 A. Derfor kan der ikke parkeres Ø for MR-toget.

I stedet må vestenden af spor 504 benyttes og trække de to elkabler over spor 502. ASR-uret på de to togsæt sættes til kl. 5.18. Forhåbentlig skal MY 1159 med det **gule** måletog IKKE afgå før dette tidspunkt, og forhåbentlig ser I kf på MY'en de sorte — ledninger!

År	Ar
Spor 500	<u>MR 4078+78</u>
Spor 502	<u>MY 1159</u> + <u>D-DB Rs⁶⁸⁹</u> + EURAIL SCOUT UFM 120 Ir.T. Retuijt + Rs ⁶⁸⁰
Spor 504	<u>AR 1007 B+A</u> + <u>AR 1010 B+A</u>

(BL)

To 27/6 2012

Overnattende MY og UFM 120 i Str

I spor 97 holder kl. 0.10 nærmest stationen MY 1159 + 3914 985-7 Rs⁶⁸⁰ + **gul** EURAIL SCOUT UFM 120 Ir.T. Retuijt 97 86 30 501 17-6. Den anden fladvogn er ikke at se.

Måletoget skal afgå fra Str i tog BM 8070 (Str-Sj) kl. 5.51.

(BL)

Gennemkørsel i Rj

MY 1159 med UFM 120-målevognen og to flade overgangsvogne set passere **Rj** nordgående kl. 8.05 (28) som BM 8071 til **Ho**.

(LuJ via BL)

Fr 12/7 2013 – sø 14/7 2013

Udflugt til Syddanmark og Fib

I disse tre dage var jeg sammen med Karsten Hindsberger, (KH), en tur ovre i **Jylland**, hvor vi tog over til en anden jernbaneentusiast ved navn Jan Meinertz, (JMZ), som bor i **Es**, hvor vort udgangspunkt var fra.

Undervejs til Es

Fredag 12. juli 2013

Vi tog med IC 19865, hvor Karsten hoppede på i **Val** (Valby) og jeg i **Rg** med kurs **Es**. Undervejs var der ikke meget skændende at se udover sporarbejdet på **Lillebæltsbroen**, hvor det ene spor er fjernet, og man var ved at lægge ny dug på broen, inden man ligger skærver og spor på igen.

Gu

Da vi ankom til **Es** var vor bus lige kørt, så vi kunne vælge at vente en time på den næste bus, eller tage Arriva-Linten mod **Va** og stå af i **Gu** (Guldager) og gå derfra og ud til **JMZ**, som bor godt 40 minutters gang fra **Gu**, så det gjorde vi.

I **Gu** tog vi lige nogle billeder af stationen, som er en af de nok hyggeligste stationer og har en af de mest intakte stationsmiljø i **Danmark** – efter min mening – med både et gammelt signalhus med alt intakt og helt uden graffiti og er i rigtig fin stand. Da vi havde set, det vi skulle se, gik vi så de 40 minutter ud til **JMZ**.

Med IC4 fra Es-Lk

Lørdag 13. juli 2013

Da vi var stået op og havde taget bussen til **Es** station, satte vi kurs mod **Fib**, hvor der var det årlige Flensburger Dampf Rundum. Vi tog fra **Es** kl. 10:02 med regionaltoget til **Ar**, som blev fremført af DSB MG sæt 37. Da klokken var 10:02, kørte vi stadig ikke, og vi ventede. Så skulle det vise sig, at den ene dør ikke kunne lukkes, så lokomotivføreren måtte manuelt lukke døren, da regionaltogene mellem **Es** og **Ar** er enmandsbetjent. Da han endelig havde lukket døren, måtte vi vente på Arriva-Linten mod **Tdr** var kørt fra **Es** og skulle helt til **Tb** (Tjæreborg), inden at vi fik grøn godt 15 minutters forsinket og kunne komme af sted mod **Lk**, hvor vi skulle skifte til IC'en mod **Fib**.

Lk

Da vi kørte ind på **Lk** station, kørte IC'en mod **Fib** forbi os, og der ville gå to timer inden, at det næste tog kørte mod **Fib** igen. Det var ellers planen, at vi skulle have set damplokomotivet DB 41 096 komme til **Fib**, men det kunne vi ikke nå nu, så vi måtte ringe til DSB og spørge, hvad vi så skulle gøre. Efter godt 20 minutter i telefonkø, kom vi endelig igennem, og vi fik snakket os frem til, at der ville holde en taxa klar til os i **Te**. Da toget mod Sønderborg alligevel var ved at ankomme til **Lk**.

Te

Da vi ankom til **Te**, gik vi ud til stationspladens, hvor Taxaen ventede på os, men inden skulle vi da lige have et billede af DSB's eneste DSB Kiosk tilbage i Danmark, som ikke er blevet ændret til Kort og Godt eller 7-elleven, men er beholdt i den gamle stil, som vi fik nogle billeder af, inden vi kørte af sted i taxa til **Fib**.
(fortsætter under **UDLAND**)

(fortsat fra **UDLAND**)

Pa

Da vi ankom til **Pa**, ventede RSC EG 3104 (blå) og RSC EG 3103 (rød) på signal mod syd. Ellers var der ikke meget at se, da vogne blokerede for udsigten, så jeg ikke kunne se, om der stod noget spændende nede hos CFL Cargo. Ved Railcare var der helt tomt, men RCDK MY 1122 har nok været ude på **Pa**-terminalen, og RC MY 1134 var ude og køre med sprøjtetoget. Dog kunne lige skimtes to CFL 1800 i nordenden af **Pa** station.

Mellem Vm og Es

Da vi var kørt fra **Vm** (Vamdrup), så vi lige gennem vinduet nattoget køre forbi, inden vi ankom til **Lk**. Her skulle vi igen med et IC4-tog tilbage til **Es**, som var i MG sæt 44. Heldigt nok havde det ikke nogen problemer, før vi nåede **Es**, hvor det ene trinbræt ikke ville gå ind, men det lykkes dog lidt efter, da den skulle rangeres væk, så vi kunne nå vor bus til **JMZ**'s bopæl.

Fra Gje via JI til Kd

Søndag 14. juli 2013

Da vi havde stået op kl. 5 og gjort os klar, skulle vi ud og kører med DSB Museumstog Syd fra **Kd** til **JI** med HHJ DL 11. Først gik vi mod **Gje** (Gjesing) trinbræt, hvor vi hoppede på det allerførste tog mod **Es** fra **Va** kl. 6:48. I **Es** så skiftede vi til regionaltoget til **Ar**, som igen var med en skrammel IC4 – dog heldigt nok ikke havde nogle problemer med at komme fra **Es** til **Kd**.

Da vi var kommet til **Kd**, stod vi af og ventede på, at HHJ DL 11 skulle komme fra **Lk**. Da HHJ DL 11 + TKVJ C21 + HHJ C25 + KS C3 + RGGJ C3 + BL 1324 + DSB Ib 18 915 var kommet til **Kd**, blev vi ledt

ind i DSB BL 1324, da der ikke måtte være passager i de andre vogne på dobbeltsporede strækninger. Da klokken var 8:31, kørte vi af sted mod **Vj** som VP 226321 med stop i **Fa** og **Bk** (Børkop).

Vj

I **Vj** gik der en lille time inden, at toget fortsatte til **Jl**, imens tog vi lidt billeder af de tog, der kørte igennem **Vj** som MG, MF og MR.

Da klokken var 10:10, var det afgang for museumstoget mod **Jl**. Vi blev i **Vj**, hvor vi ville vente på, at CFL Cargo skulle dukke op med spånpladetoget til **Hr**, men det skulle visse sig, at det var aflyst desværre. Så vi ventede på, at HHJ DL 11 kom tilbage igen fra **Jl** og fotograferede det skete.

Derefter gik der godt 1 time og 30 minutter inden, den kørte mod **Jl** igen. I mellemtiden fandt vi lige lidt at spise.

Da vi var færdige, gik vi tilbage til toget og rejste fra **Vj** til **Jl** og retur. HHJ DL 11 måtte arbejde hårdt for at kunne komme op igennem **Grejsdalen**. Da vi kom til **Jl**, afventede vi lige DSB MF sæt 09 fra **Str**, inden HHJ DL 11 kunne lave omløb.

20 minutter efter ankomst til **Vj**, afgik særtoget mod **Kd** igen som tog VP 226322 (siddende i BL 1324).

Bk

I **Bk** der krydses med flere tog, inden vi kunne fortsætte videre mod **Kd**, så der var god tid til at gå en tur ud og tage nogle billeder. Dog blev vi godt 10 minutter forsinket pga. det sidste tog, vi skulle krydse, var forsinket.

Kd

I **Kd** var der hurtig udstigning, inden toget fortsatte det sidste stykke til **Lk**. Vi farvel til **JMZ** og bror, som var taget med; de tog med det næste tog til **Es**, mens mig og **KH** lige ville blive lidt i **Kd** for at se, om der skulle komme et godstog. Der kom ikke nogle, så vi gik ud i byen og fandt noget at spise, inden at vi tog tilbage mod **Sjælland** efter nogle hyggelige dage i det jyske med nogle spændende oplevelser.

(KB via BL)

To 18/7 2013

Stort tog 7520 afgang fra Hr

Denne sidste torsdag i perioden **mandag 27. maj 2013 – torsdag 18. juli 2013** har Cheminovagostoget kørt over **Ho** i stedet for over **Sj** grundet sporombygning mellem **Lm** (Lem) og **Stu** (Studsgård). Tog G 8728 (Hr-Vem) har køreplansmæssigt afgangstid fra **Hr** kl. 18.21.

I dag ankomme Deres udsendte til **Hr** kl. 18.08, men tog 8728 er kørt. I stedet hastes der ud til østenden af stationen, idet under indkørsel fra **Hu** (Hammerum) blev der set en MZ med en temmelig mange godsvogne i spor 5. Tog G 7520 (Hr-Fa) har afgangstid kl. 20.25, men holder tydeligt nok og venter på en udkørsel. Derfor haster det med at nå at registre alle de mange godsvogne samt læst MZ-nummeret.

RSC MZ 1453

1	+ 33 RIV 54 CZ-Væs	9326 021-0	Uacns ^{551.0}	Dom.st. Beroun vl.vl. ¹⁾ , hentet i Vj
2	+ 31 RIV 80 D-DB	0 835 029-6	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
3	+ 31 RIV 80 D-DB	0 835 172-4	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
4	+ 31 RIV 80 D-DB	0 835 177-3	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
5	+ 31 RIV 80 D-DB	0 835 148-4	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
6	+ 33 RIV 80 D-ERMD	932 6 161-2	Uacns	ermewa
7	+ 33 RIV 80 D-NACCO	7929 326-6	Zacns	Hentet ved BRENNTAG i Strandgade, Vj
8	+ 31 80 RIV D-DB	4724 560-7	Snps ⁷¹⁹	
9	+ 31 80 RIV D-DB	4724 126-6	Snps ⁷¹⁹	
10	+ 33 RIV 80 D-ERMD	932 6 618-1	Uacns	ermewa hentet i Vj
11	+ 33 RIV 54 CZ-Væs	9326 015-2	Uacns ^{551.0}	Dom.st. Beroun vl.vl., hentet i Vj
12	+ 33 RIV 54 CZ-Væs	9326 109-3	Uacns ^{551.0}	Dom.st. Beroun vl.vl., hentet i Vj
13	+ 33 RIV 54 CZ-Væs	9326 014-5	Uacns ^{551.0}	Dom.st. Beroun vl.vl., hentet i Vj
14	+ 37 TEN RIV 80 D-VTGD	9327 198-9	Uancns	
15	+ 21 RIV 80 D-DB	2459 124-8	Hbbillns ³⁰⁵	

¹⁾ Hvid tankvogn fra firmaet Lhoist, Vápenka > ertovy Schody, a.s. 26721 **TmaŮ**.

16 + 21 RIV 80 D-DB 2462 206-8 Hbbillns³⁰⁵
17 + 31 RIV 80 D-DB 486 4 968-1 Samms⁷⁰⁹
18 + 31 RIV 86 DK-DB 455 6 919-1

med en **EUROTRAINER**.

Klaret fra bagenden på 4 minutter og 11 sekunder og det kun med skridthastighed. Antagelig er der kun kommet den sidste vogn, vogn 18, fra tog G 8719 (Vem-Hr). Vogn 15 og 16 af litra Hbbillns³⁰⁵ kører også til Cheminova, men vogn 17, litra Samms⁷⁰⁹, ses ikke, så det er antagelig kun vogn 18, der kom fra det andet godstog.

Kl. 18.18 (+113) afgår tog 7520 mod det sydlige **Danmark**.

(BL)

Fr 19/7 2013

I dagene **fredag 19. juli 2013** til **søndag 21. juli 2013** var jeg sammen med **JSL**, **JSAjr** og **PKL**, over i **JSL's** sommerhus i **Sønderjylland** ved **Knud Strand**, hvor der er udsigt lige ud til **Lillebælt**. Både **lørdag** og **søndag** gik turen til **Schleswig-Holstein**.

Lillebæltsbroen

JSL og **PKL** og mig tog fra **Næ** kl. 15 og kørte af sted mod **Jylland**. Undervejs kørte vi også forbi **Lbm** (Lillebæltsbroen), hvor at der er ved at blive lavet sporarbejde, så det ene spor er spærret på **Lbm**. Der fik vi et par Intercitytoge, inden fortsatte videre mod syd med et hurtigt smut forbi **Fa**, hvor der ikke var nået skændende at se.

TI

Da vi kørte fra **Fa**, kørte til **TI**, hvor at **DB Schenker** EG 3113 og MK 614 rangerede rundt på kombiterminalen. Lidt efter kom **DSB** EA 3007 med nattoget uden vognen til **Praha**. Kort efter kom **DB Schenker** 185 328-9 og EG 3112 fra **Fa** og kørte ind til **TI** station, hvor lokomotivføreren skiftede ende, og kørte ind på terminalen, efter vi havde set det fortsatte vi videre mod syd.

Kd

Da vi kom til **Kd**, skulle vi lige forbi **Kd** station og se, om der var nået spændende, og det var der også. Nemlig en Transwaggon Ldks 4155 902-8, som, efter hvad Jan fortalte, kun er blevet lavet tre af, og at der i dag kun er denne tilbage. På vognen stod der en majshøster. Vognen var taget til side pga. bremseproblemer. Der stod også en masse vogne med store rør, som var til **Bladt Industries**, som ligger på det tidligere **Lindø Værft**. Der stod også den vogn, som lige var over at skubbe til broen, som fører **Jens Holms Vej** over banen i enden mod **Fa mandag 11. marts 2013**.

Da vi havde fået set det, kørte vi mod sommerhuset.

(KP via BL)

Lø 20/7 2013

Sønderjylland

Pa

Efter at have gjort os klare til en ny dag, gik turen til **Pa**, hvor vi hentede **JSAjr**. Da vi kom til **Pa**, kørte vi ned til **Railcare**, hvor at **DSB** MZ 1401, som var lejet af **Railcare**, og **TX** logistik 185 407-4 stod. Nede ved **Railcare** hallen stod MZ 1439, som er indlejret af **Railcare** og den tidligere **Expotrain** vogn 33 86 935 0 000-5 (tidligere **DSB** CL 1616).

Efter vi havde fået set på den side af stationen, kørte vi over til **CFL Cargo**, hvor **CFL** 1805 og **CFL** MX 1029 stod på et af opstillingssporene.

Nede ved remisen stod **BLDX** MX 1019 og **CFL** 1814 og 1810. Ved siden af hallen stod **CFL** MX 1023, og bagved stod **CFL** 1807 og **CFL** MY 1146 og en motor fra **CFL** 1800. Helt ude i nordenden stod **CFL** 1820 og 1816. Mens vi gik rundt og kiggede, kom **Railcare** MY 1122 ind på stationen med vogne fra **Pa** kombiterminal.

(fortsættes under **UDLAND**)

(KP via BL)

Sø 21/7 2013

Sønderjylland

Pa

Da vi var kommet op, kørte vi syd på igen og igen forbi **Pa**, hvor vi kørte ind og kiggede. Her stod **DSB** MZ 1401 samme sted som dagen før, og **TX** logistik var kommet tilbage igen og stod klappet ned med **Lauritzen**-vogne. Lidt efter kom **Railcare** MY 1122 solo trillende forbi og fortsatte ud til **Pa** kombiterminal. Over hos **CFL Cargo** var der nu dukket et sprøjtetog op, som vi tog nogle billeder af. Sprøjtetog

stammede fra Bayer CropScience Deutschland GmbH, som muligvis var kommet fra **Tyskland** og skulle videre til **Sverige**. Derefter kørte vi videre syd på.

(fortsættes under **UDLAND**)

(fortsat fra **UDLAND**)

Kd

Inden vi kørte tilbage til *JSL*'s sommerhus ved **Knud Strand**, kørte vi til **Kd**, hvor *JSL* og *JSAjr* skulle have billeder af den særlige vogn Transwaggon Ldks 4155 902-8, mens der var mere lys, end der var om **fredagen**. Imens gik mig og *PKL* rundt og kiggede på de store rør til Bladt Industries på Lindø Værftet, imens at *JSL* og *JSAjr* gennemfotograferede vogne fra alle vinkler.

JSAjr blev sat af ved stationen, så han kunne tage toget hjem, mens vi kørte tilbage til *JSL*'s sommerhus for at hente vore ting, inden vi kørte tilbage mod **Næ** efter en rigtig skændende udflugt med rigtigt godt vejr i godt selskab.

(*KP via BL*)

On 24/7 2013

Det store udland er nået til Kd

Da den skraldende DSB MG 5656 sætter i gang fra **Kd** spor 1 kl. 7.30½, er nattoget fra **Europa** ved at ankomme i spor 2. Forrest blå DSB EA 3004 tilkoblet 10 røde og hvide psv. Dette nattog (og modløbet) skifter ofte afgangstider og tognumre. Ifølge DSB og Rejseplanen eksisterer toget ikke, men det gør det altid på <http://reiseauskunft.bahn.de/>

Toget skulle hedde tog CNL 40447 (Pa-Od). Passagerne har 18 minutter i **Od** til at skifte til tog IC 19212 (Od-Kh).

MG-prøvetog i Bm

Cirka kl. 10.05-09 standser DSB MG 5867+67 i spor 2 sådan lidt underligt i perron 2's østende. Det kom fra **Gø** (Gørding). Normalt standser tog mod **Es** i spor, og megen af toggangen i dag har været domineret af litra MG. Det kører mod **Gø**. en sådan »opførsel« fortæller, at det er et prøvetog, og efterfølgende bliver det opklaret:

Køreplanstider: Tog 88902 (Ar-Bm) an kl. 10.26 og retur som tog 8901 (Bm-Ar) kl. 12.02.

Der er kun tre togvejsspor i **Bm**, så skulle det holde der i over 1½ time, måtte det rg over i spor 4. I stedet forsvinder klogeligt nok hastigt igen.

Litra MF kontra litra MR

Efter at have nydt rigtig lokomotivkørsel, litra MT, med brune vogne, stålvogne, **Bm-Lk-Bm**, er den første mulighed og hurtigste hjemrejse med tog RR 3361 (Es-Ar) og tog L 59/759 (Kh-Fh/Vj-Ti). Afgang skulle have været 17.14½, FC Es annoncerer i højtalerne, tog grundet tekniske problemer ville være et kvarter forsinket.

Pokkers, der skulle have været noget spiseligt i **Netto** i **Fa** under opholdet på 25 minutter, der skulle have været 18.14-39. Madpakkerne var spist. **Netto** ligger således, at supermarkedet kan ses fra perronerne i **Fa**.

Kl. 17.27-28 (213½/213½) standser DSB MFA 5018+18 i **Bm** spor 2. Så bliver der ellers kørt til og vundet mere end 1 minut mellem flere af standsningsstederne. I TKV står der "MR 130".

Ankomst **Fa** 18.13 (+1). Det flotte stykke arbejde bør lkf have os for. Han kigger bagud fra sidevinduet.

– *Flot kørsel. Minus 13½ og + 1 i Fredericia. Det er jo ikke MR 130.*

– Ja, der var da rigtigt.

Nu var der det ophold i **Fa**, der skulle være. Kassedamen i **Netto** slår et forkert beløb ind på kasseapparatet for et stykke brød og må tilkalde hjælp. Nu begynder den at blive kritisk/kriminel, for nu er der kun 4 minutter, til tog 59 afgår.

– *Jeg skulle gerne nå et tog om fire minutter; ellers er der en time at vente.*

Da forhallen nås kl. 17.38 står der **17.39 17.53**. Nå, så havde der ingen grund været i **Bm** til at tro, at hvis tog 3361 ikke vandt ret meget af forsinkelsen på 213½, så kunne intet spiseligt i **Fa** købes.

I ventetiden på tog 59

Toget står i anført på afgangsskærmen til at afgå fra spor 7. Spor 7 plejer at blive brugt af Esbjerg-tog.

Mens der ventes på perron 3, ses årsagen til spor 7-benyttelsen, for i spor 4 rg:

Malus Tm^{III} 9515

+ 37 80 3832 027-1 RIV D-EVULW Rlps læsset med tre **gule** lad

+ 37 80 3832 0??-? RIV D-EVULW Rlps læsset med tre **gule** lad

- + 37 80 3832 005-7 RIV D-EVULW Rlps læsset med tre **gule** lad
- + 37 80 3832 018-0 RIV D-EVULW Rlps læsset med tre **gule** lad.

Hver Rlps er læsset med tre **gule** lad med indhold i form af fjernet sand og skærver. Det holder i spor 4 under perrontaget. Lokomotivet holder foran SR-signal 16.1.2. En jba (banearbejder) fjerner standsignalet kl. 18.40, så arbejdstoget kan passere, sætter SR-signal 16.1.2. efter passage, og lidt efter kører det ned ad spor 1 til **Gfa**.



Tog 7520 i Fa

Pludselig ses på et stykke glas ved et glasventeskur eller lignende et spejlbillede af MZ^{IV}. Allerede inden den virkelige MZ er set, er begge arme i fuld gang med at fiske den sorte digitale fisk ud af dets bur gemt væk nede i rygsækken stående på perronen. Desværre når halvdelen af MZ'ens front at komme i skygge af perronhalvtaget, iden den forløsende, indkoblede lyd høres. Et ankommende godstog fra N i spor 8. Nå, ja, det er tog G 7520 (Hr-Fa), der ankommer kl. 18.42½ (+244½). Tilkoblet er cirka 14 gsv.:

RSC MZ 1453

1	+ 33 RIV 54 CZ-Væs	9326 017-8	Uacns ^{551.0}	Dom.st. Beroun vl.vl. ²⁾ , hentet i Vj
2	+ 33 RIV 80 <u>D</u> -ERMD	932 6 168-4	Uacns	ermewa hentet i Vj
3	+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 822-4	Tds-z ⁹⁵⁷	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
4	+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 133-6	Tds-z ⁹⁵⁸	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
5	+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 857-0	Tds-z ⁹⁵⁷	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
6	+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 105-4	Tds-z ^{958.2}	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
7	+ 31 RIV 87 <u>F</u> -SNCF	477 0 577-6	Shimms-u ⁵⁸⁹	
8	+ 31 RIV 87 SNCF	477 0 039-5	Shimms-u ⁵⁸⁹ .	

9-14 Ej registrerede.

I løbet af de to minutter, hvor tog 7520 er standset i spor 8, nås at notere digitalt de første 8 gsv., derefter trykker godstoget ud på 400-risten, så de bageste omkring 6 vognes numre ikke blev set på nært hold. Har der nu været mere tid, kunne RSC MZ 1457 – holdende i spor 33 – været spurgt, for den så passagen to gange!

Tog 59/759 Fa-Str

Toget standser 18.53-56 (215/217). De bagerste af de tre togsæt kobles af i spor 5 i **Vj** og bliver til tog L 759 (Vj-Ti). Der er buldrende varmt – måske 28 VC – i hele DSB MFA 5018+18, for airconditionlæget virker ikke, og oliefyret har taget fejl af årstiderne.

Tog 759 afgår fra **Vj** 19.18 (216). Når en forsinkelse på et kvarter er til stede mellem **Vj** og **Str**, »hedder« det tre krydsforlægninger undervejs på de 129,7 km og oftest som det første tog ved en krydsning. Standsning i **Str** 21.03-11½ (216/21½).

Rejseplanen

Rejseplanen påstår, at tog L 59 har togkategori ICL, men i den gældende TK 13 står der kun »L« for lyntog. Det samme gælder for tog L 759.

(BL)

Fr 9/8 2013

Litra MK rg i Vj

Kl. 8.04 ses fra tog L 714 (Str-Fa) to rækker af godsvogne af de litra, der kan ses på **Vj Havn**. I den fjerneste række vogne er der mange vogne, og der kigges naturligvis efter, om der skulle være nogle stamvogne. Jep, **ermewa** 33 RIV 80 D-ERMD 932 6 159-6 Uacns. En tankvogn mere, og så den **gulorange** MK. RSC MK 620 + tankvogn + **ermewa** 159 + over 10 gsv.; det hele badet i formiddagssolen fra den rette vinkel.

Før i tiden (for 30-40 år siden) ville det være enten DSB Ard 134 (g) eller DSB Ard 136 (g), begge pænt vedligeholdte, der havde den tjans.

(BL)

²⁾ Hvid tankvogn fra firmaet Lhoist, Vápenka > ertovy Schody, a.s. 26721 **TmaŮ**.

Daglig MF-drift Str-Vp

Fotostederne med tog L 728 Str-Ar) og L 1628 (Str-Ar) på de 13,2 km mellem **Str** og **Vp** er ved at være opbrugte i solskin. I hvert fald på de to årstider foråret og sommeren. Derfor cykles der længere og længere Ø på, og i dag skulle fotostederne i **Vp** bruges. Drivende kumulusskyer truede før kl. 9 med at gøre cykelturen dertil forgæves, men den svage SV-vind får en større sky til at trække »nedenom« solen. Der cykles i hast til **Vp**.

Vp i km 89,2

Kl. 9.24½-25/9.20½-21 er tiderne i **Vp** for de to tog, der kører **hverdag** undt. **lø/lø+sø**. **Lørdag** er der fast 2 MF-togsæt i tog 1628, så fotosteder skal have plads hertil.

Ti minutter før ankomsttid kigges der ned fra den udvendige gang på anden etage på den **gule** etageejendom for enden af **Ålykkevej** ved den sporrøse læsserampe, hvor **Vp Fjerkræslagteri** havde en hvid fabrik i sidste årtusinde. Der er skygger fra træer på spor 2, hvor det første tog, RA 5421 (Ar-Str), ved krydsningen skal standse kl. 9.22½-25. Dur ikke.

2½ minut til en krydsning for første tog er for lidt, for der kan ikke køres på den sikring af ovk 124 i km 89,4 i vestenden, det første tog laver, som det sker i **Sm** (Stoholm), **Bg** (Bording) og **Ik** (Ikast). Der er også »for langt« hen til stationen – selv med tele.

Så er der det klassiske motiv: **HOTEL VINDERUP** badet i solskin, set fra den tidligere læssevej. Der står en større gruppe på perron 1. Det vil tage en del mere end det halve minut, der køreplansmæssigt er fastsat som standsningstid, så der øjnes chancen for et billede mere af tog 728 ude på dæmningen før udkørselssignalet. Sidste gang, det sted blev brugt, var dengang, MZ'en fra tog G 7805 (Rd-Str) bragte vogne til VLTJ **MX 26** i **Str** til Cheminova i **Rønland**.

Kl. 9.24 (±0) »fastfryses DSB **MFA 5070+70**, lige før gumminæsen dækker **H**'et i **HOTEL VINDERUP**. 41 km/t. nås der op på hen ad **Nørgårdsvej**, og for enden af **Ålykkevej** følges stien, der kommer ud under banen, hen over **Skærbæk Å** (ikke **Æk**). Ved U-signalet som forgrund er der mindst et minut at vente, ja, vente. Kl. 9.27½ (22) accelerer lkf med »fuld kørekontroller«. Vellykket – godt nok to stationsfotos med ¼ kilometers afstand.

Kommende fotosteder

Nu mens solskinnets er der – indtil videre op af formiddagen, må de kommende fotosteder Ø for **Vp** findes og finpudses, så de er lige til at tage ud af »posen», når racercyklen med fører kommer i sidste øjeblik. Fra vejen, krydsende ovk 123 i km 88,4, passer solskinnets vinkel. Der er en lund på hver side, så det er »bare« at trykke i rette brøkdeler af sekund. Der er en ingen »generende« bomme.



Hver gang, der er overkørsel, er oftest mulighed flere fotomotiver. Det gælder også ved ovk 121 i km 87,2 med advarselsanlæg. Det fine grus på stien langs banen ophører ved ovk 120, og en rullestensvej fører hen til ovk 121 med halvbomanlæg i km 86,7. Der ligger tilsyneladende kun to ejendomme N for ovk 121, der kunne nedlægges, hvis en ny vej blev ført langs nordsiden af banen hen til ovk 120.


Ovk 120 er også brugbar, så der er noget at glæde sig til, hver gang solskinnets med sikkerhed holder, til lyntoget er passeret.

Rullestensvejen får forhjulet til at rulle lidt for ukontrolleret sideværts, så der cykles bort fra ovk 120 i sydlig retning. På den næste vej, **Hasselholtvej**, hen til ovk 123, står der et skilt **TRÆNGSEL**. Det er sted, hvor man kan slå et telt op og overnatte i statsskoven **Vp Skov** på 174 ha. Fra ovk 123 kan grusstien benyttes ind til **Vp**. **Mandagen** er godt begyndt med en formiddagstur på 33 km!

(BL)

Ti 20/8 2013

Dagens tog L 728

Gårsdagens vejrudsigt for i dag var tiltagende gråvejr – dog uden nedbør. Alligevel »beordrer« en næsten skyfri himmel af dén farve  ved 8-tiden til at tage cykeltøjet på og tøffe til »et sted på den anden side af **Vp**«.

Efter en halv times dejlig kørsel er der ankomst Ø for ovk 123 næsten ude ved fremskudte signal. Uret viser 9.24; tog L 728 (Str-Ar) holder allerede i spor 1 (+½). Et telebillede af DSB **MFA 5009+09** med bagenden fri af alle signaler og tavler ved ovk 123 (seks undt. kilometermærker) lagres kl. 9.27 (±0), og tre minutter efter ankomst cykles der mod **Str**. Dét er timing, når man kender fotostederne!



De grå kommer faretruende nærmere, men holder sig tørre. Godt en times gratis fitness med 28 km gratis befordring. Det kan anbefales.

(BL)

Ti 24/9 2013

Kort godstog på År

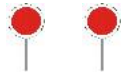
RSC MZ 1456 + 2 tomme Sgmmms (eller lignende litra) holdt i spor 407 (på det gamle År).

(BL)

To 3/10 2013

Formiddagssol Røb-Est

Tredje dag i træk rejser der med tog RA 5422 (Str-Ar) kl. 8.05 fra **Str** til **Sk**. Tredje dag i træk er himlen mod Ø ganske varm **gul**. I dag skal det i går mislykkedes nærbillede af tog L 728 ved ovk 108 laves perfekt.



De ti minutters standsning med tog 5422 i skygge udnyttes til at finde et fotosted ved **Sk**. Å. Desværre er der ingen mosekonebryg som i går, så det bliver et billede med to "Stop"-stands signaler..

Der iles til den nye vej V for ovk 108 langs nordsiden af banen mellem Rønbjerg og Sk, men desværre kommer tog AM 7312 (Str-Vp) et sekund for tidligt til at et billede kommer i hus. Den i går tillukkende bakke at stå på og fotografere kunne være god på den ellers kedelige lige og flade af banen mellem ovk 108 og usikret ovk 111.

Tog RA 5421

Tog RA 5421 (Ar-Str) standser 4½ minut som første tog ved krydsningen af materieltoget 7312 i **Højslev**. Der er der tid til at bevæge sig til et nyt sted. Den høje bakke giver lidt mere dybde i det flade landskab, hvor AR 1003 passerer kl. 9.14 (±0).

Tog L 728 (Str-Ar)

Tog 728 suser forbi ovk 108 kl. 9.34½ (21), for **Est** (Estvad) skulle være passeret kl. 9.34½ ifølge TKV. Ja, **Est** står stadig i TKV, selv om sporskiftet i km 74,0 ind til sidesporene blev fjernet i **2012**. Fra TIB (V) blev det slettet **mandag 1. oktober 2012**.

Tog RA 5425 (Ar-Str)

Tog Den andet tog i Sk med krydsningen med tog 728 er tog RA 5425 (Ar-Str), der så må erstatningsfotograferes bagfra i stedet for tog 7312. AR AR 1011 suser mellem **Sk** og **Røb** mod **Str** kl. 9.45 – også ±1.

Det gode vejr – som i går – kunne friste til at cykle over **Røb**, **Vp** og **Handbjerg** til **Str**, men mageligheden vinder; ankomst til **Str** ske til samme tid. Der cykles tilbage i **Sk** og nydes et lille bæger yogurt med drys, købt på tilbud for 5 kroner den anden dag.

(BL)

DSB
728
8:33
8:18
a 8:45
9:15
9:25
9:37
9:40
9:45
9:52
10:03
10:05
10:15
10:23
10:30
10:36
10:47
10:42
10:51
10:58
11:14

Lø 12/10 2013

Efterårsferie-lørdags-lyntog

Hver **lørdag** består tog L 1628 (Str-Ar) af to togsæt, og det flyder noget mere på billederne med seks personvogne. Ved begyndelsen af denne første **lørdag** formiddag i efterårsferien **2013** er "fastlandet" dækket af skyer, men den blå himmel befinder sig over **Limfjorden**.

– Skal, skal der ikke cykles fra **Str** til ud på den anden side (Ø for) **Vp**?

Så er der solskin nogle minutter, så er "lyset" midlertidigt slukket, så tændes det igen. At cykle de 13,2 km dertil + et par km ud på østsiden, og så vil der sikkert en sky og stjæle solskinnet, når toget afgår fra **Vp** kl. 9.21; hm, hm ...

Kl. 9.00 lysner der langs Langåbanen, så der nås kun at cykle ud til herregården **Volstrup** ved det fremskudte signal til AM **Livbjerg**. Solskinnet belyser tog 1628, som det skal, da det passerer med oprangeringen DSB MFA 5067+67 + 5237+37.

Det giver minder om tog IC 119 (Kh-Ti), hvor det var vigtigt at få et billede af toget i **Grejsdalen** (ansat vejret). Oprangering denne første **lørdag** i efterårsferien var ofte DSB MX + MX + 10 psv. Det lød godt, når to MX'er i stilling 8 gav lyd fra sig med en bastning på 400 tons.

Tre lyntog på Langåbanen på lørdage

Der køres tre lyntog på **Langåbanen** på **lørdage**, heraf to i dagslys (tre om sommeren). Dagen fotosucces skal afsluttes med det andet og sidste daglyntog: tog L 1625 (Ar-Str), der standser i **Vp** kl.

12.50½-51. DMI 7600 melder en middelvind på 7-8 m/s og vindstød på 13 m/s og vind fra Ø. Det vil sige strid frontal modvind at cykle over 13 km i!

Det er der råd for: Tog RA 5444 (Str-Ar) afgår fra Str kl. 12.15 og skal krydse tog 1625 i **Sk**. Det vil så være 25 minutter til at cykle ud Ø for **Vp** til de allerede fundne fotosteder. Det bare lækkert at blive transporteret i stille vejr med 120 km/t. til **Vp**! Nogle træer har allerede fået **gule** blade, hvilket farvemæssigt kvikker op.

Kl. 12.48 (+1) er DSB MFA 5033+33 **Røb-Vp** indrammet i grene med blade over cykelstien fra **Vp** til ovk 121 i km 87,2 2,0 km Ø for **Vp**.

(BL)

Fr 18/10 2013

Sporombygning på Silkeborgbanen og/eller Hr-Ho

CFL MX 1023 (b) + 7 **ContecRail** CONTC 40 86 946 Fccs står i spor 45. Ø for en del store, **gule** maskiner, der har efterjusteret spor på **Silkeborgbanen**.

Det kan også være, at der skal læsses skærver af mellem **Hr** og **Ho**, idet der på DSB's hjemmeside under **Ændringer i trafikken Herning-Struer: Togbus i stedet for tog i de sene aftentimer søndag-torsdag** står:

I de sene aftentimer søndage til torsdage efter kl. 22 i perioden fra den søndag den 20. oktober til torsdag den 7. november er der sporarbejde mellem Herning og Struer. Mens arbejdet står på, kan vi ikke køre med tog.

(BL)

Fr 26/10 2013

Litra ME i Gp og Ho-Ts

En ME med et lille tog skal køre som et materieltog fra **Kh** til **Str** og standse i **Hr** kl. 13.18-19.

– *Måske kan der laves et billede ved den nye vej, hvor en vejbro med plads til dobbeltspor nedenunder.* Der har været La **40** i flere måneder i km 36,0-36,2.

Desværre vokser der høj majs i marken NV for den kommende vejbro, og toget vil være i en konveks³⁾ kurve. Dur ikke. I stedet er det bedre med tog L 742 (Str-Fa) med DSB MFA 5005+05 **lb** **Hr** kl. 13.01 fotograferet fra SØ med den nye vejbro med plads til to spor og en høj, **gul** kran og dens arm.

Så mangler tog RV 3729 (Fa-Str) lige at passere (sker 13.14½ (26)), før ME-tog vil dukke op.

Det bliver til et billede med DSB ME 1516 + 2 psv. (b), der accelerer kraftigt gennem **Gp** som tog 8423 (Kh-Str) 2013 kl. 13.29 (26). **Gp** var togekspeditionssted **1917-1969** og *genåbner måske i året 2016?*

Nu er der godt en halv time til at cykle med den kraftige vestenvind som »skyder« til **Hr**. Det nås 2 minutter før afgang, men tog L 1641 (Vj-Ti) afgår først kl. 14.06½ (23½).

Søndre Plantage

Jo længere V på i **Jylland**, man kommer, desto før mister træerne deres gule **blade**. Jo større skoven er, desto større chance er der for, at bladede ikke er blæst ned. Det bedste sted kan nok være i **Søndre Plantage** mellem **Ho** og **Ts**. Fra tog 1641 kigges der efter træer med mange **blade**. Jo, acceptabelt.

Der cykles fra **Ho** ud i **Søndre Plantage**. Det mørke skyer bliver endnu mørkere, og finregnen bliver til store dråber. Der så lidt lys, at kameraet må stilles på 2500 iso, hvilket giver en lukkertid på $\frac{1}{900}$, for vil hastigheden være 120 km/t.

ME 1516 + 2 psv. (b) med tog 6464 (Str-Kh) passerer kl. 15.22½ (22) et grantræ og tre træer med passerende **gul** løv. Tog 6464 skal i **Ts** kl. 15.(24)-26 krydse tog 3754 (Fa-Str), så det er bare at putte fotomaskinen ned i rygsækken og så trampe i pedalerne, for der er kun 12½ minut til afgang mod **Str**.

Kl. 15.34 nås **Ho**, og tog 15.35-36½ (22/21½) standser DSB MR 4043+43. Puha, nået!

(BL)



Ma 28/10 2013

Tog 5470 kører i stormen

AR AR 1001 holder i spor 3, og før afgang gynger togsættet sidelæns grundet den begyndende storm. Tog RA 5470 (Str-Ar) afgår fra **Str** kl. 16.42½ (2½) og kører med små forsinkelser (21 til 22½) til **Vg**. Derefter høres der kvasende lyde fra yogierne, når der køres over nedblæste grene fra træer.

³⁾ **Kon'veks** adj som buer udad.

Normalt er tog 5470 den anden tog ved krydsningen i **Rn** (Rindsholm), men lkf på RA 5473 (Ar-Vg) holder foran l-signalet til **Rn** for at fjerne et træ i sporet. Da tog 5470 afgår (27½), ligger træet stadig delvist i sporet. Der peger mod **Rk** (Rødkærsbro), hvilket vil være farligt for det næste tog herfra. Det lykkedes lkf at rulle det 6-7 meter lange træ ned i banegrøften, så det er profilfri.

Tog 5470 ankommer derfor først til **Rk** kl. 17.57½ (213), så krydsningen med tog RA 5375 (Ar-Str) forlægges fra **Bj** (Bjerringbro) til **Rk**. Tog 5470 får derfor først afgang kl. 18.02 (217). Stationsopholdet i **Lg** varer kun 1½ minut, så der vindes 4 minutter. Efter afgang fra **Ha** (Hadsten) 18.31½ (210) går det galt, for et træ ligger ud over spor 1 i **Hn** (Hinnerup). Det ses at ligge til højre for toget, og kviste skraber imod vognsiden. Det må være et eller flere tog foran tog 5470, for der køres langsomt før hver AM.

Toget standser i **Br** (Brabrand) spor 2, hvilket kunne tyde på venstresporskørsel til Ar – sikkert grundet et væltet træ. Opholdet bliver i tidsrummet 18.57-59½ (218/220). Derefter listes der mod **Ar**, og i km 127,2 standser AR 1001 foran et træ. Lkf annoncerer herom til passagererne. Grenene skraber imod under den langsomme forbikørsel.

I Ar

Kl. 19.08½ (224½) er der ankomst til **Ar**, hvorefter togsættets køres ud på P-risten. Der kører ingen Arriva-tog **Ar-Sj-Ar**, men det skyldes ikke udelukkende væltede træer på **Silkeborgbanen**, men to væltede træer mellem **Ar** og **Sd**.

Oppe i forhallen viser en af monitorerne med stor tekst

Ingen tog mod Skanderbor Fredericia

Vi kan ikke køre tog i sydgående retning på grund af stormvejret

Der er åbenbart ikke plads til bogstavet g i »Skanderborg«. (Fotodokumentation haves).

(fortsættes under **KØREPLANER Visning i monitorer forhallen i Ar**)

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Lø 1/6 2013

Næ-ikf observationer

Lørdag bemærkede jeg, at gasbeholderen til sporskiftevarmen i **Næ** var væk. Sporskifterne er ved at blive ombygget til el-varme i stedet.

I **Kj** stod der to NACCO Res (blå af lidt ældre type) i **Kj**, en på pladsen og en foran Contecs værksted.
(JSL via BL)

Sø 2/6 2013

Næ-ikf observationer

Søndag mødte jeg RSC EG 3110 klokken 10:23 ved **GI** med et østgående godstog.

– *Nogen, der kan hjælpe med et tognummer?*

(JSL via BL)

Ti 4/6 2013

Næ-ikf observationer

Tirsdag kørte jeg bl.a. tog 3454, hvor en stor flagspætte desværre måtte lade livet på fronten af DSB MR-sæt 18 i skoven inden **Th** (Tureby). Ved **Rof** (Roskilde Festival) var man i gang med at bygge broen over banen.

(JSL via BL)

To 6/6 2013

Næ-ikf observationer

Torsdag mødte jeg klokken 22:40 og kørte 2480/2479 på **Lille Syd** med DSB MR-sæt 72.

I **Kj** 6 stod seks DB/AAE Habbi(i)(ll)ns, heraf en med to nye skydevægge på vestsiden, og ved Contec-remisen var MY 1154 og 1158 (tror jeg det var) startet op og rangerede lidt rundt.

Ved **Lw** skal der laves en ny vej lige øst for pektinfabrikken; vejen skal føres over banen på en bro.

I **Ro** var to af DSB's kraner i færd med at skifte et kryds(ningssporskifte) neden for **FC**. Jeg havde set den ene kran stå i **Ro tirsdag 4. juni 2013**. Det var de ældre Effer-kraner, hvoraf man mig bekendt har én i **Kh** og én i **Fa**.

Spitzkes store kran stod stadig i **Ro** ...

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Jeg mødte allerede 05:24 og skulle køre **Næ-Rf** med RØ 2201 (Kh-Rf), bestående af DSB ME 1513 og kun 4 DD. I **Ek** (Eskilstrup) var der lys i uordenssignalet, selv om PU'en, der er i afhængighed af overkørslen, blinkede grønt! Bomme, blink og klokker virkede, men efterfølgende fik jeg oplyst bommene ikke var gået op, efter jeg var passeret.

På Lolland

Jeg havde hørt, at kabeltyve havde været spil i **Rf** om **tirsdagen**, og det fremskudte signal til **Rfø** var rigtigt nok slukket. Ifølge LA for **mandag 15. juli 2013** var der stadig ikke kommet lys i det, jo man fornemmer den store og engang meget travle færgestation har mistet noget af fordums betydning ... Der kunne heller ikke sættes signal ind og ud af **Rfø**, og da jeg returnerede med RØ 1214 (Rf-Kh) måtte jeg først udrangeres af **Rf**, derefter indrangeres i **Rfø** og udrangeres fra PU'en i **Rfø** – U-signalet kunne heldigvis vise grønt lys ●, så jeg slap for at køre på sigt (40 km/t.) hele vejen til **Lis** (Lolland Syd). I øvrigt fik jeg vekselretterfejl ved afgang fra **Rf**, men kunne heldigvis kvittere fejlen væk.

På **LIn** (Lolland Nord) er det (ubenyttede) krydsningsspor ved at være meget overvokset.

På Sjælland

Mellem **Rit** (Ring) og **Lo** (Lov) har man lavet et større dæmningsarbejde med støttedæmninger lidt neden for og væk fra selve banedæmningen. Den dag var der La **40** i begge spor.

I **Rg** desværre ingen kalkvogne!

I **Ro** stod 3 MR-sæt i spor 7. Alle shuttletoget **Ro-Rof** bestod af tre MR-sæt og benyttede spor 7 i **Ro**.

I **GI** stod en af Malus' schweizertrøler, MK 623, Expo-train vognene, en stribe af Contecs Fccs. På den nordlige plads stod fem DB Sns⁷²⁷ læssede med stålprofiler. Disse vogne er ellers bygget til primært at transportere rør. Der stod også en blå CFL Rbnps. Ved indkørslen til **Kh** mødte jeg DSB ME 1517 med graffiti, det er ellers – heldigvis – sjældent, man ser maskiner køre rundt med graffiti. RØ 1214 blev i øvrigt sendt via **Val** denne dag.

Hjemturen til Næ

Skete med RØ 2221 (Kh-Nf) bestående af DSB ME 1533 og seks DD. Den tur, jeg normalt skulle køre på **Lille Syd** efterfølgende, var aflyst, da festivaltrafikken var gået i gang, så jeg havde rådighed i stedet.
(JSL via BL)

To 4/7 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte 08:10 og klargjorte DSB MR sæt 03. Lidt senere skulle jeg køre RØ 2428 (Næ-Gt) og efter 10 minutters ophold der fortsætte til **Ro** som RØ 82428. Der havde været fjernstyringsproblemer, så ved afgang fra Næ var det usikkert om jeg ville komme længere end **Kj** ...

I **Kj** stod RSC MZ 1452 + 4 DB Snps⁷¹⁹ + GATX Za. + DB Snps⁷¹⁹ + 4 DB/AAE Habbi.. ankommet fra **Ro**. I **Kj** stod også Spitzke V100-SP-010 med godt 20 brune OnRail Fcs.

Jeg fik lov at fortsætte fra **Kj**, og i **Ro** stod DSB MR sæt 52 + 87 + 25 for festivalkørslen. En fører når op til 8-9 ture mellem **Ro** og **Rof** på en arbejdsdag!

Mens jeg holdt i **Ro**, kom RSC MZ 1452 retur med godstoget fra **Kj**, nu bestående af 3 DB Roos(-t) + 5 DB Snps⁷¹⁹, alle tomme.

I **Ro** stod Spitzkes kran "Oskar" stadig med følgevogne.

I **Næ** er gangtunnelen stadig under renovering, men nu kan den bruges i halv bredde. Ved **Præstøbanens** remise samles der sporskifter på betonsveller.

(JSL via BL)

Ma 8/7 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Fra MR-toget så jeg i **Kj** Spitzkes V100-SP-010 skubbe 24 OnRail Fcs fra pladsen på havnen klokken 14:25. Den anden stamme ballastvogne med V100-SP-009 indeholder ud over OnRail Fcs og de to RTS/Swietelsky-vogne Facs 33 53 6994 502-7 og 505-0.

(JSL via BL)

To 11/7 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Fridag. Om aftenen var jeg sammen med Kasper Pedersen ude og se MY 1134 + Weedfree sprøjtetog + MY 1159, første gang ved **H_z**, derefter i **H_z** og til sidst ved Grevensvænge lidt syd for **Næ**. Kort efter dette tog fulgte fra **Kj** til **Næ** Contec Rail MY 1158 med Köf T 51 og tankvognen 40 86 947 0 402-9, som Contec Rail begge har solgt til Arkil. Med i toget (som jeg ikke så) var endvidere mellem 4 og 6 (sandsynligvis 6) Slmmps, som også skulle bruges til sporombygningen i **Næ**.

Da Köf T 51 ikke var helt "fit for fight", kom en blokvogn dagen efter med Köf 275 fra **Kj**.
(JSL via BL)

Fr 12/7 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

var jeg ude og kigge ved **Stendyssevej** mellem **Næn** og **OI**. Der er etableret en større plads med betonsveller og drænrør m.m. og lavet en nedkørsel til jernbanen i den dybe gennemskæring. **Stendyssevej** er forstærket, og der er anlagt omkring 4-5 mødepladser for lastbiler, så de ikke skal ind på marken, når de møder en modkørende. Forbi en gård er der også opsat hegn, så bilerne ikke kommer ind på græsset ... Det kan godt være man sparer penge ved ikke at bruge sporombygningstog, men logistikken må også koste en del, når der skal laves pladser og adgangsveje. Ved overkørslen i **Øverup** er der også etableret en større plads, og står stabler af betonsveller.

Ved **Slimmingevej** (i nærheden af Sydmotorvejen) og på en gård lige inden **Hf** står der også stabler af betonsveller og muldlager er skrabet af.

(JSL via BL)

Lø 13/7 2013 – sø 14/7 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Hver dag to omgange på **Lille Syd**, i **Ro** stod MY 1134 + Weedfree sprøjtetog + MY 1159. Om **søndagen** så jeg ØSJK's "Hønsetog", og da jeg ved 23:30-tiden cyklede hjem, stod 605 sæt x11 i spor 1 i **Næ**. Perronens togviserskilte viste "Nykøbing F 00:25", men det var nu M 7811, der var kommet til **Næ** i god tid. Samtidig stod RØ 824069 bestående af 605 sæt x17 og x19.

(JSL via BL)

Ma 15/7 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Mødte jeg 12:45. Efter at have klargjort to MR-sæt til RØ 2444 skulle jeg køre **Næ-Kh** med RØ 1238 (Nf-Kf) bestående af fem DD + DSB ME 1522.

I **Næ** var en stor svellestopper Matisa B66 UC 97 43 40 501 17-6 og en ballastfordeler P&T SSP 110 SW 97 16 40 540 18-5, begge fra Jumbotec i gang i spor 41.

Mange tognumre

Efter en pause på **Kh** skulle jeg så køre RØ 2545 (Kh-Ro) og efter nummerskift i **Ro** fortsætte til **Rov** (Roskilde Vest) som arbejdstog 302545 (Ro-Rov). Retur som arbejdstog 302544 (Rov-Ro) og videre til **Kk** som 2544 (Ro-Kk), og derfra retur til **Kh** som 2553 (Kk-Kh). Disse tog bestod af DSB ME 1505 + 4 DD. Styrevognen var ABs 7925, men den havde meget flade batterier og skulle have strøm hele tiden. Ventilationen og i perioder lyset virkede heller ikke i passagerafdelingen, og den havde også flader på hjulene. På grund af de mange tognummerskift bestod bremsesedlen allerede af to sider, og min afløser måtte tage en tredje side i brug!

Hjemturen Kh-Næ

Hjemturen **Kh-Næ** skulle ske med RØ 4257 (skulle være kørt **Kk-Nf**, men var aflyst **Kk-Kh**). Toget bestod af DSB ME 1533 + 6 DD og kom først til perron i spor 8 omkring fire minutter før afgang. På disse fire minutter skulle jeg så have overlevet toget + bremseseddel, gå 182,3 meter og rigge førerrummet op på ME'en, og det kan jo ikke lade sig gøre, og kostede derfor et par minutter.

Nogenlunde samtidig med jeg ramte linjelederen til **GI**'s I-signal, faldt det på stop. Nu bremser DD-vogne meget godt, så jeg stoppede kun få meter efter I-signalet, selv om jeg kørte 120 km/t., da signalet faldt. FC var optaget, men efter lidt tid kom jeg igennem og fik lov at indrangere til spor 2.

Da jeg bremsede ned til **Bo**, begyndte dørlamperne at blinke, dvs., der kan være åbentstående døre og er ikke kontrol med dørene. Mens togføreren gennemgik toget og fik slukket blinkeriet, blev et godstog sendt uden om i spor 2. Desværre kom der igen dørfejl efter den sidste AM for **Ky** (Kværkeby). Denne gang tog det lidt længere tid, inden togføreren fandt en dør, der gabte lidt. Imens jeg holdt der, var et tog

sendt ad venstre spor, men da jeg igen kunne fortsætte kørslen, fik jeg lov at køre først. Ved ankomst til **Næ** var forsinkelsen 24 minutter.

På vejen ind med RØ 1234 stod RSC 185 337 med øltog i spor 6 i **Rg**. På hjemturen så jeg en Twin-vogn med to øltrailere stå der, så der er nok sat en vogn ud. I **Rg** stadig ingen kalkvogne, men der stod nogle DB Hbbi(II)ns^{304/305/306}, hvor de plejede at stå, måske Ardagh der lægger glas der ...

I **GI** fortsat bl.a. en stribe Contec Rail Fccs og MK 623 samt Expo-Train vognene, der denne gang ser ud til slet ikke at være overmalet (i hvert fald ikke ud mod de andre spor).

I **Htå** skubbede RSC 185 330-5 det østgående øltog ud til terminalen mens MK 619 og RSC 185 322 stod i "proppen".

(JSL via BL)

Ti 16/7 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

– *Fridag.*

På stationen i **Næ** bygges der om for fuld kraft. Mellem klokken 14 og 15 blev spor 3 justeret med svellestopper og ballastfordeler. Spor 6 er fjernet fra første skifte nord for **Rampen**, og så langt sydpå man kan se fra **Rampen**. På det østligste spor kørte Arkil Köf T 51 (første dag jeg har set den køre her) med to Slmmps. På hver vogn står en åben container, og imellem dem er der en gravemaskine, der graver jord op i containerne og bagefter grabber det af igen og omvendt, når der skal lægges stabilgrus i sporkassen. Der graves cirka en meter ned. Det undrer mig, man ikke bruger en MFS-100 (ved godt de danske vogne er solgt til udlandet) eller i det mindste en af BDK's Facns-vogne; det ville da lette arbejdsgangen meget.

(JSL via BL)

On 17/7 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Køre to gange til Kh, først med RØ 2234 (6 DD+ME 1537) og pass hjem i RØ 2243 (efter kun seks minutter på Kh), anden gang var ind med 2250 (4 DD + DSB ME 1505). Fra **Kh** rangerede jeg til **Blv**, hvor jeg fik tømt toiletter og suppleret dieselbeholdningen med godt et par tusind liter. Herefter hjem som RØ 4261. Styrevogne var ABs 7924, den næstnyeste, men desværre havde den dårlige batterier, og kunne kun holde strøm ti minutters tid.

I **GI** stod 2 DB/AAE Habbi..., 1 DB Habbis³⁴⁵ og en DB Rs på den nordlige plads.

Første gang jeg passerede **Rg** stod den udsatte Twin-vogn fra øltoget der stadig, men næste gang var den væk. Der var stadig ingen kalkvogne, men en DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} tilbage på læssesporet (og en håndfuld sammen med de tomme biltransportvogne).

På LA kunne man ikke læse om det fremskudte signal i **Rfø**, så det blinker nok igen ...

(JSL via BL)

Lø 3/8 2013

Contec Rail's MY på arbejde

I dag stod Contec Rail MY 1158 "Madam Blå" med tre træk langskinner i spor 1 i **Næ** ved 20-tiden.

Klokken 21:45 passerede Contec Rail MY 1153 + MX 1008 den nye bro over banen ved **Øverup** efter lige at lagt de sidste skinner fra overkørslen i **Øverup** mod **OI** (Holme-Olstrup).

(JSL via BL)

Sø 4/8 2013

Contec Rail's MY på arbejde

Om formiddagen var Contec Rail MY 1153 + MX 1008 i færd med at trække skinner af forskellige steder på **Næ** station og havde tidligere trukket skinner af mellem **Næ** og **OI**.

Klokken 14:24 så jeg sammen med **KP** Contec Rail MX 1008 + MY 1153 med tomme skinnevogne på vej til **Rg** ved den sidste bro før **Gz**.

På hjemvejen var vi et smut forbi **Rm** (Herlufmagle) station. Stationen står stadig urørt. Ifølge de BBR-oplysninger, jeg har fundet på nettet, ejes den af "staten".

(JSL via BL)

Ma 5/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

mødte jeg 09:30 og skulle køre pass til **Ro** i RØ 2218, hvorefter jeg skulle køre tre omgange **Ro-Kj-Ro**. Lige før **Rg** ringede disponenten og ville høre, om jeg ikke kunne koble lokomotivet (DSB ME 1513) fra det tog, jeg var passager i, og så køre ned og trække nattoget ud af tunnelen.

RØ 2218 blev så aflyst fra **Rg**. Jeg fik koblet ME'en af og kørte som M 6005 (Rg-Kø). Det var en relæ-fejl på EA'en, som betød den kun havde kørt på et anlæg.

I mellemtiden var der kommet lidt liv i EA 3020 med nattoget CN 19572, så toget stod nu i spor 1 på **Kø** station. Længst ude i spor 4 kunne jeg se de to MF sæt 08 og 32, der havde stået der det meste af **søndagen** med fejl. ME'en blev koblet på, og efter bremseprøve m.m. gik turen mod **Kh**.

Inden **Rg**, hvor der var lkf-skifte, nåede hastigheden ikke over 120 km/t., selv om ME'en var i stilling 8 hele tiden! Lige før **Ro**, hvor jeg stod af, kørte toget dog næsten 160 km/t.! Desværre fik jeg to ATC-fejl med tilhørende nødbremse med det fornemme tog.

Rg

I **Rg** var ME 1523 (der var kommet fra **Kh** som M 6007) ved at koble til vognene fra RØ 2218; toget kørte derefter til **Kh** som M 6008.

På stationen i **Rg** stod en VTG Uacns på det spor, hvor MZ'en plejede at stå parkeret, nok nyt sted for losning af kalkvogne, og den første kalkvogn jeg har set i lang tid i **Rg**. Jeg har hørt P.P. Jensen typisk betjenes **tirsdag** og **torsdag** morgen ved 7-tiden, derefter rangeres hos AutoLogik, og hvis P.P. Jensen har tømt vognen(e), henter man den/dem senere på formiddagen. Der stod også tre DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} på det spor, hvor kalkvognene plejede at stå.

I **Ro** så pause, og jeg kunne stadig nå de to sidste omgange **Ro-Kj-Ro**. Mit tog bestod kun af DSB MR sæt 07, der på den sidste tur fik problemer med motor/generator/batteri, og til sidst kun lige kunne slæbe sig ind til **Ro** med ti minutters forsinkelse. Ved ankomsten til **Kj** havde toget dog været godt 20 minutter forsinket. De to andre stammer kørte med to MR.

(JSL via BL)

Ti 6/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

mødte jeg igen 09:30 til samme tjeneste som om mandagen og skulle køre pass til **Ro** i RØ 2218.

I **Næ** var både Köf T 51 og Köf 275 i brug, det var første gang i flere dage man også brugte Contec Rail's Köf 275. I øvrigt har Köf T 51 en rangerklokke foran trykluftbeholderen; det har jeg ikke set/lagt mærke til før på en Köf-traktor.

I **Rg** stod et træk tomme blå skinnevogne, 3 DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} der, hvor kalkvognene tidligere stod, sikkert Ardagh, der lægger glas der (der stod også en lastbiltrailer der). VTG Uacns'en stod stadig der, hvor MZ'en holdt tidligere. CFL 1805 stod sammen med skinneaflysningsvogn 200 fra C Rail Safety i nærheden af, hvor remisen var.

I **Ro** skulle jeg køre tre omgange **Ro-Kj-Ro** med DSB MR sæt 36 og 47. Lige da jeg havde rigget op i **Ro**, kom DSB EA 3022 kørende gennem spor 5 med CN 19572. På grund af en fejl på toget skulle det køre uden passagerer på **Storebælt**. Passagererne skiftede til IC i **Od**.

I øvrigt kørte IC 124 med MR-sæt 53 (Ar-Fa), og IC 133 kørte med DSB MR-sæt 54 (Fa-Lih).

– Ja, hvad skulle DSB da gøre uden MR?!

I **Lw** krydsede jeg med godstoget fra **Kj**: RSC MZ 1456 + 2 DB Snps⁷¹⁹ + DB Roos-t⁶⁴² + DB Roos-t⁶⁴⁵ + DB/AAE Habbii(II)ns³⁵¹/H1 31 80 2892 050-8.

Alle tre stammer på **Lille Syd** kørte med to MR-tog, de andre var MR sæt 28 + 89 og MR sæt 74 + 23.

Klokken 12:56 så jeg i **Ro** – delvis gennem et andet togs vinduer, delvis meget langt væk – et vestgående godstog med en af de nyere ÖBB Habbii(II)ns, en af de (også) flotte Wascosa "Grillo" gastankvogne og længere nede i toget en ÖBB Habbii(II)ns mere.

I **Kj** så jeg Balfour Beatty rangere en Contec Rail Smmmps med Köf 152. Ved Contec Rail stod Nacco Res 207.12 37 80 3940 012-2 og 014-8, sikkert de vogne, der har været i **Danmark** i over et år.

I **Kj** var man i gang med at fjerne ballasten under **Lille Syds** spor på broen over **Kj Å**. Materialet køres væk med sporgående Hydrema'er. Overkørsel 117 (stien) er spærret, og Hydrema'erne fortsætter syd for denne overkørsel.

(JSL via BL)

On 7/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Egentlig skulle jeg have kørt 4208 fra **Næ** til **Kh** og videre til **Cph** med IC3, men da dette tog ikke har kørt i højsommeren, skulle jeg i stedet køre ind pass i RØ 4210. Det ville ellers være første gang i 2-3 måneder, jeg skulle køre IC3 ...

I **Næ** kunne jeg ikke umiddelbart se Köf 275, heller ikke da jeg kom hjem. DSB ME 1506 afgik med et RØ-tog mod **Kh**, desværre med graffiti på front og den ene side. Fronten var i forvejen ikke for køn længere, som om den er blevet vasket med syre, *eller er det mon bare sprinklervæsken, der laver hvide skjolder?*

I **GI** stod – så vidt jeg kunne se i farten 11 – ÖBB Rs læsset med skinner i 18 m længde på den sydlige plads. Man var at læsse skinner over på en lastbil.

– *Hvad mon man skal bruge så mange 18 m skinner til? Kan det mon være metroen?*

På den nordlige plads var der 2 blå CFL Rns, en brun CFL Rns og en blå CFL Rnpss.

Fra **Kh** kørte jeg så **Kh-Kk** med RØ 2516 (Ro-Kk), vendte der til RØ 2525 (Kk-Ro), RØ 302525 (Ro-Rov) og retur som RØ 302524 (Rov-Ro) og **Ro-Kk** med RØ 2524. På **Kk** vendte jeg så til RØ 2533 (Kk-Ro), som jeg kørte til **Kh**. Alle disse tog bestod af DSB ME 1523 + B 7757 + B 7740 + Bk 7815 + ABs 7915.

På vej mod **Ro** med RØ 2525 mødte jeg EA (3)007 med CN 19572 mellem **GI** og **Tå** (Taastrup). Toget var sat til ankomst på **Kh** 11:28 ...

Hjemturen **Kh-Næ** skete med RØ 1237 (Kk-Nf via Gb) bestående af DSB ME 1522 + 4 DD.

I **Htå** var der godt fyldt op, et par MF/ER holdt i første hovedspor uden for stationen, sikkert IC 19853, der skulle afkoble forreste sæt i **Htå** pga. røgdudvikling. I spor 0 stod to Hector Rail 241'er, forrest 012 så vidt jeg kunne se.

(JSL via BL)

To 8/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Fridag. Efter at have fået synet bilen fortsatte jeg ud langs **Lille Syd** for at kigge på sporombygningen. Der var lav aktivitet ved **Næn**. Man har været i færd med at flytte de nyudlagte skinner ud fra midten af sporet til uden for svellerne, så man kan komme til at fjerne sporet.

Ved **Baa** (Bråby) skal der ifølge www.bane.dk laves en lille støttemur ved et tidligere ledvogterhus, men ingen aktivitet. Lidt længere mod **Hz** (Haslev), hvor banen passerer **Øvre Suså**, ser det ud til, der arbejdes, på **Bråbyvej** stod der et skilt med MJE Bane ved en markvej.

Heller ikke længere mod **Th** (Tureby) så det ud til er skete noget, og faktisk var det først ved broen, der fører **Egøjevej** over banen i udkanten af **Kj**, jeg kunne se, der skete noget. Her var en skinneklipper i gang med at klippe sporet, der lægger i træsveller, i stykker a 5-6 meter, hvorefter to skinnegående gravemaskiner med hver sin lille fladvogn kørte sporrammerne væk. Maskinerne arbejdede sig fra **Kj** mod **Hf** (Herfølge).

I **Næ** har man spærret den ene kørebane på **Hvedevænget** under **Viadukten**. Mærkeligt kommunen ikke har benyttet chancen for at få en bredere og højere bro der, om få år vil kommunen lave en ny vej mod centrum, der skal ende ved viadukten!

(JSL via BL)

Sø 11/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte klokken 21:30 og rejste klokken 21:55 pass med 4266 til **Ro**. Her skulle jeg 23:22 afløse på RØ 2476 (DSB MR sæt 16), den kørte jeg så i RØ 2475 (Ro-Kj) med. Fra **Kj** skulle jeg være kørt tom til **Lw** som M 6274 (og når RØ 2479 så var kommet til **Kj**, skulle jeg køre tilbage til **Kj**). Dette fordi DSB Ikf ikke kan have stationskendskab i **Kj**, da stationen ikke er med på DSB's skemaer for infrastrukturkendskab! Jeg fik dog lov til at rangere i spor 60 i **Kj** i stedet, og holdt der og ventede en lille time til 2479 (DSB MR sæt 87) kom. Så rangerede jeg ned i spor 4 og kobede de to togsæt sammen.

Herefter gik turen mod **Ro** som M 7808, og hurtigt var jeg klar til at køre mod **Næ** via **Rg** som M 7809, men det viste sig, jeg ikke kunne afgang fra spor 6, som jeg var kommet ind i, idet der var sporspærringer i vestenden af **Ro** station samt i venstre spor mellem **Ro** og **Vy** (for skinneudveksling). Derfor måtte jeg rangere helt ud til stationens østlige U-signal, og derfra så op i et andet spor. Heldigvis havde kollegaen fra RØ 2479 valgt at køre til **Næ** i toget frem for en taxa fra **Kj**, så jeg slap for at skulle skifte førerrum og togsæt ude i mørket, og det hele gik noget hurtigere.

På trods af en lidt forsinket afgang fra **Ro** var jeg rettidig i **Næ**, hvor toget skulle forsynes (ved hjælp af kollegaen fra RØ 2479) og rengøres i spor 1. I **Næ** har vi fået det fækalietømningsanlæg, man brugte i **Fh**, mens **Lfm** (Limfjordsbroen) var sejlet ned. Men da der skulle sættes mange mærker op for at kunne stoppe de rigtige steder med to MR-sæt, har vi i stedet lånt rangerradioer i **Nf**, og der er så en mand til at rykke toget frem, og en til at klare det praktiske og hjælpe med at få toget stoppet de rigtige steder.

(JSL via BL)

Ma 12/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Endnu en nattjeneste: Jeg mødte 23:27 og skulle 23:53 køre **Næ-Rg** med RØ 4274 (ABs 7905 + 4 andre DD + DSB ME 1519). Fra **Rg** skulle denne stamme så køre RØ 8077 fra **Rg** 01:22 til **Nf**. Jeg skulle 01:10

rejse pass til **Kh** i IC 819372 (ja, lange tognumre). Toget var dog godt 10 minutter forsinket og var kørt **Fa-Md** via **Tl**!

Fra **Kh** hurtigt en taxa til **Blv**, hvor DSB ME 1531 stod og ventede på mig. Ved 3-tiden startede jeg med at klargøre ME 1531, og da rangisten var klar kunne jeg køre til de 4 DD-vogne lidt længere henne. Efter bremseprøve m.m. blev jeg meldt klar til kmp, og da der var <15 minutter til afgang, kaldte jeg op for at høre om, det ikke snart "var min tur", og jo det var det, så jeg fik rangertogvej op i hallen med det samme.

I **Gl** stod stadig de 11 tomme ÖBB Rs. Ved **Bo** mødte jeg et østgående øltog i solopgangen, men ellers var der ikke så meget at bemærke på turen **Kh-Næ** med RØ 2201.

ME 1531 kørte "mærkeligt", trak dårligt og var ikke meget for at el-bremse, hverken ved "ren" el-bremse eller via den indirekte bremse.

(JSL via BL)

Ti 13/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

En sovedag, hvor jeg var bl.a. nede og se, man har gravet sig gennem den høje **Lille Syd** dæmning lige ved siden af den gamle kampestensbro, der fører banen over **Kalbyrisvej**. Det er dog ikke en del af BDK's projekt, men **Næ Kommune** benytter perioden uden trafik på banen til at få ført en stor kloakledning under banen – ligesom man gjorde i **2009**, da banen til **Rg** var spærret.

På **Næ** station er man ved at lægge betonsveller til spor 6, mens spor 33 er fjernet.

Det ser ud til, sporet er fjernet hele vejen fra **Kalbyrisvej** og helt ud til efter **Næn**.

(JSL via BL)

To 15/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Mødte 07:07 og kørte pass med RØ 4210 til **Ro**. Her skulle jeg først klargøre DSB MR sæt 03 til RØ 3417. I **Ro** males der flittigt stort set hver nat, så MR 4003 var helt overmalet på den højre side; kun sidevinduet i førerrummet var delvist skrabet fri. Også venstre side af MRD 4203 var der malet en del på. DSB MR sæt 97 havde en del graffiti, og senere har jeg set flere MR-sæt i **Ro** med megen graffiti.

Senere skulle jeg så sætte RØ 2420 og 2424 til side, havde et længere togfrit ophold og rejste så pass til **Kh**.

Fra min plads i ER-toget så jeg en Hector Rail 241'er holde i **Gl** med en række InfraNord Qbx (og sikkert også en Qax), klar til at køre østpå. I **Gl** holder stadig størstedelen af Contec Rail's Fccs, og på den nordlige plads stod en CFL Rens (brun), CFL Ks, CFL Rbnps (blå), CFL Rs (brun) og en DB Habbi(II)s^{345/346}.

Hjemturen skete med RØ 1237 (Kh-Næ) med DSB ME 1518 + 4 DD, der kører via **Gb**. Toget kørte fra spor 3 eller 4. Jeg mener, det var spor 3 og via spor 25 og 60 mod **Gb**. Det er sporet længst til venstre, og jeg fik også et "løsetilbud" i ATC'en ved et dværtsignal ud for **Kgc** (IC3 klargøringscenter, København). Jeg har ikke før set, man kan få løsetilbud ved en dværg, men da "fluen" kravlede nedad i førerrumssignalet, trykkede jeg "løs ATC", og kunne derefter kun køre 40 km/t. helt ud til U-signalet. Jeg mener stadig, der er mangler i signalgivning og specielt linjeledere på strækning 6, men nu kører jeg der også kun et par gange om måneden, og synes jeg, kommer en anden vej til eller fra **Kh** hver gang!

På **Gb** holdt Kockumstroljen MTR 0125M fra InfraNord.

I **Ky** har hjertestykket i skiftet ind til B-sporet været fjernet i nogle år, men nu er tungepartiet også fjernet. Sporskiftedrevet lå der dog stadig.

I **Rg** kun få vogne, lidt tomme bilvogne, VTG Uacns¹⁹⁸, der har stået her en uges tid og to DB Hbbi(II)ns^{304/305/306}.

(JSL via BL)

Fr 16/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Tidlig tjeneste. Jeg mødte 05:24 og lagde ud med at køre **Næ-Rf** med RØ 2201 (Kh-Rf) bestående af DSB ME 1534 + 4 DD.

Undervejs mødte jeg RØ 24006 bestående af kun et BR 605-sæt, så der har været trængsel og sure miner blandt pendlerne.

I **Nf** stod en af BDK's store krantrojler med 3 Facns i **Gedsersporet**. Det må være besværligt at få skærver til **Falster** og **Lolland**, for **Sbro** (Storstrømsbroen) kan jo ikke bære fuldt læssede vogne, og er der steder syd for **Sbro**, hvor man let kan læsse vognene ...

Fra **Rf** kørte jeg til **Kh** med RØ 1214 (samme oprangering).

Ved **Ro** mødte jeg DSB ME 1527 + 1531 på prøvetur som M 9117 (Kh-Rg). (Toget var delaflyst **Rg-Sg**). ME 1531 kørte jo dårligt, da jeg havde den om **mandagen**, og det viste sig den havde fejl på en drosselkorts-lutningskontakt. (Hvad en sådan en gør godt for, skal jeg ikke kunne sige).

Fra **Kh** kørte jeg hjem til **Næ** med RØ 2221 (Kk-Nf) bestående af DSB ME 1525 og 6 DD. Lokomotivet kørte rigtigt godt, der er jo noget at lave med 6 DD, et signal med kun en grøn og ekstrastandsning i **Hh** (hvor stfs vinkede fra haven).

På **Blv** stod BR 605 sæt 17 "København"; måske derfor der var mangel på BR 605-togsæt.

Lige før **Vy** (klokken 10:46) mødte jeg EA 3004 med CN 19572.

I **Rg** stod VTG Uacns¹⁹⁸ og de to DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} der stadig.

Arbejdsugen sluttede af med nogle timers rådighed.

(JSL via BL)

Lø 17/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Om eftermiddagen en tur ude langs **Lille Syd** mellem **Næ** og **Kj** sammen med **KP**. I **Næ** kan jeg ikke længere se Arkils Köf T 51. Den har været væk et par dage. Der blev arbejdet fra overkørslen for **Øverupvej** og mod **OI** et par gravemaskiner og en sporgående gravemaskine trak vognen(e) med jord ned til overkørslen for **Øverupvej**, hvor de tømmes og får læsset nyt grus på.

Contec Rail Köf 275 stod i spor 1 i **OI** sammen med et par vogne.

Ved **Hf** var spor og skærver helt fjernet under broerne for **Svansbjergvej** og **Søllerupvej**

– Kan det mon være, fordi sporet skal sænkes?

(JSL via BL)

Ma 19/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte jeg klokken 05 til rådighed, men i løbet af natten var det rettet til tre ture **Ro-Kj-Ro**. Jeg rejste pass **Næ-Ro** i RØ 2200.

I **Kj** stod Arkil's Köf T 51 inde i remisen, MY 1154 stod i nabosporet, og udenfor stod MX 1008 på samme spor som Köf T 51.

I **Ro** stod Aarsleff's store Robel-trolje "Pernille".

Sidst på eftermiddagen cyklede jeg en tur rundt i **Næ** for at kigge på sporombygningen. Ved **Østre Ringvej** var med ved at lægge køreplader ud cirka 500 langs banen mod **Næn**, og der var lavet to jordramper, så man kan køre op på den ret høje bandedæmning.

(JSL via BL)

Ti 20/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

mødte jeg 05:24 og lagde ud med at køre **Næ-Rf** med RØ 2201 (Kh-Rf). Toget bestod af DSB ME 1523 og 5 DD.

I **Nf** stod NoJK's BM 86.28 + BDFS 86.76 i det, der vel hedder spor 6. Lidt længere mod syd stod BDK's 21 t kranrolje 753 med 4 Facns i et andet spor. Det var dem, der **fredag 16. august 2013** så stå i **Gedsersporet**.

Jeg kom – lidt usædvanligt for et sydgående tog – i spor 4, i spor 5 stod en anden dobbeltdækker, i spor 3 holdt Regionstog, i spor 2 RØ 4208, der fik tilkoblet togsættet fra **Rf** bagpå, og i spor 1 rangerede BR 605 sæt 10 og 18, så der var fuld aktivitet i **Nf** så tidligt på morgenen!

Tog RØ 1214

Fra **Rf** kørte jeg i samme stamme retur til **Kh** med RØ 1214 (Rf-Hgl).

I **Rg** stod VTG Uacns 198 stadig, og i et andet spor stod en håndfuld tomme bilvogne. MK'en kunne jeg ikke se, så den har måske været ved AutoLogik eller P. P. Jensen.

I **GI** stod MZ 1453 med de vogne, jeg nogle dage tidligere så i GI. På den nordlige plads stod nu seks CFL-vogne med spunsjern, heraf tre sorte ret nymalede Rs-vogne, måske ex. DSB-vogne!

RØ 1214 kører via strækning 6, og i Vigerslev stod Contec Rail MX 1008 på vej mod øst.

Kh-Nf med RØ 2221

Fra **Kh** kørte jeg så Kh-Nf med RØ 2221 (Kk-Nf), i **Rg** rangerede MK'en nu med Uacns'en, der var koblet sammen med de tomme bilvogne (der var blevet lidt flere) og 2 DB Hbbillns 304/305, så de har sikkert været ude hos P. P. Jensen!

På vej ud af **Ro** passerede jeg **Rov** (Roskilde Vest), hvor DSB ME 1523 stod med en DD-stamme. Det fremskudte signal i sporet mod **Lj** (Lejre) har i godt en uges tid været rykket tilbage til 1200 m

mærket (før stod det ved 800 m afstandsmærket). Det hænger sammen med at hastigheden sættes op til 160 km/t. når banen åbner igen. Der er gult blink i signalet, men med hvidt kryds over.

I **Nf** skulle jeg rangere toget ud i skoven og vaske det. Helt yderst i "skoven" stod en DSB ME 1533 med en DD-stamme, som en kollega var ved at klargøre til RØ 1238. Det er nok, fordi der ikke kører DD på **Nordvestbanen**. Man har en DD-stamme holdende cirka 24 timer i **Nf** for at køre RØ 1238.

Jeg havde satset på at fotografere NoJK's tog i **Nf**, men det var desværre kørt til **Ge**, da jeg ankom med RØ 2221.

Tilbage til **Næ** rejste jeg pass i "mit" nyvaskede tog som RØ 2234.

Sporombygning ved Næ

Sidst på eftermiddagen var jeg igen lidt rundt i **Næ** for at kigge på sporombygning. Ved **Kalbyrisvej** var Arkil i gang med at vibrere spunsjern ned, hvor kloakledningen skal ligge. Man er bange for vandet, fra **Ellebækken** skal løbe ned i udgravningen.

Længere ude ad **Lille Syd**, lidt efter **Østre Ringvej** kørte en stor bulldozer oppe på dæmningen og så ud til at planere ballast.

– **Måske er det slet ikke nødvendigt med ballastrensetog?** Ved **Øverupvej** (ovk 185) var man ved at læsse grus i nogle af de containere, der stod på Slmmps'erne bag Köf 275.

(JSL via BL)

On 21/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte jeg 05:30 og kørte pass i 2200 til Ro, hvor jeg havde "staldtjeneste" kombineret med rådighed i starten og slutningen af min tjeneste. I **Rg** stod de tomme vogne fra i går der stadig, og bagved stod MX 1008 og en stribe Fccs fra Contec Rail, ligesom der lå et bjerg af skærver.

– *Hvor mon skærverne kommer fra, og hvor mon de læsses af?*

I **Ro** så jeg fra pauselokalet noget der kan have været en DB Rnoos⁶⁴⁴, men vognen passerede hurtigt forbi det lille vindue, men det lignede en rød tømmervogn med galvaniserede sidestøtter.

Lyn 14, bestående af en MF, brød ned ved **Htå** og sørgede for, at **Ro** station sidst på formiddagen var fyldt godt op.

(JSL via BL)

To 22/8 2013

Köf T 51 tilbage i Næ

Det var en fredag, men et presserende arbejdsmiljøproblem betød jeg var nødt til at tage til **Ro** for en kort bemærkning. Jeg tog toget fra **Næ** 11:55, og da det ankom til **Ro** en god halv time senere stod MZ 1453 med godstoget fra **Kj** bestående af DB Roos-t⁶⁴² (tom) + 2 DB Habbins³⁵⁴ + AAE/DB Habbins + DB Habbins³⁵⁴ i spor 7, og afgang lidt efter mod øst.

Cirka klokken 13:25 så jeg fra pauselokalet et vestgående godstog – fremført af et rødt lokomotiv med en blå EG som andet lok. I dette tog var der fire næsten nye VTG Shimmns med presenning (af samme type som bl.a. ERR har). Desværre kunne jeg fra de ret små vinduer ikke nå at se mere, mens toget drønedede forbi lige udenfor, men jeg har ikke før set denne type vogne.

Igen i Næ

Da jeg lidt efter klokken 14 var tilbage i **Næ**, så jeg Arkil Köf T 51 stå under profilmålet. Jeg lagde ikke mærke til den stod i **Næ**, da jeg rejste til **Ro**. Der er nu kommet Arkil-mærker på den. Tankvognen 40 86 9470 402-9, som Arkil købte af Contec Rail sammen med Köf T 51 står stadig på **Næ** station. På den ene side står der stadig Contec Rail.

Næn

I dag var man ved at rette planen af helt ude lige før **Næn**. Der er kørt en del skærver ud i den store kurve ved indkørslen til **Næ**, måske fordi kurven skal have større overhøjde.

Selv om stort set alle skærver er udskiftet flere steder, er det meningen der skal udføres maskinel ballastrensning **Kj-Hf** og **OI-Næ**, formentligt med start fra ca. **lørdag 7. september 21013**.

(JSL via BL)

Fr 23/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte 16:56, kørte pass med IE 35 til Htå, derfra skulle jeg pass med IC 165 til **Ro**, men jeg tog nu et **Ringsted**-tog et par minutter før.. Fra **Ro** kørte jeg så RØ 3458 bestående af DSB MR sæt 28 og 53. I MR sæt 28 følte man sig hensat til sidste halvdel af 1980'erne, hvor der stod MY 1104 på gelænderet

på mange broer over banerne i Vest. DSB MR 4028 havde fået tegnet lidt på det grønne punkt, der angiver den er ombygget til ny afgangsp procedure (kan ikke sætte i gang fra sidepanelet).

I **Kj** vendte jeg på 4 minutter og returnerede til **Ro** som M 7812 og fra **Ro** til **Næ** som M 7813. I **Bo** kom jeg i spor 2 for overhaling af et IC/Lyn.

I **Rg** stod BDK trolje 753 med de fire Facns, der nogle dage har huseret omkring **Nf**. Contec Rail har også haft MX 1008 på **Sydhavsøerne** med deres egne Fccs, skærverne blev læsset i **Rg**.

Ved sidste AM før **Gz** var der stop, og foran kunne jeg skimte RØ 84257, der holdt og ventede på at komme ind på stationen, efter RØ 82258 var kommet over i højre spor. På grund af arbejde med fugtisolering på **Viadukten** i **Næ** var der fra fredag sidst på dagen til søndag nat venstrespor-skørsel **Næ-Gz**.

(JSL via BL)

Lø 24/8 2013 – sø 25/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte jeg 20:47 og kørte først **Næ-Rf** med RØ 84261, DSB ME 1533 + 4 DD. På **Mn** (Masnedø) var der utroligt mange insekter i luften; det lignede næsten snevejr. Fra **Rf** retur til **Næ** som RØ 84274.

Derefter en pause inden jeg skulle køre "tivolitoget" RØ 4276 **Næ-Rg** og RØ 4291 **Rg-Næ** bestående af DSB MR sæt 79 og 93. Desværre ramte jeg to rådyr mellem **Eu** (Englerup B & S 1924-1962) og **Rg**. Tilbage i **Næ** skulle jeg hjælpe med forsyningen af M 7809 og koble de to togsæt fra M 7809 sammen med mine egne to sæt.

I **Rg** meget meget tomt, ikke en eneste godsvogn, kun tjenestevogne ...

(JSL via BL)

Sø 25/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Søndag eftermiddag cyklede jeg lidt rundt og kiggede på sporombygning i og ved **Næ**. Ved **Næn** var der gravet langt ned i sporkassen, og i spor 6 på **Næ** station var den store svellestopper og ballastfordeler fra JumboTec var tilbage i **Næ** og var i gang med spor 6 syd for **Rampen**. Det støvede godt fra ballastfordeleren. Over perrontunnelen (der jo stadig har samme længde som da der var syv perronspor), har man hævet spor 6 sådan cirka 10-20 cm ser det ud til, sikkert for at undgå at skulle lave en VIPA-befæstning oven på perrontunnelen, som man har lavet i spor 2, 3 og 4 og senere skal lave i spor 1 og 5.

På **Næ havn** ligger træsveller og skinner på **Mellemkajen**, det ser ud til der adskilles sporrammer her, men der køres (også) stadig træsveller til pladsen ved **Præstøbanens** gamle remise. På Rørby Johansens store plads i **Rm** (Herlufmagle) har jeg også set sporrammer med duoblok betonsveller. Jo, områdets vognmænd må have kronede dage!

(JSL via BL)

Sø 25/8 2013 – ma 26/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Denne dag havde jeg "københavnernatten", mødte 23:29 og kørte **Næ-Kh** med RØ 84274 (Rf-Kh) bestående af ABs 7920+Bk 7820+B 7750+B 7733+DSB ME 1533. Toget var omlagt pga. venstrespor-skørslen **Næ-Gz** og havde 7 minutters ophold i **Rg** (hvor de rejsende med fordel kunne skifte til et IC-tog, bortset fra dem til **Bo** og **Vy**) ...

Fra **Kh** taxa til **Blv** (Belvedere), hvor jeg hurtigt fandt DSB ME 1515, fik rullet gardinerne ned og lagt sædet tilbage, så jeg kunne få en times hvil inden klargøring og turen hjem.

RØ 2201 skulle bestå af fem DD, hvoraf den ene var til ledning – sjældent (heldigvis) med DD-vogne til ledning; det var langt hyppigere med de røde vogne. Bremseprocenten blev 111, så ATC'en satte maksimumhastigheden ned til 157 km/t. Men ellers kørte toget fint. Hjemme igen ved 6-tiden.

(JSL via BL)

Ma 26/8 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Om eftermiddagen cyklede jeg en tur rundt omkring **Næ**. Ved **Næn** var man ved at lægge stabil i bunden af sporkassen.

I spor 6 holdt den store svellestopper og ballastfordeler fra JumboTec stadig. Motoren var i gang på svellestopperen Lausitz.

(JSL via BL)

On 28/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Møde i Fredericia

Jeg tog IC'en fra Rg 08:36, og da vi holdt i **Kø**, passerede et østgående godstog, vistnok et TXL trukket af en af de røde 185'er (men det er altså svært at se ud af vinduet). I togets sidste del medfulgte en ny Sdggmrs(s) af type T3000e.

I **Fa** så jeg en del IC4'er køre, men ingen IC2 ...

I **Mv** (Marslev) kunne man se, der delvist var støbt grund til vognhal.

(JSL via BL)

To 29/8 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Kørte jeg pass til **Ro** for at lave lidt "staldtjeneste" der. Klokken 09:52 afgik RSC MZ 1453 + DB Roos⁶³⁹ + 4 DB Snps⁷¹⁹ mod **Kj**. Klokken ca. 10:20 så jeg fra pauselokalet et østgående TXL-godstog, hvor sidste vogn lignede en af AAE's to TWIN II prototyper.

I **Rg** stod der fire DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} på læssespor i nærheden af drejeskiven.
(JSL via BL)

On 23/10 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Denne **onsdag** mødte jeg klokken 05:24, først kørte jeg **Næ-Rf** i RØ 2201 (Kh-Rf) bestående af DSB ME 1505 om 5DD. Syd for **Næ** var det flere steder meget glat, pludselig lød lokomotivet anderledes fra hjul og motor, og hastighedsviseren steg hurtigt fra f.eks. 120 km/t. til 140 km/t., og så er det bare med at tage trækraften fra, for ellers tror ATC'en man har kørt længere end man i virkeligheden har, og så kommer næste balise ikke som forventet, og så er der ATC-nødbremse og stor risiko for flader på ME'ens hjul, for ME'ens ABS er ikke noget at skrive hjem om ...

Fra **Rf** til Kh kørte jeg RØ 1214 (Rf-Kk) med samme oprangering.

Fra lidt før **Adm** (Adamshøj 1949-1958) uden for **Rg** er der fra **september 2013** og frem ryddet en del på syd/østsiden af banen frem til efter **Ky** (Kværkeby). Sidespor i **Ky**, der er helt afbrudt, har nok heller ikke langt igen.

Retur fra Kh

Efter pause på **Kh** kørte jeg **Kh-Næ** i RØ 2221 (Kk-Nf) med den stadig meget flotte DSB ME 1516 og 4 DD.

I **Gl** en del DB og CFL-vogne med stål på den nordlige plads.

I **Ro** så jeg en MK stå på drejeskiven, men fart og buske hindrede mig i at se nummeret.

Contec Rail MX 1008 stod stadig i **Rg**, nu med en del graffiti på siden mod perronen.

Næ

Da jeg kom til **Næ** stod DSB MG sæt 37 i spor 3.

Efter 20 min i **Næ** afløste jeg på RØ 3421 (DSB MR sæt 45) og kørte så **Næ-Ro-Næ** med RØ 3434 og 2431 i dette sæt. I **Næ** fortsætter sporombygningen. Fjernstyringen fra **Nf** (med vistnok 6-8 nye rangertogveje) skulle være taget i brug **mandag 21. oktober 2013**, men ibrugtagningen trækker ud, og **Næ** er stadig lokalbetjent.

Sporfolkene arbejder med spor 1, sporskifterne mod remise og havnebane er pillet op, og sporet hæves, så perronhøjden reduceres fra 72 cm til 55 cm som de andre perroner i **Næ**.

Lille Syd

På **Lille Syd** blev overkørslerne 174 og 185, **Øverupvej**, nedlagt ved genåbningen af **Næ-Kj torsdag 3. oktober 2013**. Samtidig fik overkørsel 173 (ved **Gis** (Gisselfeld S) halvbomme. Der står stadig maskiner og ligger skærvebunker ved arbejdspladsen ved overkørsel 185, og jeg så en lastbil med skærver samme sted.

(JSL via BL)

To 24/10 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Møder 08:10. Da jeg cyklede over **Stibroen**, kunne jeg se Balfour Beattys Köf 152 var tilbage i **Næ**; den så jeg sidst (fra MR-toget) **tirsdag 1. oktober 2013** klokken 15:24, da den stod læsset på en blokvogn ved arbejdspladsen ved overkørsel 185.

– Er der nogen, der ved, hvornår den er blevet ombygget med mindre førerhus?

Jeg så den første gang i forbindelse med Metrobyggeriet i **København**

– *Har man mon gjort den smallere i den forbindelse?*

Den har også en fortid i **Sverige** og er i øvrigt bygget i **1934**, fylder 80 næste år og er vel dermed det ældste stykke driftsmateriel i **Danmark!** Var den ikke så grim, burde den på forsiden af **Jernbanen** næste år. Der står i øvrigt D.R. på i hvert fald det ene hjulleje. Jeg lagde ud med at skille de to MR-sæt i RØ 3409 og skulle derefter "holde det ene sæt i hånden" til en **Nf**-fører, der skulle køre RØ 2424. Selv kørte jeg så RØ 2428 (Næ-Ro) og RØ 3425 (Ro-Næ) med DSB MR sæt 45.

Ro

Et par minutter før jeg skulle afgå klokken 11:29 fra spor 7 i **Ro**, ankom MZ 1449 med syv DB/AAE habbi(i)lIns^{351/3/353} i spor 6. De fulgte så efter mig i stationsafstand til **Kj**. På vej ud af **Ro** kunne jeg i det fjerne se en EA med nattoget mod **Kh**.

Kj

I **Kj** stod MY 1153 inde i værkstedet, mens Köf 275 stod udenfor. På et spor ved siden af stod MY 1158 + 1154 (med en del af side og tag grundmalet) + MX 1006.

Lidt længere henne holdt RSC MK 619 med to tomme DB Snps⁷¹⁹; den ene mærket D-DBSNI, som alle DB's tømmervogne skal hedde, idet de operationelt overgår til datterselskabet DB Schenker Nieten GmbH.

En af de **gule** Rt Lint ankom klokken 11:55 i spor 5 i stedet for spor 2 som normalt. Klokken 11:56 blev der kaldt ud i højtalerne om ændret sporbenyttelse, men toget kunne jo først køre, når jeg var næsten ude af stationen ...

Lille Syd

Ved arbejdspladsen ved overkørsel 185 ligger store mængder brugte skinner i 50-60 meters længde. Det bliver spændende at se, om de skal skæres i småstykker for at blive kørt væk på lastbil, eller om de læsses på banevogne!

Da jeg holdt tre ugers ferie i **september 2013**, havde man ryddet træer og øvrigt bevoksning, hvor **Lille Syd** kører under S-banen, **Køge Bugt**-motorvejen og en gang/cykelsti. Jordvolden ved **Skandinavisk Transportcenter** er forlænget et langt stykke i begge ender.

Mellem skiftet til sidesporet til **Skandinavisk Transportcenter** og pektinfabrikken er man gået i gang med at anlægge en vej syd for banen. Den skal så føres under banen; jeg havde håbet på en bro over banen ...

(JSL via BL)

Ovk 185 OI-Næ

Ovk 185 i km 88,3 blev nedlagt og fjernet fra TIB (Ø) **mandag 30. september 2013**. Det er vejen **Øverup Krog**.

Pektinfabrikken havde sidespor i **Lw**.

(BL)

Øresundstogsæt afsporet i Hg

Cirka klokken 4.35 afsporede i **Hg** et øresundstogsæt under rangering fra opstillingsspor og ud mod syd, hvor det skulle skifte køreretning og køre ned i "Hallen" (hvor perronsporerne ender). Der skete skader på togsæt og køreledningsanlæg, og et antal togsæt blev spærret inde.

Endnu ved kl. 17-tiden havde DSB Hjælpevogn tre sporsatte hjælpe køretøjer på stedet.

(PL via BL)

On 6/11 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

I dag kørte DSB MR sæt 51 fra **Næ** til **Fa** som M 6222/6223 med 80 km/t. MR-toget var afsporet i et sporskifte – vistnok 100 – aftenen før. Sandsynligvis har et arbejdstog, muligvis med MX, været inde på pladsen, føreren har omlagt skiftet, der er med lokal el-betjening. Noget efter skal et MR-tog ind i "vasken", og føreren lægger skiftet tilbage. Da så arbejdstoget skal ud, skulle føreren ikke have været opmærksom på skiftet ikke ligger rigtigt og skærer det op. Da skiftet er lokalbetjent, er der ikke kontrol med skiftet, og da MR sæt 51 kommer kørende og skal i "vasken", opdager føreren, der er et eller galt med skiftet, bremser, men afsporer med den forreste bogie.

(JSL via BL)

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Arbejdsdagen bestod af to omgange på **Lille Syd** om aftenen; det var første gang, jeg kørte tog siden stormen, idet jeg både har haft et par feriedage og været på efteruddannelse. Nu var det mørkt, men umiddelbart så det ikke ud til, at der var sket de helt store skader langs **Lille Syd**.

I **Kj** stod der endnu fire DB/AAE Habbi.. og to VTG Zans med sprit til Kemetyl. De fire Habbi... har nok ventet på der var plads i godstogene sydpå, der blev jo ophobet en del vogne i det ugelange ophold i trafikken via **Pa**. De to vogne med sprit har ikke kunne køres over til Kemetyl, da et fjernvarmearbejde spærrer sporet til **Søndre Havn**.

(JSL via BL)

Fr 8/11 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

De sidste togafgange mellem **Næ** og **Kj** blev erstattet af bus, da der skulle læsses skinner fra arbejdspladsen ved **Øverupvej** (den tidligere overkørsel 185). Jeg kørte ud til broen, der fører **Ring Øst** over **Lille Syd** lige ved arbejdspladsen ved 23-tiden, og to lastbiler med mobilkraner stod badet i projektørlys, og på sporet stod **MX 1008 + MY 1154 + syv Contec Rail Slmmps**. Man benyttede også, at banen var uden ordinær trafik til lidt andre arbejder, bl.a. blev der lavet et par termitsvejsninger, der hvor overkørsel 185 tidligere var. Skinnerne blev kørt til **Gb**.

Der er stadig mange skinner tilbage, men en planlagt læsning **lørdag 9. november 2013** aften blev aflyst.

(JSL via BL)

Ma 11/11 2013

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte 11:40 og skulle først køre RØ 2436 (Næ-Ro) med DSB MR sæt 85. Fra Ro så retur med samme DSB MR i RØ 3433. Der var mangel på køreklare MR i **Næ**, så efter ankomst til **Næ** skulle min MR kobles et sæt, der stod i spor 6 og returnere som RØ 3446, men sådan kom det nu ikke til at gå ...

Luftproblemer i Th

I Tureby skulle jeg krydse, og da det krydsende tog var kommet ind, gav jeg afgang til togføreren og begyndte at lukke dørene. De var næsten helt lukkede, da en ung mand klemte sig ud af midterdøren. Han løb hen til det andet tog, så han er nok kommet med det forkerte tog. Samtidig forsvandt luften fra både føde- og bremsledning, og jeg kunne ikke få kørelåsen ind igen, det vil sige, jeg kunne ikke løsne bremsen.

MR sæt 85 er, ligesom vel alle MR nu, ombygget, så man ikke kan sætte i gang fra sidepanelet, og bremsledningen udlufter (= toget bremses), når en dør åbnes. Derfor frigav jeg igen dørene og lukkede dem så igen, det hjalp ikke, så jeg frigav igen dørene og gik til midterste dør for at åbne og lukke den, men tilbage i førerrummet ville kørelåsen stadig ikke gå ind. Der var jo luft nok på toget, cirka 10 bar, og i den anden ende virkede det hele normalt. At stoppe motorerne og tage batterikontakten ud hjalp heller ikke, og så var mine bud på en løsning sluppet op.

LKI-vagten havde ikke rigtigt noget bud, så jeg ringede til den litraansvarlige LKI i øst, men han tog desværre ikke telefonen. Det gjorde min MR-kørelærer heldigvis, og han anbefalede mig at prøve at overstroppe kørelåsen i sideskabet samt at dreje tryklufthanen under toget for kørelåsen, men lige lidt hjalp det. Heller ikke at dreje "E8iP", der svarer til at sætte en MR "død", hjalp.

Da toget altså ikke fortsætte sydpå, besluttede driftscenteret, at det skulle tømmes for passagerer, og at jeg skulle køre det tomt til **Ro** som M 6000 (Th-Ro). Og turen her gik uden problemer med krydsning i **Hf** og kortere ophold for krydsning i **Kj** og **Gt**. Under et af disse ophold ringede den litraansvarlige LKI, men han havde ikke noget bud på en løsning, men mente det kunne være en elektronikfejl.

Parkering i Ro

I Roskilde skulle mit MR-tog holde i spor 7 indtil den sidste omgang fra **Næ** – RØ 2480/2479, hvor den skulle samles op. Jeg ringede til hende, der sad med lokalbordet i **Ro**, og hun lød ikke så henrykt over spor 7 ville være spærret en del timer frem, men vi aftale, jeg kørte togsættet ud i østenden af perronen, så det stod rigtigt, når der var koblet med sættet fra 2480.

Tjenesten

Derefter ringede jeg til min disponent for at høre, hvad jeg skulle, der var jo ikke så lang tid til, jeg skulle køre fra **Næ** igen, men resten af min tjeneste var dækket af, og at jeg kunne holde pause i **Ro** og derefter tage til **Næ**, hvor jeg så havde rådighed resten af tiden. Jeg kunne også tage til **Næ** med det samme, og da der kun var små ti minutter til næste 22xx-tog, tog jeg det.

Jeg havde kun lige fået sat mig i toget, da jeg fik en sms fra en af de travle stationsbestyrere i FC, at jeg nok blev ringet op om lidt, og rigtigt nok, nu ville de gerne have, jeg var blevet i **Ro**, for nu skulle RØ 2452 koble på mit syge sæt. Jeg var jo undervejs og tilbød at stå af i **Rg**, men nej, jeg skulle bare fortsætte til **Næ**. Jeg skulle så hjælp med at forsyne og parkere de to sæt, der kom tilbage i tog 3449. Der er kun otte minutter at vende på i **Ro**, så 3449 endte med at blive så meget forsinket af den ekstra kobling, at toget blev sendt tomt via **Rg** som 83449 (Ro-Næ).

MR-mangel i Næ

Da der stadig var mangel på køreklare MR i **Næ**, ja situationen var jo faktisk værre nu, blev det besluttet at lade de to MR-tog blive sammen. Sæt 85 ville heller ikke være nem at flytte alene og kunne let komme til at holde i vejen. Derfor skulle de to sæt indsættes igen som RØ 2468 en god times tid senere.

Derfor fik jeg heller ikke prøvet at tage ATC-hovedafbryderen og suspendere fjederbremsen, det havde en kollega haft gjort engang i et lidt tilsvarende tilfælde ...

(JSL via BL)

Ti 12/11 2013

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Denne aften mødte jeg 22:40 og skulle køre RØ 2480 og 2479 (Næ-Ro-Næ) med DSB sæt 03. I **Kj** var tankvognene væk, og det så ud til sporet til Sønder havn var farbart igen, men det er jo meget mørkt ved midnatstid ...

Da jeg kom til **Ro**, stod en af de store tårntroljer i spor 7 med en Facns, den kørte vestpå lidt efter.

Få minutter efter jeg ankom, passerede en rød 185'er med et vestgående godstog. Forreste vogn var en DB Sdgmns⁷⁴³, der så helt nymalet ud i den røde DB-farve.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 3/6 2013

Cheminovagodstog (Røn-) Vem-Hr

G 8719 (Vem-Hr) ankom i dag til **Ho** kl. 16.16½ (+5½). Efter omløb afgik toget klokken. godt 17 mod **Hr**. Oprangeringen var efter omløb: MjbaD MY 28 + 8 Hbillns + 1 bogiecontainerbærevogn + 2 bogietankvogne.

Cheminovagodstog Hr-Vem (-Røn)

... og så den anden vej, nu som G 8728 (Hr-Vem). Toget ankom til **Ho** 18.49½ (+12½). Når man er så meget plus, er der mulighed for et hurtigt omløb og for at komme af sted næsten en time forud for planen. Det lykkedes også i dag med afgang omkring 18.58....59.

Jeg fotograferede toget ved indkørslen til **Vem** kl. 19.12. Det bestod af MjbaD MY 28 + 2 bogietankvogne + 3 bogiecontainerbærevogne. Der var i øvrigt i **Vem** næsten samtidig indkørsel for godstog og for tog 324 (Thb-Vem). MY 28 løb først om efter Arrivatoget RA 5277s (Sj-Str) afgang mod **Ho** 19.25½ (21½). Godstoget mod **Lmv** burde kunne være afgået i stationsafstand efter tog 327 (Vem-Lmv) mod **Lmv**, men det blev der ikke noget af, for der var tilsyneladende sporskifteproblemer i transversalen mellem spor 0 og 1 i **Vem**. Det blev i stedet til en udrangering mod **Lmv** omkring 19.46.

(LuJ via BL)

To 6/6 2013

Cheminovagodstog Vem-Hr-Vem

Dagens G 8719 (Vem-Hr) så jeg ved indkørslen til **Ho** kl. 16.13. Ordinær ankomst er først 16.22. Der må have været knas med omløbet eller bremseprøven i **Ho**, for først kl. 17.19½ kunne jeg fotografere toget på **Storåbroen** i **Ho-Ts**. Toget skulle være afgået mod Hr 16.59, men er vel først afgået omkring 17.17 (218).

Efter nogle gyldne dage med store tog var togstørrelsen i dag tilbage på det normale beskedne niveau: MjbaD MY 28 + 2 bogietankvogne + 1 bogiecontainerbærevogn ved afgang fra **Ho**.

Tog 8728

Forsinkelsen på udturen fik konsekvenser for G 8728 (Hr-Vem): Ankomst **Ho** 19.51 (249). Da man var så forsinket, slap man for cirkuset med at rangere i spor 4; de øvrige "forstyrrende" tog var simpelthen for længst væk. Efter omløb afgik man mod **Vem**, og jeg så toget umiddelbart vest for **Bu**, **Bu-Vem**, kl. 20.14 (ca. 24), hvor det bestod af MjbaD MY 28 + 3 bogietankvogne + 1 toakslet lukket vogn.
(LuJ via BL)

Ma 10/6 2013

Dagens Cheminovagodstog

Dagens G 8719 (Vem-Hr) må være smuttet lidt før tid; muligvis af **Ho** omkring 16.45 (+14). *Det kan være det kun var tom maskine i dag, således at køreretningsskift i **Ho** kunne ordnes hurtigt?*

G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.50 (+12) og bestod af MjbaD MY 28 + 3 bogietankvogne + 4 toakslede lukkede vogne. Efter omløb i **Ho** må man være afgået omkring 19.00. Jeg så toget godt en km vest for **Bu** kl. 19.10½.

(LuJ via BL)

To 13/6 2013

Cheminovagodstoget i Ho

Jeg havde ikke lejlighed til at se dagens G 8719 (Vem-Hr), men det forlyder at være ankommet til **Ho** ca. 16.10 (+12) og at være afgået fra **Ho** omkring 16.40 (+19).

Returløbet G 8728 ankom til **Ho** 18.22½ (+39½) og afgik efter omløb mod **Vem** 18.35 (+80). Toget bestod af MjbaD MY 28 + sølle to bogietankvogne.

(LuJ via BL)

Ma 17/6 2013

Aflyste Cheminova-godstog

Lørdag 15. juni 2013 eftermiddag satte et lynnedslag **Ho**'s sikringsanlæg ud af spillet. Flere tog til/fra og gennem **Ho** er aflyst, og de øvrige er stærkt forsinket. Det kan der læses mere om på www.bane.dk.

Al denne tumult er også gået ud over dagens Cheminova-godstog, der er aflyst. Der køres ifølge **Lmv** station ikke før end **torsdag 20. juni 2013**. Da der altså således droppes én køredag, og da i al fald det nordvestgående tog var lille i **torsdags**, så må man formode stort tog i begge retninger på **torsdag 20. juni 2013**.

(LuJ via BL)

Kører tog 8719?

Fra **Lørdag 15. juni 2013** eftermiddag til **mandag 17. juni 2013** eftermiddag er der kommet en strøm af sms'er fra Arriva tog om, al toggangen **Str-Sj** var indstillet. I stedet blev der indsat togbusser fra forskellige vognmænd.

Selv om der måske skulle køres på sigt over den 18,4 km fra **Vem** til **Ho**, kunne tog G 8719 (Vem-Hr) dog sagtens anmeldes, idet det ville være tid at køre med 40 km/t., da Arriva Tog havde indstillet kørslen. Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Struer og Skjern, afg fra Struer kl. 16.09 pga. afledte virkninger af lynnedslag. Der indsættes busser fra Venø Busser.

Etc. ..., ..., ...

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 17. juni 2013** 14.59

Hen på eftermiddag diser den blå himmel til, og en serie "oprangeringsbilleder" ville være en acceptabel erstatning. Derfor ventes der på læssevejen tog 8719 med ankom kl. 16.22 (ankommer ofte +5). Ovk 360 sikres, og en enkelt ankomstbillede kunne der da altid laves. Hvad ankommer kl. 16.24 (nej, ikke 22). Det gør et turkisfarvet — tog: AR AR 2048. Hva', det må være tog AR 5255 (Sj-Str) (230). Tog var beskiltet **Struer**, og der sad personer i toget. Toget sætter i gang flere gange (ingen grønt lys), men til sidst bliver der afgang kl. 16.29½ (234½), hvis der var tog 5255.

Så bliver der nok intet tog 8719 at se i dag.

Arriva Tog har nu genoptaget togdriften mellem Struer og Skjern, der kan forekomme enkelte forsinkelser på strækningen.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 17. juni 2013** 17.33

(BL)

To 20/6 2013

Cheminova-godstoget før plan

G 8719 (Vem-Ho-Hr) så jeg i dag ved indkørslen til **Ho** kl. 16.13, så toget er nok ankommet 16.14 (+8). Toget bestod af MjbaD MY 28 + 1 bogiecontainerbærevogn + 4 bogietankvogne. Efter omløb afgik toget

i stationsafstand efter det sydgående L 754. Jeg så toget i nordenden af **Ts** 16.49½, hvor det var under indkørsel i spor 1 for krydsning, og derefter i sydenden af **Uu** 17.01 (+ 19½).

Returløbet G 8728 (Hr-Ho-Str) ankom til **Ho** 18.52 (+10) og afgik efter et hurtigt omløb kl. 18.59½ (+55½). Toget bestod af MjbaD MY 28 + 2 bogiecontainerbærevogne + 4 Hbbillns + 2 bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

8728 afgik +4 fra Hr

Under **Godsbanevej**broen holdt de seks Cheminova-godsvogne fra tog 8719 (Vem-Hr). I spor 5 holdt MjbaD MY 28 klar til afgang med 17 gsv., og et så stort tog 8728 skulle naturligvis fotograferes. Udkørsel cirka kl. 18.13 (+8) lig med krydsning i **Uu** flyttes til **Ts**. Der var nu færre gsv., da toget satte i gang, for der var bagtoget til tog GL 7520 (Hr-Fa) med MZ 1458

(BL)

Lø 22/6 2013

To Lintogsæt krydses i lb

Tog RV 3743 (Fa-Str) køres af MRD 4251, og da der bremses næsten helt op foran indkørselssignalet til **lb** (Skibbild). Det kunne tyde på en ekstraordinær krydsning, så ved passagen kl. kl. 15.12 (22) kigges der ud gennem et vindue i venstre side. Hov, to turkisfarvede Lintog holder i spor 2.

Arriva tog kører (vist) stadig materieltog mellem **Str** og **Hr**, men en **søndag** eftermiddag ... Det må efterforskes!

Befordring af materiel Str-Fa-Es-Fa-Str

Tog AM 8404 (Str-Es) bestod af AR AR 1003 + 1006 og afgik kl. 15.12 (

Tog AM 8405 (Es-Str) bestod af AR AR 2046 + 2051.

Kilde til de to togs fire togsætnumre: Driftscentret, Arriva Tog

(BL)

Sø 23/6 2013

Befordring af materiel Str-Fa-Es-Fa-Str

Tog AM 8404 (Str-Es) afgik fra **Str** spor 5 kl. 14.25 (+7) og bestod af AR AR 2052 + 2053.

Tog AM 8405 (Es-Str) bestod af AR AR 1013 + 1009 og ankom til **Str** kl. 21.33 (22).

(BL)

Ma 24/6 2013

Dagens Cheminova-godstog

Et ikke særlig godt sted (kendt) skal dagens tog 970 (Røn-Vem) fotograferes. Det er fra ovk 5 **Balleby-Lmv** ved **Heldum Kirke**. Ukrudt langs banen begynder på denne årstid at dække noget af hjulene på køretøjerne.

Kl. 14.24½ (+11) passerer MjbaD MY 28 + 3 gsv.

Den sorte GATX-tankvogn kom til **Cheminova mandag 27. maj 2013** i tog G 8728 (Hr-Vem), der var den første dag tog 8728 kørte.

Lmv

De tre vogne er sat i spor 3, og kl. 14.30 maskinen zigzagger for at komme over på **mdt Lmv** for at få tanket dieselolie. Kl. 14.44 rangeres der tilbage via spor 1, ud bag udkørselssignalet mod **Bnt** (Bonnet) og ned i spor 3 til stammen, der før afgang består af:

+ 37 RIV 80 D-GATXD 7843 917-1 Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germane GmbH

+ 33 RIV 80 D-VTG D 7809 234-7 Zagns, Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg

+ 33 85 4576 491-6 RIV CH-HUPAC Sgnss *** med to **EUROTRAINER**.

Den midterste vogn har fået en (fast) modtager eller afsender, se under **GODSVOGNE**.

Gennemkørsel i Bnt

Den usikrede ovk med **Store Bonnetvej** er nedlagt om et **—•—•—•—•—**vejskilt, der markerer vejens vendepunkt, så nu kan der køres langs de tre Y-togsæt.

Tog 970 passerer kl. 15.24 – set fra den nye **Bonnet Mosevej**. Fra spor 2 er der en stillestående tilskuere: MjbaD Ym 34+Ys 46. Det ser ud som om, alle vognsiderne ud mod spor 1 har fået fjernet al deres graffiti. *Hurra!*

(Jen BL)

Blå MY 1158 holder foran en vognstamme i 400-sporgruppen på Ar kl. 18.45.
(BL)

Dagens Cheminova-godstog – en tynd kopi te

I dag lykkedes det mig ikke at se G 8719 (Vem-Hr), men jeg kan se her <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=65969>, at MjbaD MY 28 på sin tur medbragte to bogietankvogne samt en bogiecontainerbærevogn.

Jeg så godstoget GL 7520 (Hr-Fa) afgå fra **Hr** 17.35; det bestod af MZ^{IV} + 4 toakslede lukkede vogne + to bogietankvogne + en bogiecontainerbærevogn.

Tog 8728

Returløbet G 8728 (Hr-Vem) bestod af MjbaD MY 28 solo, der ankom til **Ho** 18.14 (+48) og efter et kort førerrumsskift afgik mod Vem 18.18 (+97).

(LuJ via BL)

To 27/6 2013

Dagens Cheminova-godstog – to kopper te

Oppe over pigtrådshegnet langs **Hjalmar Sørensens Vej** i **Ho** (mellem de fjernede spor 7 og spor 8) er to tryk på udløserknappen nok, efter at tog G 8719 (Vem,-Hr) er ankommet kl. 16.13 (+9). Facitterne efter MjbaD MY 28 er:

+ 37 RIV 80 <u>D</u> -GATXD	7843 917-1	Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germany GmbH
+ 33 RIV 80 <u>D</u> -VTG D	7809 234-7	Zagns, Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
+ 33 85	4576 737-3	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss ** med to EUROTRAINER .

Mandag 24. juni 2013 afsendtes fra **Cheminova** denne vogn, der har ***:

+ 33 85	4576 491-6	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss *** med to EUROTRAINER .
---------	------------	--

Krydsningsforlægning til Ts?

Der foretages et hurtigt omløb med MY 28, men »først« kl. 16.20 er bremseprøven afsluttet. Tog L 745 (Vj-Str) skal passere **Ts** kl. 16.25½. Et så lille godstog skal bruge 7 minutter med om at køre de 9,5 km til **Ts**. Som første tog skulle det ankomme 16.23½, det vil sige afgå fra **Ho** kl. 16.16½. Der kan derfor ikke lade sig gøre.

Rejsen fra **Ho** til **Str** skal foregå med tog AR 5261 (Sj-Str) med standsning i **Ho** 16.54-55, og herved fås afgangstiden kl. 16.59 ikke for tog 8719. Det er ikke så vigtigt, idet oprangeringen er foreviget.

Der er næsten en halv time til, der sker noget, så der foretages et ærinde. Da perron 1 nås kl. 16.47, er ikke ét tog at se. *Tog 8719 er kørt!* Nogle unge mennesker spørges om godstogets afgang.

– Cirka for fem minutter siden.

Der er vist første oplevelse med, at krydsningen med tog 3741 ikke har fundet sted i **Ho**. Forklaring:

Standsnings under tog 8719's ophold

16.22-59	Tog G 8719 (Vem-Hr) i spor 3.
16.31-33	Tog L 745 (Str-Fa) standser i spor 1.
16.33-35	Tog L 754 (Str-Fa) i spor 2. Skal passere Ts 16.40, krydse tog RV 3741 (Hr-Str) i Uu .
16.54-55	Tog RA 5261 (Sj-Str) i spor 2.
16.59-17.07	Tog RV 3741 standser i spor 2. Skal passere Ts 16.51½.

Tæt toggang!

Fire standsende tog i **Ho** i løbet af tog 8719's 37 minutter standsningstid. Tog 754 passerer ifølge TKV **Ts** kl. 16.40, og derefter kan tog 8719 afgå fra **Ho**. Sker dette ikke, vil følgende ske:

Spor 2 besat 4 minutter og 0 minutter før afgang.

(BL)

Lø 29/6 2013

I grænselandet

så jeg CFL 1802 stå for sig selv i **Pa**. Den ene Northrail "MK" – 322 123-9 (ex MK 604) stod til min overraskelse stadig i **Pa**. På sporene ved pakhuset stod bl.a. et par CargoNet Sdgmns⁸³², der via NetRail er udlejet til TX Logistik.

Langs læsserampen stod Weedfree sprøjtetoget bestående af: 99 88 9395 001-8 + 99 88 9395 002-6 + Zacs 33 80 VTGD 784 5 268-1 og 269-9. Nede ved CFL Cargo stod et Speno skinneslibetog med SK-EEWSS Hbillns 23 56 2275 106-5.

I og omkring **Anb** så jeg en del 218'ere og NOB DE 2000, men kun to DE2700 – 05 og 09.

– *Var jeg bare uheldig, eller kører der færre og færre DE2700 for NOB?*

(JSL via BL)

Sø 30/6 2013

TX- og CFL-lok i Fz

Det sorte TX Logistik 185 408-2 + CFL 1802 + vogne så jeg som tog TG 37446 ved **Fz** (Farris).

Ved **Fz** er der ryddet øst for det nuværende spor, sikkert som forberedelse til dobbeltsporsanlægget. Efterfølgende har jeg set CFL 1802 er solgt til Svensk Tågkraft.

(JSL via BL)

Ma 1/7 2013

Dagens Cheminova-godstog – ingen kop te

Tog G 8719 (Vem-Hr) er køreplansmæssigt sat til at gøre ophold i **Ho** kl. 16.22-59, men belært af tidligere observationer er det klogt at være til stede senest kl. 16.13-15. Afgangen kan også ske før tid, f.eks. 16.42. Det samme gælder med tog G 8728 (Hr-Vem) kl. 19.02-55, der kan være +48/+97.

Derfor sørger den lette tohjulede, at nummerobservatøren befinder sig på **Hjalmar Sørensens Vej** kl. 16.10, så numrene inde i det forjættede land – spor 3 – kan registreres igennem pigtråden.

Ovk 360 holdes under observation, og da tog RA 5260 (Str-Lm) med et Linttog kl. 16.25 (22) passerer denne ovk, er det dømt: **Aflyst!** Så kan et par ærinder ordnes, og kl. 16.50 forlades **Ho**.

Tog G 8728 (Hr-Vem)

Ovk 360 høres ikke sikret i de tidsrum, hvor godstoget kan dukke op før tid. **Aflyst!**

(LuJ via BL)

To 4/7 2013

Dagens Cheminova-godstog – ti kopper te

For at overvære ankomsten af tog G 8719 (Vem-Hr) kl. 16.22 foretages tilrejse til **Ho** med tog RA 5254 (Str-Sj), der standsede kl. 16.22½-23½ (21/21). Ventetiden udnyttes til et par ærinder, men kø ved kasserne gjorde, at ankomst til **Hjalmar Sørensens Vej** først fandt sted efter ankomsten skulle være sket.

Kl. 16.23 intet tog at se. Passagerer venter på perron 3 på tog RA 5260 (Str-Sj) 16.21½-22½. Godt nok skulle ifølge *LuJ* tog 8719-8728 være tre **mandage** i træk, men i dag **torsdag** ...?

Kl. 16.25 Højttalerudkald fra FC Hr:

– *Tog mod Skjern vil være et par minutter forsinket. Tog kører i dag fra spor 2.*

Linttog ruller ind i spor 2. Se er var første mulighed, at tog 8719 kører; industriferien er endnu ikke begyndt. Et øjeblik efter høres klokkerne bimlede henne ved ovk 360, og derefter høres rigtige klodsbremsende hjul skringe i indgangssporskiftet.

Kl. 16.28 standser MjbaD MY 28 +

1	+ 33 RIV 87 <u>F</u> -VTGF	793 2 004-7	Zacens VTG France SAS Paris
2	+ 33 RIV 80 <u>D</u> -VTG D	7809 232-1	Zagns, Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
3	+ 33 RIV 80 <u>D</u> -VTG D	7809 200-8	Zagns, Cheminova , Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
4	+ 33 85	457 5 326-5	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss ** med to EUROTRAINER .
5	+ 33 85	457 5 572-4	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss ** med to EUROTRAINER .
6	+ 33 85	457 6 156-5	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss ** tom
7	+ 21 RIV 80 <u>D</u> -DB	2462 482-5	Hbbillns ³⁰⁵
8	+ 21 RIV 80 <u>D</u> -DB	2457 905-2	Hbbillns ³⁰⁵
9	+ 21 RIV 80 <u>D</u> -DB	2459 540-5	Hbbillns ³⁰⁵
10	+ 21 RIV 80 <u>D</u> -DB	2457 786-6	Hbbillns ³⁰⁵

Kl. 16.53 blæser MY'en med de mange godsvogne hen over **Vesterbrogade Ho** **Ts**.

– *Med et så stort behov for at transportere så mange godsvogne, er det spørgsmålet, om der vil blive lavet te **mandag 8. juli 2013**?*

(BL)

Tre kopper aftente

G 8728 (Hr-Ho-Vem) afgik i dag først fra Ho kl. 20.05 (210). Toget kører ofte før tid, men i dag var man dels ikke kommet af sted mod **Hr** på udturen helt så tidligt som visse andre dage, og dels var der lidt

knas i den øvrige toggang. Togene **Vem-Hr-Vem** var jo aflyst i **mandags**, så der havde ikke kørt jernbanegods til/fra Cheminova siden sidste **torsdag**. Det var ikke meget, man havde kunnet skrabe sammen på en hel uge; G 8728 bestod af MjbaD MY 28 + 3 bogietankvogne.

(LuJ via BL)

Sø 7/7 2013

Sprøjtetoget kører

Dagen er kun få minutter gammel, da det lykkedes at få flere toganmeldelse for sprøjtetoget, der i dag kører **Ab-Ar-Ti-Hr** og fortsætter i morgen **lørdag 8. juni 2013** til **Vj**.

Tider

Ifølge særtogskøreplanen skal tog RB 8610 (Lg-Str), MY 300, 50 km/t. afgang fra **Lg** kl. 8.09, passere **Vp** 10.44½ og ankomme til **Str** 11.01. Kl. 11.48 er der afgang for tog 8458 (Str-Ho). Toget beforder materiel **Str-Ho**. Derefter skal der sprøjtes **Ho-Str** som tog RB 8613 (Ho-Str), MY 0, 50 km/t. **Ho** 12.10, **Hm** (21)-25, **Str** 12.35. Det må være en fejl at skrive MY 0, for toget består ikke kun af én MY uden vogne.

Vp-Str

Sollyset om formiddagen ved vestkørende tog på **Langåbanen** for det meste af strækningen modlys. Kun mellem **Røb** og **Vp** køres der mod SV. Det giver nogle udfordringer. Der vælges usikret ovk 142 **Vp-Str ==)))==)))==)))==)))==**, hvor træers blade kan bryde den hårde, grålige modlyshimmel. Da det er et sprøjtetog, vil det være klogt at have en åndedrætsbeskyttelse på i form af et filter over næse og mund eller befinde sig luvart⁴⁾ i forhold til sprøjtingen. Kl. 10.56 passerer det langsomt forbi. En dyse eller bruser afholder et brusebad over græs og ukrudt langs skærverne.

Str

Er ankommet i spor 4 og bestod ved ankomsten af:

MY 1134

+ 33 RIV 80 D-VTGD 784 5 268-1 Zacs **

+ 33 RIV 80 D-VTGD 784 5 269-9 Zacs **

+ 99 395 002-6 + 99 88 0395 001-8

+ DSBM MY 1159.

Et billede ønskes oppe fra **Sortesti**, og da der er omkring 30 meter hen til stedet, hvorfra udsigtsbilledet over banegården skal tages, høres kl. 11.26 maskinbremsen på MY 1159 løsnes (meget karakteristisk lyd). Så bliver der ellers trådt i pedalerne, rygsækkes kommer af ryggen i en fart og klik. *Puha, nået!*

Det er tog 8458, der afgang (+22).

Hm-Str

Næste mål skal være "et sted N for **Hm**". Det bliver fra et flere meter høj støjdamper-lerjordsdige ved tredje afstandsmærke, idet her er linjeføringen i NV. Efter en krydsning i **Hm** passerer tog 8613 kl. 12.29 (23). Det blev en kørt cykeltur på 21 km.

Kl. 18.05 køres der til **Ti**. Selv i aftentimerne er der tæt toggang på **Thybanen**, idet det tager 3½ time om at køre fra **Ti** til **Str**. En del af tiden er stationsophold, for eksempel en time **Bn** (Bedsted Thy) for en krydsning og overhaling.

Billeder af sprøjtetoget

En lkf har **fredag 5. juli 2013** taget ti billeder i spor 504 i **Ar**, der kan ses på linket

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=66432>

Spånpladetoget er ankommet til Hr

Omkring kl. 14.05 ses fra perron 2 CFL 1805 + BLDX MX 1016 (g) rg fra V ind i spor 5 mod Ø. Lidt senere holder der tre lok i spor 5 foran overgangen til læssevejssporet: CFL MX 1029 (b) + CFL 1805 + BLDX MX 1016 (g). Det er lige før et billede ikke bliver eksponeret fra læssevejen, for den ene side af 1805 er overmalet med graffiti i farver, der slet ikke harmonerer med lokomotivets to farver. Graffitihærværksmagere tager ikke hensyn til jernbaneentusiaster!

Efter at lkf har flyttet et forspandskabel mellem 1805 + MX 1016 og sat det ind i dåserne mellem MX 1029 + 1805, rg de tre lok mod Ø *eller afgang? Med godsvogne?*

⁴⁾ **luvert** (vindside): til luvart. Kilde: **Retskrivningsordbogen** på <http://www.dsn.dk/ro/ro.htm?q=>

Tider i Hr for CFL-godstogene

Det er ankommet som tog CG 87215 (Pa-Hr) er en særtogsplan gældende i perioden fra **søndag 7. juli 2013** til **søndag 18. august 2013** Sø, ikke **søndag 28. juli 2013** og **søndag 4. august 2013** med ankomst til Hr kl. 12.42. Se flere tider under **KØREPLANER**.

I TKG er afgangstiden fra Hr for tog CG 7222 (Hr-Pa) kl. 14.24 for MZ 800 tons.

The Tall Ships set fra Østhavnen

Da Ar først blev nået kl. 15.53½ (+½), vil det fleste af de mange sejlskibe være stukket til havs. Trods dette cykles der helt ud til **Østhavnsvejs** endepunkt; det vil sige zonegrænse ind til NØ-delen. Her ses et træk containervogne lastet med containere.

– Hvilket nummer har den fjerneste og yderste godsvogn?

En kraftigt tele kan gennem ruderne i trådnettet fastlåse 21 88 44 35 326-4 RIV DDB Lgns⁵⁸⁽³⁾.

Tid til at cykle tilbage. Nu aflæses cykelcomputerens kilometertal, og så skal denne enorm lange mole eller landtange måles. 2,3 km – og det bare fra zonegrænsens gitterhegn. Sikke et stort anlæsarbejder der er udført.

Zonegrænsen ses tydeligt krydse **Østhavnsvej** ved højresvinget lige efter (((. på <http://map.krak.dk/>. Vælg Kort og søg **Østhavnsvej, 8000 Aarhus C, Aarhus**, indstil på **Hybrid** trin **17**. Vandbassinet lige Ø for denne lange bygning er nu opfyldt med jord.

Mellem Tangovej og Oceanvej

I "land" krydser havnesporet **Østhavnsvej**. Kort efter følger et sporskifte, hvor en fire-fem trucker og et par personbiler fra de små lande Ø for Østersøen holder over sidesporet og er ikke profilfri til det blanke "hovedspor". Det er mellem de to veje **Tangovej** og **Oceanvej**. Længere mod NØ ad det rustne sidespor holder 31 RIV 86 DK-DB 455 6 858-1**. Der vokser ukrudt i en meters højde omkring vognen. Den har ikke kørt længe. Lige efter har **dlg** et tårn til at læsse korn ned i godsvogne. Det ser meget forsømt ud. Dette **dlg**-tårn kan ses med en \ på <http://map.krak.dk/>. Vælg Kort og søg **Østhavnsvej, 8000 Aarhus C, Aarhus**, indstil på **Hybrid** op til trin **15**.

Vælg eksempelvis trin **17**. Ved begyndelsen af græsrabatten kan en tom containervogn ses på Krak-billedet. Luftfotos alder kender ikke, men billeder ikke nok ikke fra året **2013**. Dets position ser ud til at være den foran beskrevne, hensatte 31 RIV 86 DK-DB 455 6 858-1**.

Under **FASTE ANLÆG** følger en beskrivelse af de fire sikrede ovk 1012, 1005, 1003, 1002 på turen tilbage til **Spanien** og **Ar**.

En skematisk sporplan over del af **Sydhavnen** samt containerterminalen kan ses på <http://www.havnebaner.dk/home/aarhus> (BL)

To 11/7 2013

Dagens Cheminova-godstog – fire kopper te

I dag var der fire godsvogne med i tog g 8719 (Vem-Hr), set i **Ho**.

Ingen kop te

Det kunne høres, at der ingen godsvogne var med i tog G 8728 (Hr-Vem), der kom før tid til **Ho** og kørte hurtigt igen.

(Fra sædvanligvis pålidelig kilde via BL)

Lø 13/7 2013

Befordring af materiel Str-Fa-Va-Fa-Str

Mange litra Ar på én gang i Va

Oppe fra **Viadukten** (vejbroens navn) kan der kl. 18.04 ses i:

spor 3AR 1008, der skal være afgået kl. 18.02 (22) som tog RA 5176 (Va-Es)

spor 4AR 1003 + 1014 + 1011, der skal afgå kl. 19.00 som tog AM 8277 (Va-Str). Ja, til **Str!**

spor 5AR nummer?

Medtager ej pass.

spor 6AR 2045 + 2051 + 2048, der ankom som tog AM 8246 (Str-Va) kl. 17.52½ (+7½).

Medtager ej pass.

Manglende skinner

Da der mangler skinner i sporet mellem **Sj** og **Va 2** i hvert fald i km 73,6 ved broen over **Va Å**, må Arriva Tog i **Str** køre en materieludveksling ad andre baner end den korteste, der er 128,9 km.

Det næstkorteste ville være at køre de 28,1 km ad **Bb-Gi** og ad VGJ 44,3 km, hvilket ville give en distance på 153,3 km – kun 24,4 km længere, men da disse baner lukkede **lørdag 22. maj 1971** og **fredag 31. marts 1972**, kan det desværre ikke mere lade sig gøre.

I stedet må der køres ligeud i **Bb** for at køre over **Fa-Es**. Der er 48,8 km + 25,7 km + 32,8 km + 73,2 km = 180,5 km, hvilket er 108,1 km længere end over **Ansager**.

(BL)

Ma 15/7 2013

Dagens Cheminova-godstog – teen afbestilt

Tog G 8719 (Vem-Hr) kørte ikke i dag; toget skulle være **aflyst**. Det blev bekræftet af egen observation kl. 16.23 i **Ho**.

(BL)

On 17/7 2013

Nedbrud på AR 1014 i Lm

P.t. køres der grundet sporombygning ikke tog mellem **Sj** og **Lm** (Lem), og tog fra **Str** kører kun til **Lm**.

I morgens var der elektronikfejl på AR AR 1014, så togsættet ikke kunne køre mod **Str**. Hvk fra værkstedet i **Va** blev tilkaldt, og senere var det plads i toggangen til at få togsættet til **Str**. Det blev som tog RM 6219 (Lm-Str) med 130 km/t. (angivet i TA).

Efter ankomst til **Str** spor 3 kl. 13.31 (+1), kunne der ikke skiftes gear – hverken frem eller tilbage fra førerrummene. Hovedkontakterne blev taget to gange. Der forekom også en skærm med et fastlåst Skrivebord. Hovedkontakterne blev taget for tredje gang, og nu startede styresystemet Windows 95 op, som det skulle.

Det tog et kvarter at skifte kørselsretning, før AR 1014 kunne parkeres i spor 102 forpå på **mdt Str** og atter få en hvk til at kigge efter softwarefejl.

(BL)

On 7/8 2013

Aftenstemning i St. Merløse

(fortsat fra **FASTE ANLÆG**)

Ved middagstid begyndte inspektionen af sporspærringen fra **Rov** (Roskilde Vest) til **Hk** og endte kl. 18.03½ (211½) med VL 2126+26, der standsede ved trinbrættet i **Stenus**. Nu er der knap to timer og et kvarter til det sidste tog afgår fra **Rg** mod **Str**.

Fra **Stenus T** til ovk 107 i km 28,7 ved amtsvej **215 Bonderupvej** i vestenden af **St. Merløse** er der 22,0 km, der blev kørt på 43 minutter. Ikke dårligt, men det var også muligt at køre så stærkt, for gråvejret lagde en dæmper på varmeudviklingen.

Lige da denne ovk nås kl. 19, bryder solen frem. Næ, sikke et **gult** aftenlys ind mod stationen bag ovk 108 i km 28,8 på **Holbækvej** til venstre. Dét må (betyder skal) fotograferes. Og modlyset mod V: Indkørselssignalet i silhuet, spores sammenløb ude i horisonten og sandfarverne. Timeglasset til trinbrættet **Bagmarken** i 27,2 i en stykke borte.



Et billede af stationen tættere på fra ovk 108 kan også nås, inden skydækket måske lukker for lystilførslen. Aftensolen rammer nordsiden af den hvide stationsbygning med afvalmet tegtag i den rette vinkel. Desværre har graffitidestruktionisterne mismalet det lille pakhuset med trævægge.

ADGANG FORBUDT
når der kommer tog

To skilte ved pakhusrampen forbyder at gå over spor 1 til øperron 2, så passagerer kan ikke stige på eller af standsende spor 2. Forhåbentlig standser tog, der skal afsætte eller optage passagerer i spor 1.

ADGANG FORBUDT
når der kommer tog

I eftermiddagstimerne afgår tog fra **Tø** på minuttal 17 og 47. Når nu uret viser 19.05, kan der snart komme et tog. Klunk, klunk høres i det fjerne, så og henne ved træerne på nordsiden ankommer VL 2130+30 kl. 19.05½. Der er solskin på både togets og stationens nordside. Afgår 19.06½ (21½).

Henne på læssevejen holder tre fladvogne. Naturligvis skal der holde godsvogne på en landstation! Hen ad kigge. Op mod enderampen holder

70 86 950 1838-0
+ 70 86 950 1831-5
+ 70 86 9501 840-6

TRANSPORT AF SKINNER
MAX. 32 SKINNER 45 Kg pr./m

Der er ligger nogle få, korte skinner på de tre vogne. Hjulene er ikke særligt slidte og har fået en brunlig farve.

Nu sikres ovk 108. Der må have været en krydsning i **Stenille**, for kl. 19.20½ (2½) standser VL 2029+29, og en stiger af og en på. Afgår 19.21 (21). Det foreviges oppe fra enderampen. Da toget

passerer, råber lkf "192073". Det var den samme lkf, som kunne fortælle tognumrene på de to VL-tog set i **Øn**. Se det er service.

Sporplan over St. Merløse i km 28,9

En sporplan og en oversigt over overkørsler ved **rt** regionstog kan ses i **Jernbanesikkerhedsregler** <http://www.regionstog.dk/erhverv/jernbanesikkerhed/jernbanesikkerhedsregler/>

Klik op på **TIB – Tølløse-Høng-Slagelse** (version 2013-03-05)

Passagersignal



Til Rg

Uret har foretaget otteogtyve "klik" siden ankomst, så nu er det tid til at cykle de resterende 13 km til **Rg**, for dagens sidste tog mod **Str**, tog 19373 (Cph-Fa), afgår kl. 20.17. Der skulle gerne aflægges et besøg på **mdt Rg**, hvor CFL 1805 forhåbentlig stadig holder. Tenderen er allerede nu næsten tom for brændsel, og tenderne skal fyldes op. *(fortsættes under **FASTE ANLÆG**)*

(BL)

Fr 9/8 2013

Materiel i Kj

Inspektionen af sporombygningen **Kj-Næ** begynder i **Kj**, og ved læssevejen og **mdt Kj** flytter følgende materiel sig ikke:

Rosa Balfour Beatty Rail A/S Køf 152 + 33 86 473 3 108 CONTC Slmmps.

BLDX Mx 1017 (r) + MX 1006 (b) + 946 0 745-3 Fccs + Østbanen M ?, MX 1008 i det andet spor V for remisen.

Gu SCR litra MK 624 V for remisen i det nærmeste spor til denne bygning.

(BL)

Sø 11/8 2013

Søndagens første Vemb-tog

Efter 46 km's cykling nås **Armose T**, og tilfældigvis passer det lige med ovk på **Armosevej** sikres. Tog 704 (Lmv-Vem) passerer kl. 11.52½ (+½). Det er dagens første tog fra **Lmv** mod **Vem**. Desværre når vi ikke så tæt på, at Y-togets numre eller navn kan læses.

Ja, på søn- og helligdage kører der hele fire togpar. Der er tredjedel flere tog end på lørdage, hvor kun 3 togpar kører. Det begynder at regne.

(BL)

Ma 12/8 2013

Kørslen med Cheminova-godstog er genoptaget

Kørslen med Cheminova-godstog er genoptaget efter ferieperioden – og temmelig overraskende fortsætter man med at køre via **Ho** de næste fire måneder. Der er fra og med mandag 12. august 2013 til og med **torsdag 12. december 2013** tillyst kørsel hver **mandag** og **torsdag** (dog ekskl. **torsdagene 22. august** og **29. august 2013**) via **Ho** med samme tognumre og i samme plan, som benyttedes i perioden med sporspærring **Stu-Sj**:

G 8719 Vem 16.05, Ho 16.22-16.59, Uu 17.16-17.20, Id 17.29-17.37, Hr 17.51.

G 8728 Hr 18.21, Uu 18.42-18.46½, Ho 19.02-19.55 Rangeres til spor 4/5, Vem 20.14.

Første kørsel med tog 8719

Jeg hørte **mandag 12. august 2013** MY-lyd i sydenden af **Ho** kl. 16.17, og det har formentligt været MjbaD MY 28, der tom og efter et hurtigt førerrumsskift kunne afgå mod **Hr** allerede på dette tidspunkt.

Første kørsel med tog 8728

Returløbet, G 8728, ankom til **Ho** 19.08 og bestod af MjbaD MY 28 + 3 tyske Sgns med hver to tankcontainere + 6 bogietankvogne + 1 ex-DSB bogiecontainerbærevogn. Altså i alt en stamme på 10 vogne og 40 aksler. Efter omløb rangerede man på pladsen for at give plads til samtidig tilstedeværelse af tre personførende tog i perronsporene 1-3 kl. 19.33. Toget fra **Fa** var dog omkring 225, så det med samtidigheden gik fløjten, og rangeringen til pladsen var sådan set forgæves. Endeligt omkring kl. 20.01 kunne G 8728 afgå mod **Vem**.

(LuJ via BL)

Fire måneder med Chemivagodstog via Ho

Det foranstående fortæller LuJ, så en efterforskning må sættes i værk. Lige inden tog VP 228107 (Jl-Str) burde ankomme kl. 18.04 ses på skrift, at:

Aflyst G 7519 (Vem-Hr)

Aflyst G 7528 (Hr-Vem)

Tillyses Tog G 8719 (Vem-Hr), Vem 16.05, Ho 22-59, Hr 17.51.

Tillyses Tog G 8728 (Hr-Vem), Hr 18.21, Ho 19.02-55, Vem 20.14.

Under sporombygningen af strækningen **Stu** (Studsgård) – **Sj** var begge tog **tillyst** efter samme plan i perioden **mandag 27. maj 2013 – torsdag 18. juli 2013** på to ugedage **mandage** og **torsdage**.

De komplette køreplaner og løbsdage er anført under **KØREPLANER**
(BL)

NoJK-motorvognssærtog

Tog VP 228107 (Jl-Str) må kun køre med 70 km/t. grundet banestrækningens udstyrelse med faste ATC-togstopanlæg. I **Bb** skal der standses i over tre timer: fra kl. 12.08 til kl. 15.52. Der er kun to togvejsspor tilbage, og læssevejen to spor må ikke bruges mere.

Særtoget skal standse i **Str** kl. 18.04 og kører videre kl. 18.20 som tog VP 308301 (Str-Hw). Kl. 17.45 regner det temmeligt kraftigt; bedste at fotografere ud gennem et vindue ... Tog 228107 er forsinket, så kl. 18.12 (28) kører særtoget over overgang til spor 2 D.

Nu kommer den lille oplæring, der har været under opsejling i et kvarter, så der iles over dæmningen til **Kilen**. Kl. 18.24 passerer NSB BDFS 86.76 + NSB BM 86.28 det nedlagte trinbræt **Bremdal** i km 2,2 mellem **Str** og **Um**.

Læs om litra 86 og NoJK's historie på
<http://www.christianbruun.dk/10%20aar%20paa%20sporet%20af%20Skandinavien.html>
(BL)

Ti 13/8 2013

NoJK-motorvognssærtog

Det norske motorvognssæt afgik omtrent til tiden (18.12) fra **Ho** mod **Vem** som VP 228121 (Sk-Vem); jeg fotograferede toget lige uden for **Ho's** stationsgrænse kl. 18.13½..
(LuJ via BL)

Ti 13/8 2013 – on 14/8 2013

NoJK på Lmv Havn

Kan tilføje, at NoJK skal på **BjergBanen** med deres tog, som skal overnatte på havnen i **Lmv**. Og skal op igen dagen efter, så der igen er plads til SBGV YM 15, som også kører i uge 33.
(KEN via BL)

On 14/8 2013

Lemvigbanen i dag

Jeg var i dag et smut på **Lemvigbanen** for at se NOJKs norske motorvognstog. Ifølge NOJKs hjemmeside skulle man først en tur **Lmv-Thb-Lmv**, hvorefter turdeltagerne skulle med bus til forskellige aktiviteter. Jeg kendte ingen tider, men "fandt" det sydgående tog i **Rønland**, da det krydsede med tog 309 omkring 10.37.

På den videre vej mod **Lmv** havde man et fotostop ved **Victoria Street** station, men kørte ellers tilsyneladende uden stop. Jeg så toget ved **Nejrup** 11.06, så det må vel have været i **Lmv** 5-10 minutter senere.

Efter ankomst til **Lmv** tog turdeltagerne videre med bus, hvorefter togsættet blev efterladt i spor 3. Man skulle ikke tanke, for det havde man angiveligt gjort om morgenen. Personalet oplyste, at der er afgang som materieltog mod **Vem** 17.35, altså i stationsafstand efter plantoget 322. Togsættet hedder jo i øvrigt NSB BM 86 F 28 + BDFS 86 76; i **Lmv** vendte motorvognen mod vest.

Y-tog i Lmv

Jeg benyttede lejligheden til lige at fintælle Y-togene, når jeg nu var der:
I drift under mit besøg (ikke alle 3 sæt samtidigt):

Ym 12+Ys 12

Ym 14+Ys 14

Ym 16+Ys 16

Hensat ved værkstedet efter kollision med gyllevogn:

Ym 13 på sporstumpen vest for vaskehallen.

Ys 13 på asfalten langs med værkstedet og syd for dette, dækket af presenning.

I værkstedet:

???? Det nåede jeg ikke at se.

I pakhussporet (fra øst):

Ys 48

Yp 54

På pladsen i **Lmv**, ved enderampen:

VL YP 154 (disponeres af SBGV)

Hensat i **Lmvs** udtræksspor langs hovedsporet mod **Thb** (fra øst):

Ym 37+Yp Yp 53+Ym 38

Ym 33+Ys 44

Ym 35+Yp 55+Ym 36

Hensat i **Bonnet** spor 2 (regnet fra **Vem**-enden):

Ys 45+Ym 31

Ys 47+Ym 32

Ys 46+Ym 34

I drift på **Bjergbanen**:

SBGV Ym 15

Vem nåede jeg ikke til, men her plejer SBGV YM 4+Ys 2 samt MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6 at stå udendørs på sporet langs SBGVs remise.

Udenfor værkstedet stod i øvrigt motortroljen + påhængsvogn, en ex-K(b)s samt Køff 29.

Jeg gætter på, at Ym 39+Ym 40, som tidligere var koblet med Yp 54, befinder sig i værkstedet for klargøring i stedet for det svært skadede sæt 13.

(LuJ via BL)

To 15/8 2013

Eftermiddagens Cheminova-godstog – tre tomme kopper te

Med at rejse med to fra **Str** til **Hr** kan det "nye/genopfundne" tog G 8719 (Vem-Hr) ses to gange.

Ho

Første tog fra **Str**, tog RA 5260 (Str-Sj) med AR AR 2046 ankommer til **Ho** spor 2 kl. 16.23 (21½), fordi MjbaD MY 28 allerede er frakoblet de fire flade kopper te. Ja, kopperne ser utætte ud, idet det er litra Sgns. Så snart togvejen for tog 5260 er opløst, rg MY 28 hen mod ovk 361 for at foretage omløbet gennem spor 2.

I spor 1 er der indkørsel for tog L 754 (Str-Fa). DSB MFA 5248+48 ankommer kl. 16.32½ (21½), men afgår først 16.39 (26) grundet krydsning med det modkørende L 745 (Vj-Str) med DSB MFA 5077+77. Det betyde mindre tid i **Hr** til at gå tog 8719 i møde.

I **Uu** krydses i MR-tog, der holder i spor 1. Tog RV 3741 (Hr-Str) skal sikkert krydse tog 8719 i **Ts**. Der vil altså antagelig være et kvarter til at "imødegå" godstoget i **Hr**.

Ordinært GM-træf i Hr

Tog 754 standser i Hr spor 3 17.09-11½. (27/27½).

Selv lyntoget ikke er "selvforskyldt" forsinket, får tog RX 5464 (Hr-Str) – efter opsamling af passagerer – at afgå kl. 17.10 (21½).

Tog 8719

Hvis det spåede tog 8719 er et kvarter bagefter, kunne det ankomme kl. 17.24. Der nås derfor kun at gå op til spiralbroen i vestenden af **Hr**. Kl. 17.22 lægges indgangssporskifte 28b og 28a om: togvej i spor 5 til tog 8719. Og det sker ... kl. 17.28 med de tre tomme kopper. Ankomst tide må være omkring 1 minut senere (+22).

Straks efter (2 4) letter et MR-tog med tog RV 3749 (Hr-Str) fra spor 2.

Så iles der i småløb ad **Museungade** (ja, ja, lokomotivet har en del år på bagen) og ad **Godsbanevej** (ja, ja, det er derfor tog 8719 kører: gods med banen!).

MY 28 er nu næsten forsvundet ude i østenden bag vejbroen med **Godsbanevej**.

Tog 7520

Mens der småløbes langs spor 10, begynder RSC MZ 1453 at trække frem (Ø på) med 3 Habbiins. Den skal have de tre Sgns fra tog 7819.

Så trykkes mange D-TWA Habbiins mod V i spor 7. Kl. 17.40 standses der med bagenden få vogne før DV-signalet. Det er CFL MX 1029 (b), der skal trække de 13 Habbiins til **Pa** i tog CG 7202 (Hr-Pa) med afgang kl. 19.28.

Tog 8728

Kl. 17.41½ passerer i spor 5 det nyfødte tog G 8728 (Hr-Vem) den brune MX. Få minutter holdes der foran PU'en for spor 5. Oprangering: **To kopper te**

MY 28

+ D-VTGD 7809 235-4 Zagns, **Cheminova**, VTG AG, Hamburg

+ D-VTGD 7809 250-3 Zagns.

Afgår cirka 17.45 (+ 36).

Chlor

265

Chlor

1017

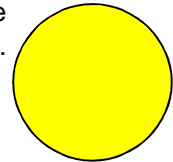
Tog 7202

Efter tog RX 5365 (Ar-Hr) er ankommet med AR AR 1019 + 1023, rg stammen ud ad det nu ledige rangerhovedet mod SØ.

Tog G 7520 (Hr-Fa) må være dampet – undskyld dieslet – af, for MZ 1453 er ikke at se med 3 Habbiins + 3 Sgns.

Da håndskifte 56 skal lægges om, passerer tog 7202 kl. 18.20 (+ 67). Desværre er de 13 Habbiins tomme, for så havde MX'en havde haft et pænt, tungt godstog at trække på.

Kun AR 1023 skal have dieselolie og bliver efterfølgende parkeret i spor 44 Inderst og spor 44 Midt.



Stihed igen i Hr

Nu er der næsten helt tomt på den store banegård. Så megen jernbanedrift med rg kan der opleves i hovedlandet **Jylland**, hvor godskørsel i **Danmark** efterhånden er præget fra transitgodstog fra **Sverige** til **Tyskland** og omvendt. Oplev intensiv toggang på den enkeltsporede strækning **Ho-Hr** og tre godstog rg samtidigt i **Hr**. Kom en **torsdag!**

(BL)

Tog 8728 i Ho

Dagens Cheminova-slæber **Hr-Ho-Vem** var usædvanligt tidligt på færde. Toget ankom til **Ho** kl. 18.19 og afgik efter omløb mod **Vem** kl. 18.27. Trækraft var MjbaD MY 28, der – så vidt jeg kunne se gennem træerne – medbragte to bogietankvogne.

(LuJ via BL)

Ma 19/8 2013

Dagens Cheminova-eftermiddagsgodstog – én kop te

MjbaD MY 28 + en enkelt bogietankvogn som G 8719 (Vem-Hr) afgik 17.03½ fra **Ho**. Man nåede dog ikke så langt i første forsøg, for lidt før overkørslen i stationens sydende gik det op for lkf, at der fejlagtigt var stillet udkørsel mod **Vem**, hvorfor han straks standsede. Togvejen blev taget tilbage, og toget trykkede lidt tilbage, måske for at muliggøre omstilling af transversalen i stationens sydende. 17.07½ var der afgang for anden gang; denne gang mod **Hr**.

Cheminova-godstog – nu uden gods

Dagens nordvestgående Cheminova-godstog, G 8728 (Hr-Ho-Vem), blev en tynd kop te: MjbaD MY 28 solo. Ankom til **Ho** ca. 18.51 og afgik efter et lynhurtigt førerrumsskift ca. 18.53.

... og så den anden vej, denne gang solo MY.

Det er sølle, må man sige: 1 vogn ned og nul retur.

(LuJ BL)

Ma 26/8 2013

Dagens to Cheminova-godstog – hver på to kopper te

Dagens Cheminova-godstog 970 (Røn-Vem) mod **Hr** bestod af MjbaD MY 28 + 2 bogietankvogne. Jeg så toget lidt syd for **Vrist** kl. 14.26½, ved ankomsten til **Vem** 15.50, mellem **Vem** og **Bu** kl. 16.09 som tog G 8719 (Vem-Hr) og lidt syd for **Ts** kl. 17.00.

Returløbet G 8728 (Hr-Vem) bestod ligeledes af MY 28 + 2 bogietankvogne og gjorde ophold i **Ho** 18.38½-58½.

(LuJ via BL)

Tog 5277 gør ophold i **Vem** kl. 19.25½-26 (21½/21½), hvor tog 327 (Vem-Lmv) med afgangstid kl. 19.25 afventer rejsende, og i **Ho** 19.40-44 (21½/±0). Der blev ingen kopper te serveret. Forklaret foranstående af LuJ.

(BL)

Ti 27/8 2013

MY 1134 henter gule maskiner i Str

Kl. 15.31½ hører en typisk bremselyd for klodsbremser på litra MX, MY eller MZ. Derfor kigges der straks efter, og i østenden af spor 1 holder RCDK MY 1134. En lkf flytter sluskskiver fra lanterne. Så viser PU'en i spor 1 "Annuleret", og maskinen rg ud på **mdt Str**. Den tohjulede er i form efter at have kørt fra **Ta** til **Øg** tidligere i dag, så ruller uden problemer derud.

MY 1134 tilkobles i spor 97 4 **gule** maskiner, der ankom **lørdag 17. august 2013** til **Str** og **Vg**. De skulle efterjustere den sidste år ombyggede **Langåbane**.

Tognumrene opklares efterfølgende til at være:

Tog RG 6224 (Fa-Str), MY 0, 120 km/t. med ankomst til **Str** kl. 14.01. Det vil sige +29½.

Tog. RG 6225 (Str-Fa), MY 150, 100 km/t. med afgang fra Str kl. 17.31.

Omkring kl. 16.27 holder der i spor 1:

MY 1134

+ **Plasser & Theurer SSP 110 SW**, **LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 88503** Schotterplaniermaschine/skærveplaneringsmaskine.

+ **LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 09-3X**, **09-3X** **88504**
Dreischwellenstopfmaschine/svellestoppemaskine/svellestoppermaskine

+ **W H.F. WIEBE 0-275 UNIMAT 3 SY** 99 80 9124 006-4 D-GBM

+ **W H.F. WIEBE gul Deutsche Plasser SSP 110 SW** 99 80 9425 010-2 D-GBM, maskine 432, Schotterplaniermaschine/skærveplaneringsmaskine.

Den ene lkf fortæller, at de kørte fra **Ar** til **Fa** med to beskytter/bremsevogne, der bruges ved m.u.-transporter med litra MG. Tre af de **gule** maskiner skal til **Tyskland**, en kun til **Fa**.

Kl. 16.29 (+62) afgår tog 6225 uventet, så der er ikke andet at gøre end at cykle efter toget ud forbi **mdt Str** og hører MY 1134 snakke længere og længere borte.

(BL)

Tog 6225 i Ho

MY 1134 plus fire **gule** enheder – to fra Leonhard Weiss og derefter to fra H.F. Wiebe – afgik fra **Ho** mod **Hr** 17.01½ – vist nok til Pa.

(LuJ via BL)

On 28/8 2013

En tur til Lemvigbanen

I dagene **28.-30. august 2013** var jeg sammen med Morten Topp taget en tur til **Lemvigbanen** for at tage Y-tog og et særtog, men desværre ikke godstoget fra **Røn** (Rønland), da de i øjeblikket ikke kører om **torsdagen**. Vi havde base i **Vem** hos Skinnebusgruppen Vestjylland.

Lbm og TI

Vi mødes hjemme hos mig, hvor vi fik flyttet Morten Topps ting over i min bil, så vi klar til at tage af sted i min bil til **Vem**. Da vi var klar, gik det ellers mod det jyske.

Undervejs til **Vem** kørte vi lige forbi **Lbm** (Lillebæltsbroen), hvor man kørte med en maks. hastighed på 40 km/t. over broen, så man havde god tid til at tage billederne. Mens vi var der, fik vi set DB Schenker **185 335-4** med Ewals-godstoget som GD 44722 (Hannover Linden – Göteborg Kville) på vej mod Ø, og lidt efter kom DSB **MF sæt 34** (Natteravnen) mod Ø, så DB Schenker **EG 3113** som GD 44737 (Malmø Gbg – Maschen) med et blandet godstog mod V. DB Schenker **EG 3108** med øltoget som GL 9233 (Htå-Fa) mod V. Da den var passeret, kørte vi til **TI**, hvor vi fik set to intercitytog, mens der var rimeligt tomt på terminalen.

Vem

Da vi var færdige, kørte vi ellers af sted mod **Vem**, hvor vi ankom ved 21-tiden til Skinnebusgruppen Vestjylland, hvor vi skulle overnatte. **Ym 4** (og **Ys 2**) fra Vestsjællands Veterantog startet op, da man havde lidt problemer med at få luft på den. Lige bag **Ym 4** og **Ys 2** stod MjbaD **Ym 5+Yp 24+Ym 6** langs

remisen, som var hensat der indtil videre. Inde i remisen stod SBGV YBM 17 og YBM D16, som er i gang med at blive sat i stand igen. Da vi havde pakket ud, gik vi over til stationen, hvor vi så AR AR 1012 på vej mod **Str** og MjbaD Ym 14+Ys 14 (Tangen) på vej til **Lmv**.

(KP via BL)

To 29/8 2013

DSB MX 1001 med særtog til Thb

Da vi havde gjort os klar, kørte vi af sted mod **Str**, hvor vi skulle fange DSB Museumstog med et særtog, som var blevet lejet af et schweizisk selskab, som skulle til **Thb**. Oprangeringen var DSBM MX 1001 + DSB Bu 3702 + DSB CII 1476. Vi fotograferede det første gang mellem **Vp** og **Str**. Efter at have fanget den der, kørte vi til **Hm**, hvor vi tog den før og efter stationen, da den nemlig skulle krydse der. Kørsel mod Bonnet på **Lemvigbanen**, hvor vi fik det med **Dlg**-siloen i baggrunden, og så gik det ellers til **Klinkby**, hvorefter vi også lige kunne nå til **Røn** og få den der på tangen, inden at vi kørte til **Thb**.

DSB MX 1001 med særtog fra Thb

Da vi kom til **Thb**, kørte ind på det tidligere **Thb** station, hvor DSBM MX 1001 lavede omløb. Da det var ordnet, gik lokomotivpersonalet på opdagelse i **Thb**, mens at vi fik lidt billeder. I **Vrist** ville vi tage DSBM MX 1001 med særtog på vej tilbage. Forinden fik vi MjbaD Ym 14+Ys 14 (**Tangen**) på vej til **Lmv**. I tiden inden at særtoget skulle komme, spiste vi lige vor middagsmad, og jeg gik de blot 100 m ud til **Vesterhavet**, fra hvor vi stod, og var tilbage, så jeg fik særtoget.

I Fåre skulle DSBM MX 1001 krydse med MjbaD Ym 14+Ys 14 (**Tangen**), som igen var på vej mod **Lmv**. Efter krydsningen kørte vi mod Ulfborg, hvor vi fik den lidt uden **Vem** på vej mod **Uf**. Set igen i **Hr**, hvor DSBM MX 1001 med særtoget ved **Hu** (Hammerum), hvor den var på vej til **Ar**.

(KP via BL)

Særtogenes tognumre

Tog VP 6313 (Rd-Vem)

Tog VP 6350 (Vem-Ar).

Kilde: Toganmeldelse nr. 11703, **torsdag 18. juli 2013**

Dobbeltspor kontra motorvej

Fra **Vem** til **Ar** er distancen 187,3 km, og det tager 4 timer og 2 minutter at tilbagelægge, hvilket giver en gennemsnitshastighed på 46,4 km/t. Der er 13 krydsninger fra **Uf** (Ulfborg) til **Sd**.

– Er der ikke et behov for et dobbeltspor frem for en motorvej?

(BL)

Spånpladetoget

Da vi havde fået den, kørte vi lidt nord for **Ke** (Kølkær), hvor vi ventede på CFL Cargo-godstoget med spånpladetoget til **Hr**, og godt 15 min forsinket kom CFL MX 1029 solo som CG 7201 (Pa-Hr) mod **Hr**. Vi kørte hurtigt forbi godsterrænet i **Hr**, hvor at CFL MX 1029 var koblet på de tomme spånpladevogne, så vi kørte ud til **Herningværket** og ventede på den, imens kom DSB MR sæt 41. lige derefter kom CFL MX 1029 med 13 vogne som CG 7202 (Hr-Pa), som kørte +70 fra **Hr**.

Ke

Turen fortsætter tilbage til det sted, hvor vi havde taget CFL MX 1029 solo, hvor vi ville vente på DB Schenker godstoget til **Hr**, men det kom desværre ikke. Vi havde vi taget Morten Topps lille Cubb-grill med, så vi grillede et par pølser og brød med lidt salat til, som vi kunne nyde, mens vi sad i vore campingstole og var i ly for en større regnbyge under nogle træer. Så på flere DSB MF'er, som kørte forbi deriblandt også DSB MF sæt 34 (Natteravnen), som var på vej mod **Hr**. Da vi havde brudt op, kørte vi tilbage til **Vem**.

(KP via BL)

Fr 30/8 2013

Diverse Y-tog mellem Vem og Lmv

Da vi havde fået pakket vor ting i bilen, kørte vi af sted for at tage billeder af Y-tog på **Lemvigbanen**, og begyndte ved **Bækmarksbro**, hvor vi fangede MjbaD Ym 12+Ys 12 (**Storåen**). Derefter kørte mod **N**, hvor vi fulgte banen og fandt en nedlagt markoverkørsel mellem **Fåre** og **Ramme**, hvor vi fik MjbaD Ym 14+Ys 14 (**Tangen**) på vej mod **Vem**.

Derefter kørte vi til **Bonnet**, hvor vi tog billeder af de hensatte Y-tog fra **Odderbanen**. Det var MjbaD Ym 31+Ys 45 + MjbaD Ym 32+Ys 47 + MjbaD Ym 34+Ys 46, der stod i **Bonnet**. Da vi havde fået billeder af dem, fortsatte vi til **Lmv**.

FC Lmv og værkstedet

I **Lmv** havde jeg lavet en aftale, om at vi fik lov til at se **FC Lmv**, så da vi mødte op på stationen, blev vi venligt taget imod. Vi havde også planer om at spørge om lov til at komme ned i værkstedet, men vi fik at vide fra stationsbestyreren, at de gik hjem tidligt om **fredagen**, så hvis vi ville ind og se værkstedet, skulle vi tage derned nu. Vi var velkomment til at komme tilbage igen, når vi havde set værkstedet, så vi kørte ned til værkstedet. Morten Topp kendte værkstedschefen, og der var vi også velkomne til at kigge omkring.

Inde på værkstedet stod MjbaD MX 26 (**Tørfisken**) og den tidligere **Odderbane** Y-tog MjbaD Ym 39 og Ym 40, som var vasket, stod som ny og var ved at blevet klargjort til at skulle køre på **Lemvigbanen**, som erstatning for MjbaD Ym 13+Ys 13 (**Vigen**). som påkørte en gyllevogn **torsdag 23. maj 2013** ved **Bonnet** og blev derefter hensat. De stod uden for værkstedet med en presenning over og som nu kun skal lave fjernet alle brugbare dele, inden den bliver sendt til skrot.

MjbaD Ym 39 og Ym 40 manglede dog lige lidt småting, inden at de var klar til at kunne køre på **Lemvigbanen**. Den ventede blandt andet på, at malerværkstedet i **Ar** havde tid til at male den i **Lemvigbanens** design, inden at den var helt færdig. Det samme omgang skal mellemvognen MjbaD Yp 54 også have og skal bruges til særtog på banen.

Mens vi gik rundt inde på værkstedet, kom også MjbaD Ym 14+Ys 14 (**Tangen**) kørende ind på værkstedet. Ude foran værkstedet stod MjbaD Køf 29 og **gul** MjbaD MT 52, som er deres trolje.

Da vi havde set det hele, sagde vi pænt tak, og kørte op til stationen, hvor vi fik vist centralapparatet for **Lemvigbanen** både det nye og de gamle.

Y-tog i Lmv

Da vi havde fået set det, sagde vi pænt tak og gik over til SBGV Ym 15 (**Fjorden**) ved busterminalen, som har gennem hele sommeren har kørt på **Bjergbanen**. Efter fotografering af den kørte vi over til flere hensatte **Odderbane** Y-tog, som stod ved udfletningen mod **Vem** og **Thb**. Der stod også mellemvognen til Ym 4 og Ys 2 nemlig Yp 154, som er ude af revision, og derfor kommer den ingen steder, før den er i revision igen. Inden vi gik over til de hensatte **Odderbane** Y-tog, så vi lige MjbaD Ym 16+Ys 16 (**Heden**) mod **Vem** og MjbaD Ym 12+Ys 12 (**Storåen**) mod **Thb**, som stod klar til afgang fra **Lmv**.

Da de var væk, tog vi vore sikkerhedsveste på og gik i gang med at se på de hensatte Y-tog. Den første række var MjbaD Ym 37+Yp 53+Ym 38, derefter MjbaD Ym 33+Ys 44 og dernæst MjbaD Ym 35+Yp 55+Ym 36. Sammen med de hensatte **Odderbane** Y-tog stod også tre tidligere Hims-vogne og **Lemvigbanens** to sneplove og 3 tidligere Fccs.

Diverse Y-tog mellem Lmv og Thb

Derefter fortsatte rejsen videre op langs **Lemvigbanen**, hvor vi fangede MjbaD Ym 12+Ys 12 (**Storåen**) ved **Strande** på vej mod **Lmv**.

Et smut lige forbi Victoria Street Station, hvor jeg fik få billeder, inden vi kørte tilbage til **Strande**, hvor vi fik MjbaD Ym 16+Ys 16 (**Heden**) mod **Thb**.

Derefter kørte vi til **Harboøre**, hvor vi tog den på vej retur til **Lmv**. Morten Topp ville tage den på stationen, og jeg tog den lidt ude for **Harboøre** mod **Thb** ved en lille markoverkørsel med tangen og **Cheminova** i baggrunden.

Da MjbaD Ym 16+Ys 16 (**Heden**) var passeret **Harboøre**, kørte vi til **Klinkby**, hvor at vi fik MjbaD Ym 12+Ys 12 (**Storåen**) mod **Thb**, hvor den stoppede og afsatte tre skolebørn, som var på vej hjem fra skole.

DB Schenker og Expotoget ved Nyborg

Vi vendte snuden mod **Sjælland** og kørte dertil næsten nonstop. Da vi nåede til **Ng**, tog vi afkørslen ved **Knu** (Knudshoved), hvor vi ville tage en pause og spise vor medbragte aftensmad. Under pausen ved rastepladens på banesiden mødte vi Holger Cordtz, som fortalte os at Expotoget, var på vej fra **GI** til **Ar**, og den skulle komme inden for 30 minutter, så det passede perfekt.

Men inden at Expotoget skulle komme, kom DB Schenker EG 3102 med et vekselladegodstog. Lidt efter kom Railcare (Captrain) MY 1134 med Expotoget. Lige efter lå DB Schenker 185 333-9 med et vekselladegodstog.

Da den var passeret, sagde vi farvel til Holger Cordtz og kørte tilbage mod **Næ**, hvor at vi fik flyttet Morten Topps ting over i hans bil og sagde pænt farvel til hinanden, hvor så han fortsatte videre mod **Nf**. Efter en rigtig hyggelig tur i det jyske med mange spændene oplevelser.

(KP via BL)

Ma 2/9 2013

Mandagens Cheminovagodstog

G 8719 (Vem-Hr) så jeg ikke i dag, men min kone så toget og mente, hun talte 6-7 vogne.

G 8728 (Hr-Vem) ankom i dag til **Ho** 18.52½ og afgik igen 19.01 efter omløb. Oprangering ved ankomsten til **Ho** var MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 2 bogiecontainerbærevogne hver med to tankcontainere.

(LuJ via BL)

Fr 7/9 2013

Morgenkrydsning i St. Merløse

Kl. 7.53½ standser RT 2126+26 i spor 2 som det første tog. Ingen stiger af eller på.

Kl. 7.56 standser RT 1010 i spor, og mange skoleelever stiger på. Oppe enderampen er det hele belyst af dejlig morgensol.

Kl. 7.57 afgår det første tog fra spor 2, da ovk 108 og 107 er sikrede.

(BL)

Ma 16/9 2013

58½ minutters Cheminova-godstogsudflugt

Program: Se tog G 8719 (Vem-Hr) i **Ho**, få oprangeringen, måske en udkørsel og ordne to ærinder.

Til og afrejse: Tog RA 5260 (Str-Sj), af **Str** 16.09. Forhåbentlig nås tog RA 5261 (Sj-Str), af **Ho** 17.55½.

AR AR 2052 afgår fra udgangsstationen kl. 16.09 (±0) og standser i **Ho** spor 2 kl. 16.22 (2½/2½).

MjbaD MY 28 er frakoblet de tre godsvogn. På det rigtige sted på himlen er der blå himmel, så der cycles om til **Hjalmar Sørensens Vej**, hvor solen giver farver til motivet. Det høje hegn med to pigtråde øverst kan der lige fotograferes over.

Oprangering i kørselsretning mod **Hr**:

+ 33 RIV 80 D-VTG D 7809 236 -2 Zagns

+ 31 68 4553 274-6 RIVD-AAEC Sgns⁶⁹² (AAE S 7)

+ 35 80 4557 662-8 RIV D-BTSK Sgns⁶⁹² (AAE ?1?).

Afgang for tog 8719

TA 15936 angiver afgangstiden fra **Ho** til at være kl. 16.59, men ...

Efter IC-krydsningen i **Ho** skal tog L 754 (Str-Fa) passerer **Ts** kl. 16.40, og så kan tog 8719 afgå omkring kl. 16.41, hvis tog 754 afgik rettidigt fra **Ho**. Det skete vist ikke, for først kl. 16.43 (+17) passerer tog 8719 de to på SR-mærker å "Rangergrænsen" å ved den for årtier siden nedlagte niveauovergang 359. Flot solskin på den **røde** MY-front og de hvide gavle på husene langs **Bisgårdgade**.

Nås tog 5261?

*Et ærinde mere i en forretning på **Struervej** kan måske nås, inden tog RA 5261 med afgang kl. 16.55?*

Da der cycles tilbage mod ovk 360, sikre den et halvt minut, før den nås. Pokkers, så bliver der først hjemrejse med tog RV 3741 (Hr-Str), der først afgår kl. 17.07 (bemærk ordet »først«; den terminologi/sprogbrug passerer med S-tog bruger, når der ikke mere er 10-minutters drift). Godt den konventionelle cykel er medbragt, for tog 3741 har standsning i **Hm** kl. 17.14½-24½ og først ankomst til **Str** kl. 17.31. Så er der hurtigere at stige af bumletoget⁵⁾ i **Hm** og cykle de 7,0 km til **Str**! At opholdet er 10 minutter skyldes det manglende dobbeltspor **Ho-Str**: Ho ===== Hm ===== Str 15,5 km.

Når nu de seks bomme er nede, solskinet er gulligt, sorte skyer mod S dekoreret af hvide kumulusskyer foran, må fotokassen igen fiskes ud af rygsækken kl. 16.43 – kun 10 minutter efter det sidste dejlige solskinsseptemberbillede ad MY'en. Kl. 16.53½ passerer AR AR 2047 – 1½ minut før afgang. Bomme skal op, og tog 5261 har kun ét minuts standsningstid! Det gælder om at kunne accelerere på en cykel.

Kl. 16.55 stiger den sidste passagerer med cykel (Deres Udsendte) på tog 5261, der afgår kl. 16.55½ (2½). Ankomst til **Str** kl. 17.07½ (+½) – et halvt minut efter det efterfølgende DSB-bumletoget er afgået fra **Ho**.

(BL)

⁵⁾ Tog 3741 har 21 minutters standsninger på mellemstationerne mellem **Hr** og **Str**.

Tre kopper aftente

Tog G 8728 (Hr-Vem) var sent på den i dag; toget afgik først fra **Ho** mod Vem 19.55½ og bestod da af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 1 bogiecontainerbærevogn (tom) + 3 bogietankvogne. Min kone talte tre vogne i G 8719 (Vem-Hr) tidligere på dagen.

Jeg har for øvrigt intet set til G 8719/8728 om torsdagen de sidste to uger. Togene skulle da ellers have kørt også disse to dage, *men der har måske været ekstraordinære aflysninger på grund af ringe godsmængde?*

(BL)

Ma 23/9 2013

Mandagens Cheminovagodstog

G 8719 (Vem-Ho-Hr) ankom til **Ho** kl. ca. 16.13. Efter omløb så jeg toget på afstand. Det så ud til at bestå af MjbaD MY 28 + 3 bogietankvogne + 2 bogiecontainerbærevogne.

Returløbet G 8728 (Hr-Vem) snød mig og kørte meget før tiden. Min kone hørte toget ankomme til **Ho** ca. 18.15 og afgå mod **Vem** ca. 18.23.

(LuJ via BL)

To 26/9 2013

Bonnet, Strande og Victoria Street Station

Dagens udflugt i det gode solskin begynder med at fotografere L 728 (Str-Ar) med DSB MFB 5248+48, der kører parallelt med den nye erstatningsvej fra ovk 128 hen til usikret ovk 127 **Str Vp**, der skal nedlægges. Passage 11.23½ (±0).

Tilfældigvis kommer en af de tre lodsejerne, der har færdselsret til ovk 127, i sin Land Rover. Han er nervøs for, at ad den nye, gode grusvej henne fra ovk 128 ved **Landtingvej** vil det komme ubudne gæster. Det er oftest alkoholikere, der efterlader flasker og affald, hvor de indtager deres drikke. De mange fasaner vil ikke have så megen ro som ellers.

Denne **torsdag** – lige som de tre andre **torsdage** i **september 2013** – er Cheminovagodstoget desværre aflyst. I det gode vejr med flotte skyer kører vi alligevel ud til **Lemvigbanen** for at fotografere.

Ved og i Bonnet

Der begyndes kl. 11.17½ med tog MjbaD Ys 16+Ym 16, **Heden**, i tog 311 (Vem-Thb) **Bonnet Armose** ved den nedlagte ovk mellem **Mullesgårdvej** og **Trekronervej**. **dlg**-siloen rager pænt op.

I **Bonnet** spor 2 holder fra S:

MjbaD Ys 45+Ym 31 + Ys 47+Ym 32 + Ys 46+Ym 34.

Som kolorit passerer (gennemkørende) MjbaD Ym 14+Ys 14 i tog 312 (Thb-Vem) kl. 11.36 (21).

MEDTAGER IKKE PASSAGERER

Skilt bag frontrude på Ys 45.

Strande

Ved **Engbjergvej** er der ned mod **Søndervese** en knold i kote 12 med god udsigt over det flade **Vejlby**, klitrækken, **Vesterhavet** og **Harboøre**. Det spejdes mod N i håb om at se tog 314 (Thb-Vem) komme til syne SØ for **Harboøre**. Kirken i østenden af stationsbyen er altid let at få øje på grundet kirketårnets røde teglsten. **Vrist** trinbræt kan ikke findes eller ses.

Overraskende dukker kl. 12.26 Y-toget op ovre ved det nedlagte trinbræt **Vejlby Nord**, og der nås lige at få et billede med **Vesterhavet**, før toget forsvinder bag grantræerne før **Victoria Street Station**. 1½ minut senere er mellemgrunden **Søndervese** med god udsigt sommerhusene i **Vejlby**. Yderligere et halvt minut varer det, før **Strande** passeres (25).

På det skarpeste telebillede kan det ses, at Y-togets navn ikke Heden, som det ellers skulle være, hvis materiellet i tog 311 kørte til endestationen. Togets navn begynder med **S** og er længere end **Heden**. Det må være **Storåen** med numrene MjbaD Ys 12+Ym 12.

– *Måske er maskinløbet således, at der sker et normalt stammebytte i Lmv kl. 11.25-30?*

Victoria Street Station

Da vi ikke havde fået lavet madpakker, måtte der købes brød i **Vejlby**, hvor der ligger en **SPAR** i **Vejlby Klit**. Desværre kommer vi 11 minutter for sent, idet de holder siesta fra kl. 12.30-14.00. Som sultepræmie bliver det til et "stationsbillede" af trinbrættet **Victoria Street Station**; for det er da en station (næsten da)! Træventeskuret er pænt malet, der en ny perronlygte på græsperronen, og to lag nye trykimprægnerede XXXXXXXXXX sveller danner en pæn perronkant. Jo, Mjba sørger for pænt udseende til de mange turister, der rejser herfra.

Der er flotte kumulusskyer, så der vælges et motiv i lige modsatte retningen



end det billede med tog 314. Fra den sydlige del af **Strandvejen** er "forbilledet" MjbaD Ym 14+Ys og baggrund **Søndervese** med **Engbjerg Kirke** ragende op på bakken. Kl. 12.52½ (±0) passerer tog 313 (Vem-Thb).

Lmv

I **Lmv** reddes frokosten ved Kvikly at købe en foocelia (staves det vist) og fire stykker rugbrød med blandt andet tranebær for 10 kroner (smager godt).

Kørslen med Y-tog på havnebanen er indstillet for i år, og der findes ingen kuttere at se på mere. Farvel **Lmv**.

(Jen BL)

Ma 7/10 2013

Dagens seks kopper te

Tog RA 5260 (Str-Sj) standser i spor 2 i **Ho** kl. 16.23-24 (21½/21½). Toget er dobbelt så langt som normalt: AR AR 2046 + 2041.

Kl. 16.25½ – kun 1½ minut efter – passerer MjbaD MY 28 overgangen i spor 2!

Tog G 8719 (Vem-Hr) består ved afgang kl. 16.41½ (+17½) fra spor 3 af:

MY 28

+ 33 RIV 80 D-VTG D 7809 250-3 Zagns **Cheminova**

+ 33 RIV 80 D-VTG D 7809 234-7 Zagns **Cheminova**

+ 33 TEN-RIV 84 NL-VTGD 7846 803-0 Zacns

+ 33 RIV 80 D-ERMD 7846 013-0 Zacns Ermewa SAS

+ 33 85 457 5 708-4 RIV CH-HUPAC Sgnss lastet med to **EURORAIL**-containere

+ 33 85 4576 492-4 RIV CH-HUPAC Sgnss lastet med to **EURORAIL**-containere.

For første gang ses på et vognummerskilt **Cheminova** i farven **gul**.

(BL)

Tog 8728

... og så den anden vej: MjbaD MY 28 + 3 bogietankvogne + 1 bogiecontainerbærevogn afgik 18.59 fra **Ho** mod **Vem** som G 8728 (Hr-Vem).

(LuJ via BL)

On 30/10 2013

To dage forsinket Cheminova-godstog

En MY – formentligt MjbaD MY 28 – afgik tom fra **Ho** mod **Hr** ca. 16.10. Velsagtens for at hente de tankvogne og containervogne, som tidligere i dag er set i **Vj**. Og det må vel så være de vogne, som ikke kunne nå frem i **mandags** på grund af orkanen.

Orangeringen var MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 2 AAE Sdggmrs²⁵ (6-akslede, leddelte) + 3 bogiecontainerbærevogne (DK-registrerede) + 1 6-akslet, leddelt containerbærevogn (CH-registreret) + 1 bogietankvogn. Altså i alt en stamme på 8 vogne, 38 aksler.

Efter omløb og afventen af modgående Arriva-tog afgik toget mod **Vem** kl. 18.11½.

(LuJ via BL)

Første observation

Tog G 6219 (Vem-Hr), MY 0, 100 km/t.

Ho (+49).

Anden observation

Tog G 6218 (Hr-Vem), MY 700, 100 km/t.

Ho (+103½).

Kilde: Toganmeldelse nr. 21920, **onsdag 30. oktober 2013**

Se to billeder under **Fotos stormskader** på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19388> af godsvogne med tankcontainere, *der måske havde **Rønland** som desination?*

(BL)

Ma 4/11 2013

Fire kopper eftermiddagste

Tilrejse sker til **Ho** med tog RA 5260 (Str-Sj) i håb at få nogle kopper te eller i det mindste at dufte dem. Heldigvis kører AR AR 1008 i spor 2; den er god nok. Lidt efter holder MjbaD MY 28 frakoblet vognen

i spor 3. Mens der udveksles passagerer ved tog 5260, rg MY 28 for så rg gennem spor 2, når tog 520 er kørt med **Vem**. der er en flot **lysegul** med drivende **skyer**.

Tog G 8719 (Vem-Hr) består ved afgang kl. 16.41 (+18) fra spor 3 af:

MY 28

+ 33 RIV 80 <u>D</u> -ERMD 7846 028-8	Zacns, Bf Maschen Rbf., Ermewa GmbH, Berlin
+ 33 TEN-RIV 84 <u>NL</u> -VTGD 7846 598-6	Zacns, Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
+ 33 RIV 80 <u>D</u> -VTGD 7809 234-7	Zagns, Cheminova , VTG AG, Hamburg
	Chlor

265
1017

+ 33 RIV 80 D-VTG D 7809 250-3

Zagns **Cheminova**

De sidste vogne, Zagns 250-3 og 234-7, den gule **Cheminova** og røde **Cheminova**, forlod også **Ho mandag 7. oktober 2013** i tog 7819, men da var den **gule** forrest og den **røde** bagerst. Måske har vonen ikke være skilt ad i den sidste måned, kom til at køre i »omvendt« rækkefølge, *fordi de måske blev befordret over **Tønderbanen** og derfor blev »vendt« i **Bm** grundet banes forløb?*

I den grå time var lyset så svagt, at iso-indstillingen måtte stilles på 2000 iso for at skaffe en $\frac{1}{300}$ sekund i lukkertid.

(BL)

Aftente: kun to kopper

G 8719 (Vem-Hr) bestod i dag af MjbaD MY 28 + 4 bogietankvogne. Ankom ifølge min kone til **Ho** ca. 16.12 og afgang ca. 16.42.

Returløbet G 8728 (Hr-Vem) bestod af MY 28 + 2 bogietankvogne. Toget ankom til **Ho** 18.19 og afgik igen 18.27.

(LuJ via BL)

Ma 11/11 2013

Otte kopper eftermiddagste

Det skal skrives, at visse fik to kopper te, så det endelig tal var højere. Det var de lange deltagere.

Kl. 16.28½ er der – selv efter solnedgang – denne gråvejrsdag lys til et perronovergangsbilede af MY 28 på $\frac{1}{140}$ ved at bruge 2.000 iso til »filmhastigheden«.

Tog 8719 (Vem-Hr) bestod ved afgang fra **Ho** kl. 16.41 af

MjbaD MY 28

1	+ 31 RIV 86 <u>DK</u> -DB	455 6 997-7	med to tankcontainere	
2	+ 33 85	496 1 076-8	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgmrss ⁹⁰ med to EUROTRAINER .	
3	+ 31 RIV 86 <u>DK</u> -DB	455 6 998-5	med to tankcontainere	
4	+ 31 RIV 86 <u>DK</u> -DB	455 6 998-5	med to tankcontainere	
5	+ 37 80	4955 010-6	RIV <u>D</u> -AAEC Sdggmrs ²⁵ tom	
6	+ 37 80	4955 004-9	RIV <u>D</u> -AAEC Sdggmrs ²⁵ med tankcontainere	
7	+ D-VTGD 7809 235-4	Zagns, Cheminova , VTG AG, Hamburg		Chlor
8	+ 37 RIV 80 <u>D</u> -GATXD	7843 932-0	Zans, Bf. Altenburg	

338
1235

(BL)

On 13/11 2013

MY 1122 flytter sneplove til Lg og i Str

Kl. 5.31 skulle tog RG 308633 (Ar-Str) ankomme til **Str**, men allerede efter på et tidspunkt efter kl. 3 viste DV-signal i spor 5. der er altså lavet en indkørsel fra **Hm** eller **Vp**. Der skal slet ikke komme et tog nu, *men måske var det det **gule** arbejdskøretøj, der kørte efter tog RA 5493 (Ar-Vg) og skulle lave sporarbejdet mellem **Sm** (Stoholm) og **Hø** (Højslev), der måske skulle helt til **Str**?*



Omkring 3.30 høres en MY-lyd »et sted i mørket«. Øvre fra perron 3 ses i 1. pakhusspor MY 1122 holde tilkoblet sneplov 80 86 980 3 137-0 + 80 86 980 3 145-3. De sneplove kom til **Str** i tog BM 238762 (Ar-Fa), AKMA, 70 km/t., **lørdag 12. oktober 2013** og blev sat i 1. pakhusspor.

Lkf fortæller, at han, som der også står i TA 23029, var kørt med to sneplove fra Ar og havde sat dem i det sydligere rangerhoved og kørt tom til **Str**. Derfor var han kommet før tid. **Lg** bliver der strategiske nye sted at have to sneplove hjemmehørende.

Min teori er, at det skyldes den store trængsel af litra MG og MP i 500-sporgrupper, hvor Arriva har litra AR stående i spor 502, at der ikke mere er plads til at de to sneplove stående i spor 503.

Ved solnedgang

Ved solnedgang (for sent) cykles en tur ned til højbanen, hvor MY 1122 holder med/op til sneplov 145-3, hvor den normalt står vinteren over.

Der står faktisk i SIN (V), Instruks 31.6 som det sidste punkt, punkt 2.2.2 **Rangering på vestlige plads**, ...

Der må ikke hensættes køretøjer på rangerhovedet efter sporskifte 107.

Det vil sige intet må stå på Stumpen. Det er den anden vinter, det sker. Stumpen er kortere end højbanen længde, således at to togsæt af litra AR og MR ikke er fri af sporskifte 107 og isoleringen. Stumpen var længere for måske 30 år siden.

3

Efter mørkets frembrud

Kl. 19.00 skal tog RM 8629 (Hr-Str) ankomme til **Str**, og her i mørket ses graffitten på MY 1122 ikke så let. Nede fra havnepladsen ses der faktisk flot ud med en MY oppe på højbanen og det mørke tage bagved. Kl. 19.08 kører den anden MY på. *Hvilken MY er det mon?*

Oppe fra pakhuset kan der laves et billede med de to MY, højbanen og de oplyste gader. 35 minutters ventes der på, at de to MY måske skal hen til sneplov 137-0.

Tog 8630 skal afgang

Nu må der snart ske noget, for der er afgang for tog RM 8630 (Str-Hr-Ar) skal afgang kl. 20.03. Endelige kl. 20 kører kun de to MY forbi Hjælpevogn Nr. 1, og nummeret MY 1134 læses. I spor 5 fortæller lkf, at han ikke måtte holde pause andre steder end – på Stumpen. Dét er et isoleret område!

Kl. 20.05 (22) afgang MY 1134 + 1122.

Tre MY-observationer af litra MY samme **onsdag**.

(BL)

Ma 18/11 2013

Ni kopper aftente i Ho

G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.29 og afgik – efter omløb – igen 18.51½. Oprangeringen ved afgang var MjbaD MY 28 + 3 bogiecontainerbærevogne + 6 bogietankvogne, i alt 9 gsv., 36 x.

(LuJ via BL)

KØREPLANER

Togkategorier

Oversigt over togkategorier som kan anvendes ved udarbejdelse af tjenestekøreplaner og toganmeldelse.

DSB	L	Lyntog	Arriva	RA	Regionaltog
	IL	Lyntog		RX	Regional-Express
	IC	Intercitytog		AM	Materieltog
	IR	Interregionaltog		AF	Fakultative tog
	RR	Reserverbare Regionaltog		AE	Ekstra produktion
	RØ	Regionaltog Øst	RailCare	RM	Materieltog
	RV	Regionaltog Vest		RB	Kørsel for Banedanmark
	EC	EuroCity	Privatbaner	PP	Persontog
	IE	EuroCity med ICED materiel		PM	Materieltog
	CN	CityNightLine		PF	Fakultative tog
	IP	Øvrige Internationale tog	Øvrige	P	Persontog
	SK	Skolerejsetog		MF	Materieltog
	FP	Fakultative persontog		FX	Fakultative tog
	M	Materieltog	SJ	SP	Persontog
	FM	Fakultative materieltog		SM	Materieltog
	EP	Ekstraproduktion persontog	Veterantog	VP	Persontog
	FE	Ekstraproduktion materieltog		VM	

Tjenestekøreplan Vest K 13

side 3-1 – 4-1

Fr 7/6 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Stadig flere tog til tiden

Stadig flere tog til tiden

Togene på den danske jernbane bliver stadig mere rettidige. Over 93 tog ud af 100 ankommer til tiden, viser seneste opgørelse fra Banedanmark.

Passagererne får stadig flere tog, der kommer frem til tiden. Ifølge den seneste opgørelse fra Banedanmark fortsætter fremgangen fra 2012 dermed ind i 2013.

Fra 2011 til 2012 steg rettidigheden på den danske jernbane med 4,5 pct. point fra 88 pct. til 92,5 pct. Og for årets første fem måneder i 2013 er den samlede rettidighed i hele landet yderligere vokset til 93,1 pct.

"I årets første fem måneder er 93 ud af 100 passagertog ankommet til tiden på den danske jernbane – og dermed fortsætter rettidigheden den flotte linje fra 2012. Det er vi glade for, og samtidig fortsætter vi og togselskaberne det fælles arbejde med at fastholde rettidigheden og sikre endnu flere tog til tiden til de mange passagerer," fastslår rettidighedschef Espen Norup, Banedanmark.

Samarbejde giver resultater

Som en af de primære årsager til forbedringen, peger rettidighedschefen på, at der på tværs af sektoren er et tæt samarbejde om rettidighed mellem Banedanmarks trafikstyringsmedarbejdere samt lokomotivførere og togpersonale hos DSB og Arriva.

Rundt om i landet er der således lokale fælles præcisionsgrupper, der arbejder med de mange små forbedringer, der kan bidrage til bl.a. en bedre afvikling af togtrafikken ind og ud en station. F.eks. har den lokale præcisionsgruppe i Næstved fået ændret på, hvordan togene holder ved stationen, så dørene nu er lige ud for perronernes op- og nedgange, hvilket gør af- og påstigning hurtigere, og i Kastrup har man valgt at få to tog ad gangen ind på samme perron, så de ikke behøver vente på hinanden.

Trafikdirektør Peter Svendsen i Banedanmark fortæller:

"Vi arbejder tæt sammen med togselskaberne i præcisionsgrupper rundt om i landet for at forbedre de mange små forhold, der påvirker hver deres lille del af den lokale togdrift. Generelt har det mange steder betydet, at vi fået harmoniseret afgangsprocedurerne, og vi har brugt de samlede erfaringer til at lave mere robuste køreplaner og også særlige trafikplaner, når der for eksempel varsles snestorme. Alt sammen tiltag, der er med til at sikre flere rettidige tog til passagererne."

Skinneerne er i god form

Desuden har de seneste års store investeringer i fornyelse og vedligehold af skinnenettet også givet bedre muligheder for at sikre passagererne en mere rettidig togdrift. Sporerne er i den bedste form længe, og det betyder også, at det meget sjældnere er nødvendigt med lokalt nedsat hastighed på dele af en strækning – noget der selvsagt kan genere togtrafikken.

Ét område vil desværre også i de nærmeste år medføre forsinkelser, nemlig signalerne, fortæller Peter Svendsen.

"Vi lever fortsat med meget gamle signaler, som desværre giver mange fejl. Den gode er, at vi er i gang med at udskifte de gamle signaler med et helt nyt og moderne system, som vil betyde en reduktion på omkring 80 pct. af alle signalfejl, når det er fuldt indfaset i 2021. Indtil da har vi et skarpt fokus på at vedligeholde de gamle systemer og sikre en så hurtig fejlretning som muligt," siger han.

Fakta: Rettidighed på Fjernbanen

Den samlede rettidighed på fjernbane og på de forskellige strækninger rundt om landet *)

Strækninger	Hele 2012	Jan-Maj 2013
Ålborg-Frederikshavn	95,7 %	96,5 %
Århus-Ålborg	94,3 %	95,7 %
Esbjerg-Holstebro	96,6 %	97,3 %
Fredericia-Århus	93,9 %	93,6 %
Fredericia-Padborg	92,3 %	89,2 %
Grenåbanen (Århus-Grenå)	95,4 %	96,7 %
København-Roskilde	91,1 %	92,2 %
Kystbanen (København-Helsingør)	90,7 %	91,2 %
Langå-Struer	97,8 %	98,1 %
LilleSyd (Roskilde-Næstved)	96,7 %	96,5 %
Lunderskov-Esbjerg	95,6 %	94,2 %
Nordvestbanen (Roskilde-Kalundborg)	92,4 %	93,7 %
Roskilde-Ringsted	91,5 %	92,9 %
Skanderborg-Skjern	95,8 %	97,8 %
Svendborgbanen(Odense-Svendborg)	96,5 %	95,8 %
Sydbanen(Ringsted-Rødby)	90,1 %	94,0 %
Sønderborgbanen(Sønderborg-Tinglev)	90,0 %	87,6 %

Thybanen (Struer-Thisted)	97,5 %	98,7 %
Tønderbanen (Bramming-Tønder)	98,2 %	98,3 %
Vestfyn (Odense-Fredericia/Taulov)	91,7 %	90,5 %
Vestsjælland (Ringsted-Nyborg)	91,6 %	91,7 %
Vejle-Struer	93,2 %	96,2 %
Øresundsbanen (København-Kastrup)	87,1 %	87,6 %
Østfyn (Nyborg-Odense)	91,3 %	90,8 %
Total på hele fjernbanen	92,5 %	93,1 %

*) Ifølge Banedanmarks kontrakt er en tog rettidigt, når det ankommer til stationen op til 5 minutter efter planlagt tidspunkt. Akut aflyste tog indgår i opgørelsen af forsinkede tog.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18901>, fredag 7. juni 2013

(BL)

Sø 9/6 2013

Forside > Om Jømbanen > Tjenestekøreplaner

Tjenestekøreplaner

Søndag 9. juni 2013 er der udsendt Rettelse 1 til både TKØ og TKV. De kan downloades på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=1384>

(BL)

Lø 15/6 2013 – sø 16/6 2013

Her er du Forside Kundeservice Trafikinformation **Ændringer i trafikken**

Ændringer i trafikken

Odense-Korsør: Bus erstatter InterCitytog pga. beredskabsøvelse i nattetimerne

15. juni 2013 – 16. juni 2013

Om natten mellem lørdag den 15. juni og søndag den 16. juni skal der være beredskabsøvelse på Storebæltsforbindelsen. Mens øvelsen foregår kan der ikke køre tog mellem Fyn og Sjælland, og der vil i stedet blive indsat busser på en del af strækningen. Da bussen er længere om at køre turen, end toget er, vil rejsen blive forlænget med op til en time.

Se de ændrede tider her på Rejseplanen.

Hvilke tog bliver erstattet af bus?

Mod København H

- Nattoget InterCity 190 fra Frederikshavn kl. 22.56 lørdag aften med normal ankomst til CPH Lufthavn kl. 5.57 søndag morgen. Der vil blive indsat en bus mellem Odense-Nyborg og Korsør. I Korsør vil der holde et tog, der afventer bussen med afgang fra Korsør kl. 6.49 og med ankomst til CPH Lufthavn kl. 6.56. Endvidere vil der køre et tog fra Korsør kl. 4.15 med ankomst til Lufthavnen kl. 5.57, men dette tog har ikke forbindelse fra Fyn.
- InterCity 102 fra Odense kl. 5.46 med ankomst til CPH Lufthavn kl. 7.40. Toget bliver erstattet af bus mellem Nyborg og Korsør og toget kører senere fra Korsør kl. 6.49 med ankomst til København H kl. 8.37.

Her kan du downloade en køreplan.

Fra København H

- InterCity 807 fra Københavns Lufthavn kl. 1.51 nat efter lørdag med ankomst til Fredericia kl. 4.50. Toget bliver erstattet af bus mellem Korsør-Nyborg-Odense og toget kører senere fra Odense kl. 5.04 mod Fredericia ankomst kl. 5.37.

Her kan du downloade en køreplan.

Om busserne:

- I busserne er der kun begrænset plads til barnevogne og cykler.
- Hvis du er i kørestol bedes du ringe til DSB på 70 13 14 15, tryk 6.
- Du skal tjekke ind og ud med dit Rejsekort på stationen.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&traffid=31929>

(BL)

Sø 16/6 2013

JBV S1 Ruteordre nr.. TH-2724

Hamar Toglederområde
51-KJØRING AV EKSTRATOG (fjs)
Søndag 16.06.2013 kjøres ekstratog (MZ-lokm/10 vogn)
Tog At 53205 (Elverum-Alvdal), hast. 80 km/h
Elverum 6.00, Hanestad 7.55, Alvdal 10.00.

Merk. Pukktømming mellom Hanestad'og Alvdal

Tog At 53208 (Alvdal-Elverum), hast. 80 km/h
Alvdal 10.00, Elverum 12.30.

Kilde: Hamar Toglederområde, **torsdag 13. juni 2013**

JBV 51 Ruteordre nr.. TH-2725

Hamar Toglederområde
ORDRE OM TOGGANGEN
CargoNet Tk-lok
S1-KJØRING AV EKSTRATOG (fjs)

Søndas 16.06.2013 kjøres ekstratog
Tog (CN) Egt 8221 (Hamar-Elverum), hast. 90 km/h
Hamar 8.30, Elverum 9.00.
Togleng de 270 meter

Tog (CN) Egt 8222 Elverum-Hamar, hast. 90 km/h
Elverum 12.56, Hamar 13.27.

Toglengde 270 meter, vekt 400 tonn

Merk. Lasting på Elverum

Kilde: Hamar Toglederområde, **torsdag 13. juni 2013**

Stasjon/tj.sted Lokf/ombordansvarlig/sikkerhetsmann Dato

JBV 51 Ruteordre nr.. TH-2575

S1-KJØRING AV EKSTRATOG (fjs)
Søndag 16.06 kjøres ekstratog (Damplok2a nr.17 m/ 6 vogner).
Tog (JBM) Pt. 1251 (Hamar-Elverum), hast. 50 km/h
Hamar 11.00, Løten 30-55, Elverum 12.15.

ORDRE OM TOGGANGEN

Hamar Jernbanemuseum
Tog (JBM) Pt. 1252 (Elverum-Hamar), hast. 50 km/h
Elverum 13.15, Løten 45-55, Hamar 14.25.

Kjøres med Caroline damplok og 6 vogner.

Jernbaneforetak . NJM/Norsk Jernbanemuseum

DENNE RUTEORDEREN ERSTATTER TH-2573, SOM ANNULERES.

Kilde: Toglederområde, **torsdag 6. juni 2013**

Hector tog 441667 (?)

(BL)

Arriva Tog beklager, at vi i morgen mandag d. 17/6 er nødt til at aflyse tog 5209 Skjern-struer, afg. kl. 6.24 fra Sjern pga. lynnedslag. Der er innsat bus af Højmark Turistfart.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 16. juni 2013** 23:30

(BL)

Ma 17/6 2013

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellom Struer og Skjern, afg fra Struer kl. 16:09 pga. afledte virkninger af lynnedslag. Der innsættes busser fra Venø Busser.

Etc. ..., ..., ...

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 17. juni 2013** 14.59

Arriva Tog har nu genoptaget togdriften mellem Struer og Skjern, der kan forekomme enkelte forsinkelser på strækningen.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 17. juni 2013 17.33**

(BL)

On 19/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8000 (Pa-Lk), MY 200, 100 km/t.

Pa 3.10, Te (21)-23, Fz (56)-57½, Lk 4.06.

Tog BM 8001 (Lk-Es), MY 200, 100 km/t.

Lk 4.23, Es 5.01.

Tog BM 8002 (Es-Bm), MY 200, 100 km/t.

Es 5.18, Bm 5.30.

Bemærkninger Bm Ranging

Tog BM 8006 (Bm-Fa), MY 200, 100 km/t.

Bm 10.27, Lk 11.(03)-35, Fa 12.02.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

To 20/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8016 (Fa-Kh), MY 200, 100 km/t.

Fa 9.39, Od 10.21, Ng 40-45, Bo 11.(40)-58, Kh 12.33.

Bemærkninger Ro Skal måle 2. hsp. Kh Omløb

Tog BM 8017 (Kh-Ro), MY 200, 100 km/t.

Kh 13.03, Ro 13.25.

Bemærkninger Htå Skal måle 3. hsp. Ro Omløb

Tog BM 8018 (Ro-Htå), MY 200, 100 km/t.

Ro 13.47, Htå 13.57.

Bemærkninger Ro Skal måle 1. hsp. Htå Omløb

Tog BM 8019 (Htå-Ro), MY 200, 100 km/t.

Htå 14.25, Ro 14.35.

Bemærkninger Htå Skal måle 4. hsp.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

Fr 21/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8025 (Ro-Rf), MY 200, 100 km/t.

Ro 6.04, Gt (11)-14, Th (33)-41, Ol (54½)-56, Næ 7.03, Oh 7.(27)-29, Nf (45)-51, Rf 8.16.

Tog BM 8026 (Rf-Rg), MY 200, 100 km/t.

Rf 9.35, Llm (50)-54, Nf 10.(099)-16, Ek (24)-11.02, Næ 33, Rg 11.51.

Bemærkninger Rg Omløb

Tog BM 8027 (Rg-Næ), MY 200, 100 km/t.

Rg 12.22, Næ 12.40.

Bemærkninger Næ Omløb

Tog BM 8028 (Næ-ro), MY 200, 100 km/t.

Næ 13.05, Rg 24, Ro 13.47.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

Måletog UFM 120

Tog BM 8036 (Ro-Cph), MY 200, 100 km/t.

Ro 8.01, Ig (21)-24, Cph 8.36.

Bemærkninger Cph Omløb

Tog BM 8037 (Cph-GI), MY 200, 100 km/t.

Cph 9.06, Ig (17)-24, GI 9.30.

Bemærkninger GI Omløb

Tog BM 8039 (GI-Hg), MY 200, 100 km/t.

GI 10.17, Kh 27-28, KI (43)-52, Hg 11.26.

Bemærkninger Hg Omløb

Tog BM 8040 (Hg-Cph), MY 200, 100 km/t.

Hg 11.48, Kk 12.33-36, Kh 43-44, Cph 12.58.

Bemærkninger Cph Omløb

Tog BM 8041 (Cph-Kh), MY 200, 100 km/t.

Cph 13.18, Kh 13.31.

Bemærkninger Rangering

Tog BM 8045 (Kh-Ro), MY 200, 100 km/t.

Gb 16.02, Ro 16.25.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

Lø 22/6 2013 – sø 23/6 2013

Befordring af materiel Str-Fa-Es-Fa-Str

Tog AM 8404 (Str-Es), 2 LINT, hast. km/t. 120

Str 14.32, Hm (38) Ho 41, Uu (48)-48½, Ib 15.(08)-10, Hr (17)-18, Ty (38)-39, Ges 16.(04)-09, Vj 16.17, Fa (32)-35, Kd 49, Bm 17.21, Es 17.32.

Tog AM 8405 (Es-Str), hast. km/t. 120, LINT

Es 18.16, Bm 28½, Kd 19.02, Fa (18)-21, Vj 39, Ges (45)-56, Ty 20.(20)-27, Hr (47)-48, Ib (55½)-57, Ho 21.17, Str 21.31.

Kilde: Toganmeldelse nr. 12831, **fredag 21. juni 2013**

(BL)

Ma 24/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8051 (Ro-Ar), MY 200, 100 km/t.

Ro 8.12, Bo (25)-37, Kø 9.(17)-22, Ng 39-55, Od 10.15, Eb (44)-52, Fa 11.(10)-20, Vj 40-58, Ar 12.57.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

Ti 25/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8055 (Ar-Fh), MY 200, 100 km/t.

Ar 6.55, Hb 8.(03)-53, Eh 9.(21)-25, Ab (36)-38, Lih (43)-45, Ve 10.(09)-15, Kv (43)-47, Fh 10.55.

Tog BM 8056 (Fh-Ar), MY 200, 100 km/t.

Fh 12.47, Sa 13.(05)-12, BI (38)-44, Ab 14.(06)-32, Sø (51)-58, Lg 15.(47)-59. Ar 16.51.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

On 26/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8061 (Ar-Str), MY 200, 100 km/t.

Ar 7.00, Lg 28-57, Rk 8.(13½)-16, Hø (38)-43, Røb (52)-56, Str 9.12.

Bemærkninger Lg Omløb Str Rangering

Tog BM 238763 (Str-Ti), AKMA, 70 km/t.
Str 9.39, Hw 10.00-00½, Ur 19-19½, Bn 27-44, Sne (57)-57½, Ti 11.12.

Tog BM 238764 (Ti-Str), AKMA, 70 km/t.
Ti 11.30, Sne 45-45½, Bn 58-58½, Ur 12.06-06½, Hw 25-35, Str 12.56.
Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**
(BL)

To 27/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8070 (Str-Sj), MY 200, 100 km/t.
Str 5.51, Hm (57)-58, Ho 6.07½-08½, Vem 22½, Rj (43)-46, Sj 7.04.

Tog BM 8071 (Sj-Ho), MY 200, 100 km/t.
Sj 7.26, Lm (34)-47, Rj 57, Vem 8.(19)-32½, Ho 8.46.

Tog BM 8072 (Ho-Sd), MY 200, 100 km/t.
Ho 9.12, Tv (20)-53, Id 10.06)-14, Hr (26)-28, Hu (35)-39, Bg (51)-54, Fu 11.(06)-09, La (22)-25, Ry (30)-42, Sd 11.52.

Tog BM 8073 (Sd-Hr), MY 200, 100 km/t.
Sd 12.42, Ry (51½)-54, Sv 13.(04)-09½, Ev (26)-28, Bg (34)-41, Hr 13.57.
Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**
(BL)

Fr 28/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 8078 (Hr-Vj), MY 200, 100 km/t.
Hr 9.11, Ty (35)-39, Ges 10.(05)-08, Vj 10.15.

Tog BM 8078 (Vj-Ar), MY 200, 100 km/t.
Vj 10.41, Hs 11.04-19, Hx 45-56, Ar 12.07.
Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

Kørsel med Veterantog

Operatør: DSB Museumstog
Oprangering: MX + 4 personvogne
Tog VM 8119 (Rd-Fh), MX 160, 100 km/t.
Rd 10.30, Ab 11.(35)-50, Bl 12.(11)-22, Sa (48)-52, Fh 13.10.
Bemærkning: Fh Til Sgb
Kilde: Toganmeldelse nr. 10289, **mandag 17. juni 2013**
(BL)

Lø 29/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 238781 (Hb-Ar), AKMA, 70 km/t.
Ar 7.24, Lg 8.07-17, Rd 31-9.3, Hb 9.59.

Tog BM 238782 (Hb-Ar), AKMA, 70 km/t.
Hb 10.09, Lg (50)-11.00, Ar 11.44.
Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj

Operatør: P-Nordjyske Jernbaner
Tog PP 144797 (Fh-Sgb), MX, 60 km/t.
Sgb 18.55, Hul 19.10-20.00, Fh 20.47.

Tog PP 144798 (Fh-Sgb), MX, 60 km/t.
Fh 12.21, Jeu (50)-13.08, Hul 24-14.55, Sgb 15.07.

Tog PP 14800 (Fh-Sgb), MX 60 km/t.

Fh 21.47, Hul 22.59-23.00, Sgb 23.30

Kilde: Toganmeldelse nr. 12525, **mandag 17. juni 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

29. juni 2013 – 18. august 2013

Fra den 29. juni til den 18. august laver vi sporarbejde på Lillebæltsbroen. InterCityLyn og InterCity kører efter ændrede planer, mens vi arbejder på broen. Regionaltogene mellem Odense og Fredericia kører kun mellem Odense og Middelfart. CityNightLine fra København til Prag/Amsterdam/Basel kører lidt tidligere end normalt.

Tjek din rejse her på Rejseplanen.

Ganske kort – sådan kører vi fra 29. juni til 18. august

- InterCityLyn kører mellem Københavns Lufthavn/København H og Frederikshavn/Struer over Herning/Struer over Langå. Kører du fra København, skal du tidligere af sted end normalt. Lyntogene stopper ekstra i Middelfart.
- InterCity – der normalt kører Københavns Lufthavn-Lindholm – kører kun mellem København og Odense og mellem Fredericia og Lindholm. Når vi ikke kører InterCityLyn om aftenen, kører vi InterCity hele vejen.
- InterCity mellem København og Esbjerg/Sønderborg/Flensburg kører hele vejen, men kører efter ændrede tider. Om aftenen kører vi via Fredericia, hvor du skal skifte tog.
- Regionaltogene mellem Odense og Fredericia kører kun mellem Odense og Middelfart. Her kan du skifte til InterCityLyn/InterCity.
- CityNightLine 473/1273 fra København til Amsterdam, Prag eller Basel kører lidt **tidligere** end normalt. **Mandag til fredag** kører toget fra København H kl. 18.40, Roskilde kl. 19.02, Odense kl. 20.15. Vi kører som normalt fra Kolding kl. 21.10, og fra Padborg kl. 22.24. **Lørdag** kører vi fra København H kl. 17.03, Roskilde kl. 17.27, Odense kl. 18.45. Vi kører som normalt fra Kolding kl. 19.53 og fra Padborg kl. 21.18. **Søndag** kører vi som normalt fra København H kl. 18.46, Roskilde kl. 19.11, Odense kl. 20.28. Vi kører lidt senere fra Kolding – kl. 21.23. Fra Padborg kører vi kl. 22.24.
- Generelt: Du skal være opmærksom på, at du fra mange stationer skal tidligere af sted end normalt. Du kan se alle tiderne i Rejseplanen.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=31764>

(BL)

Sø 30/6 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 238785 (Ar-Gr), AKMA, 70 km/t.

Ar 4.00, Gr 5.06.

Tog BM 238786 (Gr-Ar), AKMA, 70 km/t.

Gr 5.16, Ar 6.21-22, Sd (44)-53, Hed 7.(34)-52, Fa 8.(31)-37, Ka (54)-9.13, Od 9.55.

Tog BM 238790 (Od-Svg), AKMA, 70 km/t.

Od 22.32, Høj (43)-54, Sts 23.(19)-26, Svg 23.40.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

(BL)

Ma 1/7 2013

Måletog UFM 120

Tog BM 238791 (Svg-Sdb), AKMA, 70 km/t.

Svg 0.26, Od 1.(16)-28, TI 2.825)-38, Sdb 4.45.

{Bemærk, parentes om ankomsttiden i **Od** for et tog fra **Svg**, der skal mod **Md**, red.}

Tog BM 238794 (Sdb-Te), AKMA, 70 km/t.
Sdb 5.06, Te 5.46.

Tog BM 238795 (Te-Pa), AKMA, 70 km/t.
Te 5.54, Pa 6.06.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11002, **tirsdag 11. juni 2013**

Kørsel med Veterantog

Operatør: DSB Museumstog

Oprangering: MX + 4 personvogne

Tog VM 8120 (Fh-Rd), MX 160, 100 km/t.

Fh 12.12, Kv (20)-23, Vr (49)-52, Ab 13.(18)-32, SØ (53)-58, Rd 14.35.

Bemærkninger Fh Fra Sgb

Kilde: Toganmeldelse nr. 10289, **mandag 17. juni 2013**

(BL)

Ma 1/7 2013 + ma 8/7 2013 + ma 15/7 2013

Aflysning af Cheminova-godstog

G 8719 (Vem-Hr) 1/7 2013-15/7 2013 Ma.

G 8728 (Hr-Vem) 1/7 2013-15/7 2013 Ma.

Kilde: Toganmeldelse nr. 12254, **mandag 17. juni 2013**

(BL)

Ma 1/7 2013 – fr 19/7 2013

ÆNDRING man-fredags køreplan Varde-Nr. Nebel

Mandag-Fredag

i perioden 01.07.2013 til 19.07.2013 erstatter denne køreplan tidligere annoncerede køreplaner!

Rejsende mod Esbjerg skal på hverdage i ovenstående periode skifte tog på Varde station!

Se de ændrede hverdagskøretider for perioden her:

 [Klik her](#)

Se også de opdaterede tider på rejseplanen.dk

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/328-aendring-mandag-fredags-koretider-varde-nr-nebel>

downloadet **onsdag 3. juli 2013**

(BL)

Ma 1/7 2013 – fr 2/8 2013

Prøvekørsel af MG-materiel

Operatør: DSB

Tog FM 8865 (Ar-Pa), 01.07.2013-01.08.2013 Ma-To, 2 MGA, hast. km/t. 180

Ar 15.18, 32-34, Vj 16.04-06, Fa 25-33, Kd 48-49, Vm 17.02-07, Sst 19-24, Te 46-48, Pa 18.00.

Bemærkninger Ar 400-gruppen

Tog FM 8866 Pa-Ar), 01.07 .2013-01.08.2013 Ma-To ikke 31.07.2013, 2 MGA, hast. km/t. 180

Pa 18.48, Vk 55-56, Oj 19.22-23, Kd 44-46, Fa 20.04-06, Vj 21, Sd 50-52, Ar 21.08.

Bemærkninger Ar 400-gruppen

Tog FM 8901 (Es-Ar), 01.07.2013-02.08.2013 Ma-Fr, 1 MG, hast. km/t. 180

Es 11.48, Tb 54-54½, Bm 12.00½-01½, GØ 06-06½, Hq 11½-12, Bp 16½-17, Vn 26½-27, Lk 34-41, Kd 50½-51½, Fa 13.07-19, Bk 27-27½, Vj 39-41, Hs 14.02-03, Sd 20-21, Ar 14.35.

Bemærkninger Ar 400-gruppen

Tog M 88902 (Ar-Es), 01.07.2013-02.08.2013 Ma-Fr, Ma-Fr, MG, hast. km/t. 160

Ar 8.05, Sd 20-21, Hs 36-37, Vj 53-55, Bk 9.03½-04, Fa 12-13, Kd 27-28, Lk (35½)-56½, Vn 10.02½-03, Bp 09-09½, Hq 14-14½, GØ 20-20½, Bm 26-27, Tb 33-33½, Es 10.41.

Bemærkninger Ar 400-gruppen.

Kilde: Toganmeldelse nr. 12806, **fredag 28. juni 2013**

(BL)

Sommerkørsel på Bjergbanen

Mandag til fredag fra mandag 1. juli 2013 – fredag 16. august 2013 kører SkinneBus Gruppen Vestjylland, **Vem**, på **Bjergbanen** i Lmv med 5 togpar. Se køreplanen med tognumre på <http://bjergbanen.dk/?id=3>

Tilladelse til at drive veteranbane og/eller køre med veterantog

Følgende veteranbaner/veterantogsclubber mv. har tilladelse fra Trafikstyrelsen per 16. august 2012 til at køre og kan ses på

<http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/03%20Jernbanesikkerhed/11%20Veteranbaner/Veteranbanerklubber%20mv%2016082012Tilladelser.ashx>

Udløbsdato er ikke angivet.

(BL)

On 3/7 2013 – on 31/7 2013

Kørsel med veterantog Bm-Lk-Bm

Operatør: DJK Veterantog Vest
Opgrangering: MT 152 + CLE 1672 + Au 253 + 50 86 29-25 401-4 BHL
Onsdage 03.07.2013-31.07.2013

Tog: VP 226400 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 10.24, Gø 32-33, Hq 42-43, Bp 51-52, Vn 11.02-03, Lk 11.17.

Bemærkninger Vn Ad 1. hovedspor Vn-Lk Lk Spor 2 omløbe

Tog VP 226405 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.

Lk 11.57, Vn 12.11-12, Bp 22-23, Hq 31-32, Gø 41-42, bm 12.50.

Bemærkninger Bm Spor 3 omløbe

Tog VP 226410 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 13.24, Gø 32-33, Hq 42-43, Bp 51-52, Vn 14.02-03, Lk 14.17.

Bemærkninger Vn Ad 1. hovedspor Vn-Lk Lk Spor 2 omløbe

Tog VP 226415 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.

Lk 14.57, Vn 15.11-12, Bp 22-23, Hq 31-32, Gø 41-42, Lk 15.50.

Bemærkninger Bm Spor 3

Kilde: Toganmeldelse nr. 13316, **fredag 28. juni 2013**

(BL)

Lø 6/7 2013

Særtog til Nr. Vosborg

Årsag: Befordring af passagerer

Tog PP 308506 (Vem-Uf), YM, Hast. km/t. 70

Vem 11.24, Uf 11.32.

Tog PP 308507 (Uf-Vem), YM, Hast. km/t. 70

Uf 11.36, Vem 11.44.

Tog PP 308508 (Vem-Uf), YM, Hast. km/t. 70

Vem 14.48, Uf 14.56.

Tog PP 308509 (Uf-Vem), YM, Hast. km/t. 70

Uf 15.00, Vem 15.08.

Bemærkninger Arbejdstog med arbejdsstrækning Vem-Uf-Vem. Toget kører kun til Nr. Vosborg og fremføres efter bestemmelserne i SIN.

Kilde: Toganmeldelse nr. 4179, **onsdag 6. februar 2013**

(BL)

Ukrudtsbekæmpelse

Operatør: Railcare Tåg
Oprangering alle tog MY + 4 vogne + MY

Tog RB 8610 (Ab-Ar), MY 300, 50 km/t.
Ab 3.58, Ar 6.48.

Bemærkninger Ankomst i sporgruppe 400 RB 8610 sprøjter Ab-Ar

Tog RB 8419 (Ar-Lg), MY 300, 100 km/t.
Ar 7.24, Ha 7.497½-49½, Lg

Bemærkninger Ar Afsendes fra spor 400 gruppe RB 8419 beforderer mat Ar-Lg.

Tog RB 8610 (Lg-Str), MY 300, 50 km/t.

Lg 8.09, Up (18)-28, Bj (38½)-57, Rk 9.(10½)-18, Vg 34½, Ra (44)-53, Sk 10.21, Str 11.01.

Bemærkninger RB 8611 sprøjter Lg-Str

Tog RB 8458 (Str-Ho), MY 0, 100 km/t.

Str 11.48, Ho 12.00.

Bemærkninger RB 8458 beforderer mat Str-Ho

Tog RB 8613 (Ho-Str), MY 0, 50 km/t.

Ho 12.10, Hm (21)-25, Str 12.35.

Bemærkninger RB 8613 sprøjter Ho-Str

Kilde: Toganmeldelse nr. 13914, **fredag 5. juli 2013**

Årsag: Fejl i toganmeldelse

Aflyses

RG 6255 (Str-Ti)

RG 6256 (Ti-Str)

Tillyses

Tog RG 6257 (Str-Ti), MY 350, 100 km/t.

Ti 18.05, Bn (46)-19.09 X 5550, Ti 19.34.

Tog RG 6258 (Ti-Str), MY 350, 50 km/t.

Ti 19.50, Sne 20.08-13½ X 5557, Bn 32-21.35 X 5560, 7373, Ur 46-53 X 1659, Hw 22.17-54½ X 5571, Str 23.22.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13996, **lørdag 6. juli 2013**

Grundet tæt toggang på **Thybanen** varer det over 3½ time om at køre de 73,6 km!

(BL)

Sø 7/7 2013 – ma 8/7 2013

Ukrudtsbekæmpelse

Operatør: Railcare Tåg

Årsag: Placering af materiel

Bemærkning: For kørsel med sprøjtetog

Oprangering alle tog MY + 4 vogne + MY

Tog RG 6202 (Str-Hr), MY 350, 100 km/t.

Str 23.30, Hm (35)-45, 23.5, Id 0.06-16½, Hr 0.25.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13985, **lørdag 6. juli 2013**

(BL)

Sø 7/7 2013 – sø 18/8 2013

Ændret CFL-behov

Årsag: Ændret behov

Operatør: CFL Cargo Danmark

Aflyses:

Tog CG 7215 (Pa-Hr) 07.07.2013-18.08.2013 SØ ikke 28.07.2013, 04.08.2013

Tillyses:

Tog CG 87215 (Pa-Hr) 07.07.2013-18.08.2013 SØ ikke 28.07.2013, 04.08.2013,

MZ 1200, hast. km/t. 100

Pa 9.20, Kd 10.33, Fa 10.50-52, Vj 11.16½, Ges (22)-26, JI (40)-46, Bb (14½)-19, Hr 12.42.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11316, **fredag 31. maj 2013**

(BL)

Ma 8/7 2013

Ukrudtsbekæmpelse

Operatør: Railcare Tåg

Årsag: Placering af materiel

Bemærkning: For kørsel med sprøjtetog

Oprangering alle tog MY + 4 vogne + MY

Tog RG 6204 (Hr-Vj), MY 350, 50 km/t.

Hr 0.30, Vj 2.06.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13985, **lørdag 6. juli 2013**

(BL)

On 10/7 2013

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Aarhus H – Viborg, afg. fra Aarhus H kl. 6:51, pga. fagligt møde ved DSB. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms **onsdag 10. juli 2013** 6:35

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Viborg – Aarhus H, afg. fra Viborg kl. 8:06, pga. virkninger af fagligt møde ved DSB. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms **onsdag 10. juli 2013** 6:43

Tog til og fra Aarhus H

Se trafikken på din station

Aarhus H

Afgang

Tid	Tog	Til	Fra	Aktuelt	Status	Bemærkninger
06:20	PA 4906	Odder	Aarhus H og Grenaa			Forventet tidspunkt for afgang kan i øjeblikket ikke oplyses.
06:20	IC 107	Frederikshavn	Aarhus H			Forventet tidspunkt for afgang kan i øjeblikket ikke oplyses.
06:27	L 10	København H	Lindholm	Kører kun til Aarhus H	Erstattet af 19110 fra Fredericia	
06:35	RR 3312	Esbjerg	Aarhus H			Forventet tidspunkt for afgang kan i øjeblikket ikke oplyses.
06:37	Re 4713	Hornslet	Aarhus H og Odder			Forventet tidspunkt for afgang kan i øjeblikket ikke oplyses.
06:48	RX 5315	Herning	Aarhus H			
06:50	PA 4908	Odder	Aarhus H og Grenaa	Aflyst		
06:51	RA 5415		Viborg	Aarhus H	Aflyst	
07:00	IC 112		Kbh. Lufthavn	Lindholm	Kører kun til Aarhus H	

Kilde: <http://trafikinfo.bane.dk/Trafikinformation/AfgangAnkomst/Afgang/AR/Fjerntog/UdvidetVisning>
onsdag 10. juli 2013 kl. 6.48

Ændringer i trafikken

Forsinkelser og aflysninger i morgentrafikken på grund af fagligt møde blandet en del af personalet

Vi kører i øjeblikket med forsinkelser og aflysninger på grund af et fagligt møde blandt personale i Aarhus H, Fredericia og i København.

S-togs lokomotivpersonale er stadig til fagligt møde.

Øresundstogs personale er gået til fagligt møde.

Vi venter i øjeblikket på mere information.

Hvordan kører mit tog?

Du kan følge med [her](#)

Får jeg erstatning ved forsinkelser?

Ja, det gør du ved forsinkelser over 30 minutter. Hvordan kan du se [her](#)

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=32195>, onsdag 10. juli 2013 kl. 07:18

(BL)

Fr 12/7 2013 – fr 19/7 2013

Sporarbejde Skjern-Struer 12. til 19. juli 2013

I perioden fra og med den 12. juli til og med den 19. juli 2013 udfører Banedanmark sporarbejde på strækningen.

Fredag den 12. juli og lørdag den 13. juli er alle Arrivas tog erstattet af togbus hele vejen mellem Skjern og Struer.

Se særkøreplan her:

[> Klik her](#)

Fra søndag den 14. juli til og med fredag den 19. juli er alle Arrivas tog erstattet af togbus mellem Skjern og Lem.

Se særkøreplan her:

[> Klik her](#)

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/324-sporarbejde-skjern-struer-12-til-19-juli-2013>
(BL)

Lø 13/7 2013

Befordring af materiel Str-Fa-Va-Fa-Str

Årsag: Befordring af materiel

Tog AM 8246 (Str-Va) 3 Lint, hast. 120 km/t.

Str 14.30, Hm (36)-41, Ho 47½, Ib 15.(07)-10, Hr 18½, Ty (37)-39, Ges 16.(03)-10, Vj 16, Fa 33, Kd 49, Bm 17.21, Es 33-48, Va 18.00.

Tog AM 8277 (Va-Str), 3 Lint, hast. 120 km/t.

Va 19:00, Gu (07)-13, Es 20-35, Bm 46, Kd 20.14, Fa 28, Vj 44, Ges (50)-55, Bb 21.(27)-29, Hr 45, Ts 22.(05½)-11, Str 22.30.

Kilde: Toganmeldelse nr. 14364, **fredag 12. juli 2013**

Distancerekord for Arriva-Ikf

Blandt cykelryttere er der ved cykelløb konkurrence om at køre en bestemt distance på den korteste tid eller præstere et højt antal kørte kilometer på én tur. En sådan konkurrence er der ikke blandt Ikf, men det kunne være spændende at regne ud på hvilken tjeneste, der kan køres flest antal kilometer.

Ved DSB og Arriva Tog må en dagtjeneste være på maksimum 9 timer. Nattetjenester er tjenester, der berører tidsrummet 1.30-4.30, og de må maksimum være på 8 timer. Ved Railion må tjenesterne vist være på 12 timer, men godstogskørsel er ofte ikke så træthedsfremmende, som at køre lokaltog med mange standsning med opbremsninger og igangsætninger.

369,4 km Str-Lg-Ar-Sj-Str

Normalt er de længste tjenester ved Arriva "Jorden rundt". Det vil sige **Str-Lg-Ar-Sj-Str** = 369,4 km ad de fem strækninger 32, 24, 23, 35 og 31. Også personale ved **mdt Sj** og **mdt Ar** kører på de samme strækninger.

409,6 km Str-Lg-Str-Lg-Str

I gamle dage, det vil sige, et par år efter K 79, hvor der kom timedrift **Lg-Str-Fa**, kørte en Str-lkf ofte to gange **Str-Lg**, i alt 409,6 km i løbet af 6 timer. I nogle ture skulle der køres tre dage i træk med 2 x **Lg**, hvilket gav 1.228,8 på de tre dage.

443,6 km Str-Ar-Ti-Str

Få gange har en Str-lkf – måske juleaften – kørt **Str-Ar-Ti-Str**, en distance på 443,6 km.

484,4 km Str-Ar-Hr-Ar-Str

I forbindelse med sporombygningen på **Vestkystbanen** kører Str-lkf en tur fra kl. 6.18-15.17, altså på 8:59 timer. Der er **Str-Ar-Hr-Ar-Str** med en distance på 484,4 km. Der køres standsende persontog, hvilket ikke giver en høj gennemsnitsfart og dermed flere km på samme tid. Det er en ikke særlig populær tur.

490,3 km Næ-Rf-Kh-Næ-Ro-Næ

Næ-lkf kører i en tjeneste følgende: Næ-Rf 92,5 km + Rf-Rg-Gb-Kh 184,3 km med tog RØ 1214 + Kh-Val-Rg-Næ 90,7 km med tog RØ 2221 + Næ-Kj-Ro-Kj-Næ 122,8 km = 490,3 km.

496,8 km Fa-Ab-Fa

DSB-lkf ved **mdt Fa** har kørt og kører muligvis stadig fra **Fa** gennem **Østjylland** til **Ab** og retur. Der er langt mellem togekspeditionssteder med persontrafik, som det giver 496,8 km. Stadig under 500 km på én tjeneste.

Str-Fa-Va-Fa-Str 522,8 km

Det magiske rekordtal på 500 km slås ret så meget af den lkf, der med en tjeneste på 9:00 timer **lørdag 13. juli 2013** kørte de to særtog AM 8246 (Str-Va) og AM 8277 (Va-Str) på i alt 522,8 km. Det var særtog – ikke lavet for at slå distancerekorden, men en fuld lovlig tur, der tæller.

– Ved hvilken anden operatør kan en lkf køre mere end **522,8 km** i løbet af 9 timer inklusive den lovpligtige pause på 30 minutter? Det skal være fra samme udgangsstation, hvor turen også skal ende.

Operatørens navn: ?

(BL)

On 17/7 2013

Materieltransport Lm-Str

Operatør: Arriva Tog

Årsag: Materielle fejl

Tog RM 6219 (Lm-Str), Lint, 130 km/t.

Lm 12.25, Rj 33, Ho 13.09, Hm (15)-25, Str 13.32.

Kilde: Toganmeldelse nr. 14728, **onsdag 17. juli 2013**, 12.25

Bemærk tilladte hastighed for det pågældende litra og udstedelsestidspunktet i forhold til afgangstid. Tog 6219 ankom til **Str** spor 3 kl. 13.31 (+1), og det syge togsæt var AR AR 1014.

(BL)

Lø 20/7 2013 + lø 21/7 2013 + lø 3/8 2013

Kørsel med K-maskine

Operatør: DSB Museumstog

Tog VM 6328 (Rd-Ar), 20.07.2013-03.08.2013 Lø, MX 250, Hast. km/t. 80

Rd 12.05, Lg (19)-28, Ar 13.10.

Bemærkninger Ar 500-gruppen Oprangering MX + K + 3 personvogne

Tog VP 226306 (Ar-Odd), 20.07.2013-03.08.2013 Lø, hast. km/t. 60

Ar 14.28, Trg 41-47, Mst 52-54, Bed 57-59, Mal 15.02-04, Odd 15.15.

Bemærkninger Odd Omløb

Oprangering K + 3 personvogne

Tog VP 226307 (Odd-Mal), 20.07.2013-03.08.2013 Lø, hast. km/t. 60
Odd 15.40, Mal 15.50.

Bemærkninger Mal Omløb
Oprangering K + 3 personvogne

Tog VP 226308 (Mal-Odd), 20.07.2013-03.08.2013 Lø, hast. km/t. 60
Mal 16.10, Odd 16.20.

Bemærkninger Odd Omløb og vandtagning
Oprangering K + 3 personvogne

Tog VP 226309 (Odd-Ar), 20.07.2013-03.08.2013 Lø, hast. km/t. 60
Odd 17.36, Mal 45-47, Bed 50-52, Mst 55-57, Trg 18.02-06; Ar 18.18.

Oprangering. K + 3 personvogne

Kilde: Toganmeldelse nr. 4544, **fredag 15. februar 2013**
(BL)

Sø 21/7 2013 + sø 28/7 2013 + sø 4/8 2013

Kørsel med K-maskine

Tog VP 226303 (Ar-Rå), 21.07.2013-04.08.2013 Sø, hast. km/t. 70
Ar 10.30, Øs 36-39, Lp 48-49, Øds 56-57, Os 11.10-12, Rå 11.27.

Bemærkninger Ar Rangere via spor 1. Broen spor 6 til afgang
Rå Omløbe og til Pladsen
Oprangering K + 3 personvogne

Tog VP 226304 (Rå-Ar), 21.07.2013-04.08.2013 Sø, hast. km/t. 70
Rå 13.25, Os 39-41, Øds 13.48-49, 55-56, Øs 14.09-13, Ar 14.17.

Bemærkninger Ar Rangere via Broen til spor 1 og 500
Oprangering K + 3 personvogne

Tog VM 6355 (Ar-Rd) 21.07.2013-04.08.2013 Sø, MX 250, hast. km/t. 80
Ar 15.29, Lg 16.(08)-14, Rd 16.25.

Bemærkninger Ar 500-gruppen

Kilde: Toganmeldelse nr. 4544, **fredag 15. februar 2013**
(BL)

Ma 22/7 2013 + to 25/7 2013 + ma 29/7 2013

Aflysning af Cheminova-godstog

G 7519 (Vem-Hr) 22/7 2013, 25/7 2013, 29/7 2013.

G 7528 (Hr-Vem) 22/7 2013, 25/7 2013, 29/7 2013.

Kilde: Toganmeldelse nr. 12254, **mandag 17. juni 2013**
(BL)

Fr 26/7 2013 – sø 28. juli 2013

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

Ændringer i trafikken

Bramming-Esbjerg: Togbusser fra fredag aften, samt lørdag-søndag den sidste weekend i juli 26. juli 2013 – 28. juli 2013

Fra fredag aften den 26. juli, samt hele dagen lørdag den 27. og søndag den 28. juli kører vi togbusser i stedet for tog mellem Bramming og Esbjerg. Der kan ikke køre tog til og fra stationen i Esbjerg, mens signalsystemet bliver bygget om. Rejser du fra Esbjerg, skal du være opmærksom på, at du skal tidligere af sted end normalt.

[Se de ændrede tider her på Rejseplanen.](#)

Her kan du downloade en køreplan samt se, hvor togbussen holder ved stationen.

Hvad betyder ændringerne for dig, der kører til og fra Esbjerg?

- InterCity og regionaltog kører ikke mellem Bramming og Esbjerg. I stedet kører vi direkte Togbusser. Fra Esbjerg skal du tidligere af sted end normalt.
- Arriva-tog mellem Esbjerg og Tønder kører kun mellem Tjæreborg og Tønder. Mellem Esbjerg og Tjæreborg kører Arriva Togbusser.

- Arriva-tog mellem Esbjerg og Skjern kører ikke mellem Esbjerg og Varde Nord. Mellem Esbjerg og Varde Nord kører Arriva Togbusser. Læs mere ændringerne hos Arriva her.

Børnegade søndag den 28. juli

- Kører fra København H kl. 15.16 med InterCity til Bramming. Herfra bliver børnene kørt i egen Børnegadebus kl. 18.20 til Esbjerg. Hertil ankommer de kl. 18.50.
- Børnene kører med egen Børnegadebus fra Esbjerg kl. 14.10. I Bramming skifter børnene til InterCity, der ankommer til København H kl. 18.07.
- Fredag den 26. juli kører Børnegade som normalt helt til og fra Esbjerg.

Handicappede

- Hvis du skal have assistance mellem Bramming og Esbjerg, bedes du kontakte os på telefon 70 13 14 15 – tryk 6.

Om Togbusserne mellem Bramming og Esbjerg

- Der er kun begrænset plads til barnevogne og cykler.
- Kørestole kommer med Togbussen hvis den kan klappes sammen.
- Du kan desværre ikke købe billetter i Togbussen. Køb din billet i automaten på stationen.
- Rejsekort bedes du tjekke ind og ud i automaten på stationen. Det er ikke muligt i Togbussen.
- Det samme gælder klippekort, som du bedes klippe i automaten på stationen.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=32172>

(BL)

On 31/7 2013

Prøvekørsel af MG-materiel

Operatør: DSB

Tog M 88866 (Pa-Ar), 31.07.2013, 2 MGA, hast. km/t. 180

Pa 18.48, Vk 55-56, Oj 19.22-23, Kd 44-46, Fa 20.04-06, Vj 21, Hed (29)-38, Sd 21.06-08, Ar 21.27.

Bemærkninger Ar 400-gruppen

Kilde: Toganmeldelse nr. 12806, **fredag 28. juni 2013**

(BL)

To 1/8.2013 – to 29/8 2013

Manglende behov for Cheminovagdstog

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Manglende behov

Aflyses:

G 7519 (Vem-Hr)

G 7528 (Hr-Vem)

To 01.08.2013, ma 05.08.2013, to 08.08.2013, to 22.08.2013, to 29.08 2013.

Kilde: Toganmeldelse nr. 14427, **fredag 12. juli 2013**

Det vil sige, at Cheminovagdstogene burde køre

mandag 12. august 2013

torsdag 15. august 2013

mandag 19. august 2013

mandag 26. august 2013.

(BL)

On 7/8 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Uregelmæssig drift på Kystbanen efter forsøg på kabeltyveri

Uregelmæssig drift på Kystbanen efter forsøg på kabeltyveri

Togene på Kystbanen mellem Helsingør og København kører i dag med forsinkelser på mellem 20 og 40 minutter efter et forsøg på kabeltyveri nord for Nivå Station i går aften.

Banedanmark er i fuld gang med at udbedre skaderne, som har vist sig at være temmelig omfattende. 16 kabler er beskadiget, og desuden er der en række øvrige skader på anlægget.

"Branden i går aftes viste sig at være opstået på grund et forsøg på et tyveri et kørestrømskabel lige ved Nivå Station. Vi står med 16 i alt beskadigede kabler, som vi arbejder på højtryk med at udskifte. Lige nu forventer vi, at det desværre vil medføre store forsinkelser for passagererne mellem Helsingør og Klampenborg i dag," siger områdechef i Banedanmark, Klaus Bergman.

Først senere på dagen vil det være muligt at give en prognose for, hvornår togdriften på Kystbanen igen er normal.

Færre kabeltyverier

Forsøget på kabeltyveri skete i går aftes omkring klokken 21.15 cirka 500 meter nord for Nivå Station. Det udløste en mindre brand, som hurtigt blev slukket, men efterfølgende viste det sig, at forsøget på kabeltyveri havde skabt omfattende skader på kørestrømsanlægget.

I forhold til 2011 og 2012 er antallet af kobberkabeltyverier på jernbanen indtil videre faldet markant i 2013 og dermed har kobberkabeltyverier ikke medført så store gener for passagererne i år som tidligere.

"Over de seneste måneder har togdriften heldigvis ikke været påvirket af kabeltyverier, som vi desværre ellers så en del af sidste år. Hvis folk ser noget mistænkeligt langs banen, vil vi opfordre folk til at ringe til Politiet, så de kan rykke ud," siger Klaus Bergman. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=19098>, **onsdag 7. august 2013**

(BL)

Sø 11/8 2013

NoJK-sommertur 2013

Nordisk Jernbane-Klubs sommertur går i 2013 til Jylland med "Lyntog Vesterhavet" i form af vort norske motorvognstog fra 1954. Turen gennemføres i dagene 11.-17. august 2013.

Læs om turen på <http://www.nojk.dk/udflugt.html>

(BL)

Kørsel med Veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub

Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VP 228101 (Kh-Od), 70 km/t.

Kh 10.20, Bo 11.(04)-11, So (38)-47, Ng 12.(35)-47, Od 13.13.

Bemærkninger Kh Fra spor 47
Od Spor 3 – Rangeres til Jernbanemuseet

Tog VP 228103 (Od-Jl), 70 km/t.

Od 17.09, Md (55)-59, Fa 18.(14)-19, Vj (44)-45, Ges (51)-55, Jl 19.04.

Bemærkninger Od Fra Jernbanemuseet til spor 3
Jl Afsætning af passagerer

Tog VM 228104 (Jl-Vj)

Jl 19.20, Vj 19.34½.

Bemærkninger Vj Til Pladsen

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

(BL)

Ma 12/8 2013

Togkøreplan

Aarhus Nærbane, Odder-Aarhus-Grenaa

Gyldig fra 12. august 2013

**ODDER
AARHUS
GRENAA**

Ny togkøreplan for Ar Nærbane

En ny publikumskøreplan for **Ar Nærbane** på 16 sider er udkommet.

På side 3 er alle standsningssteder afbilledet langs en lodret linje. Listen kan læses både oppefra og nedefra.

I Odderbanens publikumskøreplan var alle tognumre anført ved hver enkelt tog. I denne nye køreplan er hullet mellem de to øverste linjer desværre blank over hvert togs afgangstider.

(BL)

Tryk stop for at standse toget

Togene mellem Tønder og Thisted standser ikke længere automatisk på alle stationer.

Arrivas togpassagerer i Syd-, Vest- og Nordjylland skal fra mandag 12. august trykke stop for at komme af på de mindre stationer, hvor der ofte ikke er nogen, der skal hverken af eller på. Færre stop på togturen giver en mere behagelig rejse og reducerer togenes miljøpåvirkning.

»Vi kan spare miljøet for rigtig meget CO₂ ved at lade togene køre forbi de tomme stationer, fordi toget bruger væsentligt mindre brændstof, når det ikke skal accelerere fra 0 til 100. Det vil også give passagererne i toget en endnu bedre rejseoplevelse, fordi toget nu kommer til at køre længere stræk uden stop,« siger togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva Danmark.

I toget er der stopknapper, som man blot skal trykke på, hvis man vil af. Der er ingen stopknapper på stationerne, så her skal man i stedet stille sig ud på perronen i god tid, så lokomotivføreren kan se én på lang afstand.

»Lokomotivførerne nedsætter hastigheden, når togene nærmer sig de mindre stationer, så de kan nå at standse, hvis der står passagerer på perronen,« siger Ivan Skødt Andersen.

Samme køreplan

Køreplanen vil ikke blive ændret, så togene vil stadig nå frem til stationerne på samme tid som hidtil. Det bliver til gengæld lettere at overholde køreplanen, da der nu vil være bedre mulighed for at indhente en eventuel forsinkelse.

På Tønderbanen mellem Tønder og Esbjerg har passagererne siden 1. marts 2013 trykket stop for at komme af på otte mindre stationer, og erfaringerne har været så gode, at forsøget allerede nu bliver udvidet til at omfatte hele strækningen fra Tønder i syd til Thisted i nord. Forsøget fortsætter frem til 8. december 2013.

På følgende stationer standser toget kun, hvis der er passagerer, som skal af eller på:

Tønder – Esbjerg	Esbjerg – Skjern	Skjern – Struer	Struer – Thisted
• Tønder N	• Spangsbjerg	• Hee	• Humlum
• Visby	• Gjesing	• Tim	• Oddesund Nord
• Døstrup	• Varde Kasserne	• Bur	• Uglev
• Brøns	• Varde Nord		• Lyngs
• Rejsby	• Sig		• Hørdum
• Hviding	• Gårde		• Sjørring
• Sejstrup			
• Ydby			

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/338-tryk-stop-for-at-standse-toget>

Behovsstandsning for Arriva Tog blev afskaffet i 2003

Søndag 5. januar 2003 begyndte Arriva Tog A/S at køre for første gang i **Danmark** ved køreplansskiftet, og da havde trinbrætterne anført et "x" i TKV 03 for at indikere behovsstandsning. I de seks Arriva-publikumskøreplaner var der ikke anført et "x" for behovsstandsning.

Mandag 16. juni 2003 udsender Driftscentret en bestemmelse, hvor al behovsstandsning skal ophøre, selv om det er anført i TKV 03. Med tiden blev de mørkeblå skilte, hvor der stod, at passagerer skulle være synlige, når toget kom, fjernet. Længst tid, et skilt sad, var vist **Ri** (Sjørring).

DSB har hele tiden bibeholdt behovsstandsning f.eks. på **Vjs** (Vejle Sygehus).

Nu har økonomien og muligheden for at behagelig rejse endelig sejret, og så er der igen behovsstandsning på **Thybanen**, **Vestkystbanen** og **Tønderbanen**, som der var for ti år siden. Hvis der ingen passagerer er i de "små timer" til trinbrætterne, er der 7 – skriver syv – standsninger at spare på **Thybanen!**

(BL)

Kørsel med NoJK-veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub

Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VM 228105 (Vj-JI), 70 km/t.

Vj 10.45, Ges (51)-55, JI 11.04.
Bemærkninger JI Optagelse af passagerer

Tog VP 228107 (JI-Str), 70 km/t.

JI 11.25, Gg (32)-41, Bb 12.08-15.52, Ke 16.(06)-12, Hr (24)-42, Ib (53)-57, Uu 17.(10)-27, Ts (35)-40, Ho 49, Str 18.04.

Bemærkninger Bb Ophold i ledigt spor
Str Videre som 308301

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

Tog VP 308301 (Str-Hw), 70 km/t.

Str 18.20 X760, Hw 19.05.

Tog VP 228201 (Hw-Ti), 75 km/t.

Hw 19.07, Ur 22-29 X 5562, Ti 20.00

Bemærkninger Hw Mat fra 308301
Ti Parkeres på et ledigt spor til næste dag

Kilde: Toganmeldelse nr. 15013, **torsdag 25. juli 2013**

Bemærk 3¼ times ophold i **Bb** i det en af de to togvejsspor, så to andre tog vil ikke kunne krydse. De to sidespor må ikke bruges.

To forskellige hastigheder på **Thybanen**.

Hvis blindsporet mellem spor 1 og spor 2 ikke kan benyttes, må »et ledigt spor« blive ét af de to togvejsspor. Kl. 22.35 ankommer tog L 759 (Vj-Ti) i spor 1, og i spor 2 har materiellet til tog RA 5568 (Ti-Str), afgang 22.44, stået i flere timer. Derfor må det blive tog 759, der skal indrangere belemret spor 1. (BL)

Ma 12/8 2013 – to 12/12 2013

Cheminovagodstog kører igen over Ho

Aflyses

G 7519 (Vem-Hr), 12.08 2013 – 12.12 2013 Ma, To, ikke 22.08 2013, 29.08 2013

G 7528 (Hr-Vem), 12.08 2013 – 12.12 2013 Ma, To, ikke 22.08 2013, 29.08 2013

Tillyses

Tog G 8719 (Vem-Hr), MY 700, 100 km/t., 12.08 2013 – 12.12 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., 12.08 2013 – 12.12 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. 15936, **tirsdag 6. august 2013**

(BL)

On 13/8 2013

Kørsel med NoJK-veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub

Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VP 228202 (Ti-Sk), Ti-Str 75 km/t., Str-Sk 100 km/t.

Ti 10.58, Sne 11.12-15 X 5523, Hw 12.00-35 X 5531, Str 12.54-13.03, Vp 13-20, Sk 13.33.

Bemærkninger Vp Afsætning af passagerer
Sk Ophold til 228121

Kilde: Toganmeldelse nr. 15013, **torsdag 25. juli 2013**

Tog VP 228121 (Sk-Vem), Sk-Str 100 km/t., Str-Vem 70 km/t.

Sk 17.07, Vp 21-27, Str 37-47½, Ho 18.(00)-12, Vem 18.32.

Bemærkninger Vp Optage passagerer
Vem Til VLTJ

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

(BL)

To 14/8 2013

Kørsel med NoJK-veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub
Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VM 228123 (Vem-Lm), 70 km/t.
Vem 18.05, Lm 18.45.

Bemærkninger Vem Fra Lmv

Tog VP 228124 (Lm-Rb), 70 km/t.

Lm 18.52, Va 19.43-50, Es 20.07-17, Bm (34)-45, Gs 53, Rb 21.00.

Bemærkninger Rb Afsætte passagerer

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

Bemærk **Bm-Rb** 70 km/t. Ti minutter senere må der køres **Rb-Bm** 100 km/t.

(BL)

To 14/8 2013 – fr 15/8 2013

Kørsel med NoJK-veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub
Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VM 228125 (Rb-Pa), Rb-Bm 100 km/t., Bm-Pa 70 km/t.

Rb 21.10, Gs 17½, Bm 24-29, Lk 22.05-15, Oj 48, Te 23.(23)-54, Vk 0.(01)-04, Pa 0.12.

Bemærkninger Pa Placeres i spor 15

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

(BL)

Fr 16/8 2013

Forkert bestilling

Årsag: Forkert bestilling
Operatør: Captrain ApS

Aflyses:

RG 6155 (Pa-Str)

RG 6156 (Str-Vg)

RM 6158 (Vg-Ar)

Kilde: Toganmeldelses nr. 16652, **fredag 16. aug 2013**

Årsagen til afbestilling kan læses under [SPECIALKØRETØJER](#).

(BL)

Lø 17/8 2013

Kørsel med NoJK-veterantog

Operatør: Nordisk Jernbane-Klub
Oprangering: Motorvogn-Styrevogn.

Tog VM 228130 (Pa-Sdb), Pa-Te 70 km/t., Te-Sdb 100 km/t.

Pa 10.25, Te 39-57, Sdb 11.36.

Tog VP 228140 (Sdb-Te), Sdb-Te 100 km/t., Te-Oj 70 km/t.

Sdb 12.30, Gst (46)-56, Te 13.20-25, Oj 14.03.

Bemærkninger Oj Til Had

Tog VP 228150 (Oj-Kh), 70 km/t.

Oj 16.29, Kd 17.06, Fa 28-50, Od 18.51, Kø 19.(37)-46, Sg 20.(01)-10, Rg (36)-51, Bo 21.(04)-33, Gl 22.(10)-31, Kh 22.42.

Bemærkninger Kh Til spor 47

Kilde: Toganmeldelse nr. 10842, **tirsdag 23. juli 2013**

(BL)

Transport af sporstoppere

Operatør: Captrain ApS

Tog RB 6155 (Pa-Str), MY 150, 100 km/t.

Pa 15.55, Kd 17.10, Fa 20, Vj 48, Ges (54)-55, Ty 18.(25)-27, Hr (53)-19.09, Ts (38)-40, Ho 48, Str 20.00.

Tog RB 6156 (Str-Vg), MY 75, 100 km/t.

Str 21.01, Røb (19)-22, Vg 22.08.

Kilde: Toganmeldelses nr. 16652, **fredag 16. aug 2013**

Det **gule** materiel er beskrevet under **SPECIALKØRETØJER**.

(BL)

Lø 17/8 2013 – sø 18/8 2013

Lok Vg-Pa

Operatør: Captrain ApS

Tog RB 6158 (Vg-Pa), MY 0, 120 km/t.

Vg 23.15, Up (43)-47, Lg (57)-0.05, 0.(32)-37, Fa 1.(39)-40, Pa 2.53.

Kilde: Toganmeldelses nr. 16652, **fredag 16. aug 2013**

Eventuelt gennemkørsel i Lg og Ar!

Bemærk, en ikke jernbanegeografisk kendt køreplansplanlægger (københavner?) sætter parentes om ankomsttider i **Lg** og **Pa**. Dét kan ikke undlades. Derimod kan det lade sig gøre at lave en gennemkørsel i **Fa**, og der kan parenteser udelades.

Der er også lavet en toganmeldelse med parentes om ankomsttiden for et »gennemkørende« MY-tog i **Es**. Nej, det skulle ikke ned til **Esh**.

(BL)

To 22/8 2013

Ny køreplan på Tølløsebanen fra 2. september 2013

Regionstog udvider sit tilbud til kunderne på Tølløsebanen.

Efter en sommer med særkøreplan på Tølløsebanen pga. udbygningen til dobbeltspor på Nordvestbanen har Regionstog i august gennemført en kundeundersøgelse. Den viste tydeligt at et sted, hvor der stadig ønskedes forbedringer var søndagskøreplanen.

"Vi vælger derfor at opfylde ønsket fra vores kunder med timedrift i tidsrummet kl. 10-17 på søndage, og tiderne er nemme at huske, for vi kører på samme faste minuttal både lørdag og søndag", udtaler kundechef Anne Frydendahl fra Regionstog.

Med den nye køreplan, der har ½-timedrift morgen og eftermiddag mandag-fredag og timedrift om aftenen samt i dagtimerne i weekenderne, søger Regionstog at vise godt naboskab til folk i Tølløsebanens opland.

Se den nye køreplan her

Kilde:

http://www.regionstog.dk/nyhed/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=77&cHash=31fb55793b60dcb16cb9aa0b4e09c5c4, **torsdag 22. august 2013**

(BL)

To 22/8 2013 – to 12/12 2013

Befordring af godsvogne til og fra Koppers Denmark ApS

Operatør: CFL Cargo Danmark ApS

Aflyses:

Tog CG 7242 (Fa-Ng), 22.08.2013-12.12.2013 Ti, To.

Tog CG 7243 (Ng-Fa), 22.08.2013-12.12.2013 Ti, To.

Tillyses:

Tog CG 6642 (Fa-Ng), 22.08.2013-12.12.2013 Ti, To, MX 120, 120 km/t.

Fa 6.30, Md 6:37½, Eb 47½, Tp 7.(01)-15, Od 31, Ng 7.50.

Tog CG 6643 (Ng-Fa), 22.08.2013-12.12.2013 Ti, To, MX 350, 100 km/t.

Ng 12.20, Od 43, Eb 13.09, Md 20½, Fa 13.29.

Kilde. Toganmeldelse nr. 16749, **tirsdag 20. august 2013**

Tiderne for aflyste tog 7242, MY 600, var:

Fa 8.41, Od 9.25½, Ng 9.46.

Tiderne for aflyste tog 7243, var:

MY 800, var: Ng 14.20, Od 43½, Fa 15.30.

(BL)

Lø 24/8 2013 – sø 25/8 2013

Befordring af passagerer Vem-Ho-Vem

Operatør: Midtjyske Jernbaner

Oprangering: Y-togsæt

Tog PP 138101 (Vem-Ho), 70 km/t:
Vem 11.40, Bu 47, 11.58.

Tog PP 138103 (Vem-Ho), 70 km/t:
Vem 23.30, Bu 36, Ho 23.48.

Tog PP 138102 (Ho-Vem), 70 km/t:
Ho 12.03, Bu 14, Vem 12.20.

Tog PM 138104 (Ho-Vem), 70 km/t:
Vem 23.53, Bu 0.04, Vem 0.10.

Kilde. Toganmeldelse nr. 13062, **mandag 8. jul 2013**

(BL)

Ma 26/8 2013

Togbusser mellem Hellerup og Klampenborg

Fra den 6. september kl. 20 til og med søndag den 22. september kører der ingen S-tog mellem Hellerup og Klampenborg stationer. Det skyldes, at jernbanebroen, som går over Eivindsvej i Charlottenlund, skal renoveres. Broen er opført midt i 30'erne og trænger til en grundig renovering.

Konsekvenser

Arbejdet får primært konsekvenser for de S-togskunder, der rejser til og fra Charlottenlund og Ordrup stationer, da kunder til og fra Klampenborg har mulighed for at benytte Kystbanen.

Togbusser i stedet for S-tog

I stedet for S-tog kører der Togbusser mellem Svanemøllen og Klampenborg – med stop på Hellerup, Charlottenlund og Ordrup stationer – hvert 5. minut i dagtimerne, hvert 10. minut tidlig morgen og aften og hvert 20. minut sen aften. Nætterne efter fredag og lørdag kører Togbusserne hver 30. minut. Rejsetiden forlænges med op til 10 minutter i forhold til, når S-togene kører.

Cykler

Kunderne skal være opmærksomme på, at de ikke kan tage cykler med i Togbusserne.

Kystbanen – ingen stop på Nørreport

Hverken Øresundstog, Regional- eller InterCitytog standser på Nørreport frem til april 2014. Kunder, der kommer fra Kystbanen – og skal af på Nørreport – skal skifte til S-tog på Hellerup eller Østerport.

Handicaptransport

Der er mulighed for at bestille handicaptransport på sædvanlig vis via 2468 6940 fra den 5. september.

Trafikinformation

Dsb.dk/trafik og rejseplanen.dk er opdateret med ændringerne.

Fakta om jernbanebroen:

Jernbanebroen over Eivindsvej (både S-tog og Kystbanen krydser Eivindsvej på dette sted) er opført i midten af 1930'erne. Broen skal hovedstandsættes bl.a. ved at udskifte fugtisoleringen, som beskytter broen (den egentlige betonkonstruktion) mod vand m. m. fra oversiden. Der er konstateret gennemsvinninger gennem brodækket, hvilket indikerer, at fugtisoleringen er utæt. Derudover skal der laves diverse betonreparationer på undersiden af broen over fortov, cykelsti og kørebane. Gentofte Kommune står for renoveringen af broen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 26. august 2013**

Bremsevogne og spormaskiner

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Fejl i toganmeldelse
Aflyses:
Tog RG 6223 (Ar-Fa) 26.08.2013
Tog RM 6224 (Fa-Str) 26.08.2013
Tog RG 6225 (Str-Fa) 26.08.2013

Tillyses:

Tog RG 6223 (Ar-Fa), 27.08.2013, MY 100, 100 km/t.
Ar 10.04, Vj 58, Fa 11.17.

Tog RG 6224 Fa-Str), 27.08.2013, MY 0, 120 km/t.
Fa 12.05, Vj 21, Ke 13.(10)-11, Ts (40)-41, Ho 48, Str 14.01.

Tog. RG 6225 (Str-Fa), 27.08.2013, MY 150, 100 km/t.
Str 17.31, Hm (40)-42, Ho (55)-59, Uu 18.(18)-20, Ty 19.(20)-40, JI 20.(06)-16, Vj (36)-51, Fa 21.18.
Kilde. Toganmeldelse nr. 17215, **mandag 26. august 2013**

Læs om de fire spormaskiners transport **tirsdag 27. august 2013** under [PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER](#) og [SPECIALKØRETØJER](#).

(BL)

To 29/8 2013

Kørsel med Veterantog Rd-Thb-Sj-Ar-Rd

Operatør: DSB Museumstog
Årsag: Kørsel med Veterantog
Oprangering: MX 1001 + 2 personvogne.

Tog VP 6313 (Rd-Vem), MX 80, 100 km/t.
Rd 8.40, Up 89.(56)-9.00, Rk (13)-15, Vg (26)-29, Sm (42)-52, Str 10.25-50, Hm (57)-11.02, Ho 09, Vem 11.22.
Bemærkninger Struer Omløb Vemb Omløbe og Thyborøn.

Tog VP 6350 (Vem-Ar), MX 80, 100 km/t.
Vem 15.15, Uf (22)-28, Rj 43, Lm (52)-56, Sj 16.(04)-05, Bs (14)-19, Hr (41)-48, Ik (57)-59, Ev 17.(11)-34, Fu (41)-43, Sl 48, Sv (53)-18.15, La (20)-24, Ry (29)-42, Sd (52)-53, Ar 19.17.
Bemærkninger Ar Afsætte passagerer og omløbe

Tog VM 6367 (Ar-Rd), MX 80, 100 km/t.
Ar 20.05, Rd 20.49.
Kilde: Toganmeldelse nr. 11703, **torsdag 18. juli 2013**

Fra **Vem** til **Ar** er distancen 187,3 km, og det tager 4 timer og 2 minutter at tilbagelægge, hvilket giver en gennemsnitshastighed på 46,4 km/t. Der er 13 krydsninger fra **Uf** (Ulfborg) til **Sd**.

– Er der ikke et behov for et dobbeltspor frem for en motorvej mellem **Hr** og **Ho**?

(BL)

Lø 30/8 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6451 (Gl-Ar), MY 140, 100 km/t.
Gl 17.42, Sg 18.(34)-41, Od 19.23, Eb (44)-52, Fa 20.(11)-20, Vj 40, Hx 21.(27)-33, Ar 21.44.
Bemærkninger Ar Spor 400 gruppen

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Ma 9/9 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6453 (Ar-Ab), MY 140, 100 km/t.
Ar 3.55, Ab 5.27.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

On 11/9 2013 – to 12/9 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6454 (Ab-Hr), MY 140, 100 km/t.
Ab 22.40, Rd 23.32, Lg 46, Ar 0.19-39, SI 1.14, Hr 1.43.

Bemærkninger Ar Omløbe i spor 400 gruppen

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**

Der var for tidligt, at **Den Skæve Bane** blev nedlagt **lørdag 22. maj 1971**. Havde den eksisteret, kunne der køres uden standsninger fra **Ab** til **Hr**. Det havde været 67,8 km kortere.

Tog 6454 er sat til at bruge fra **Lg** til **SI** 1 timer og 28 minutter inklusive 20 minutter til et omløb.
Tog 1522 (Rd-Es), MO 173, Rd-Lb 100 km/t., Lb-SI 75 km/t., brugte 38 minutter fra **Lg** til **SI**. Med en distance på 37,4 km var der god køretid.

(BL)

On 18/9.2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6456 (Hr-Vj), MY 140, 100 km/t.
Hr 22.20, Bb (37)-42, JI 23.(07)-17, Vj 23.32.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Ma 23/9 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6458 (Vj-Es), MY 140, 100 km/t.
Vj 22.25, Fa 44, Es 23.44.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

On 25/9 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel

Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog (Es-Rq), MY 140, 100 km/t.

Es 22.20, Lk 58-23.20, Fz (36)-43, Rq 0.08.

Bemærkninger Lk Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Ma 30/9 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6460 (Rq-Od), MY 140, 100 km/t.

Rq 22.25, Sst (44)-47, Kd 23.10, Od 23.58.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Fr 4/10 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6462 (Od-Rg), MY 140, 100 km/t.

Od 22.20, Rg 23.22.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Ti 8/10 2013

EXPO-udstillingsvogne

Operatør: Captrain ApS
Årsag: Befordring af materiel
Bemærkning: Togene befordrer EXPO-udstillingsvogne.
Oprangering: MY + 4 vogne

Tog RM 6466 (Rg-GI), MY 140, 100 km/t.

Rg 22.25, GI 23.05.

Kilde: Toganmeldelse nr. 16526, **tirsdag 27. august 2013**
(BL)

Fr 20/9 2013

Kommende tjenestekøreplaner for køreplansperiode 2014

 **K14 TKØ gældende fra søndag 15. december 2013.**

 **K14 TKV gældende fra søndag 15. december 2013.**

TKØ og TKV udgives som udgangspunkt én gang årligt i december. Der kan forekomme udgivelse af større og mindre rettelser i løbet af året. Tjenestekøreplanerne for K14 udkommer kun som pdf-filer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=1384>
(BL)

To 5/9 2013 + to 12/9 2013 + to 19/9 2013 + to 26/9 2013

Cheminovagodstog aflyses fire torsdage i september 2013

Årsag: Ændret behov

Aflyses:

Tog G 8719 (Vem-Hr)

Tog G 8728 (Hr-Vem)

Kilde: Toganmeldelse nr. 16512, **torsdag 15. august 2013**
(BL)

Cheminovagdstog kører ej torsdage i oktober 2013

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Ændret behov

Aflyses:

Tog G 8719 (Vem-Hr)

Tog G 8728 (Hr-Vem)

Kilde: Toganmeldelse nr. 19299, **torsdag 26. september 2013**
(BL)

Fr 4/10 2013

DSB's nye Bk-vogn kommer til Kh

DSB's "nye" Bk-vogn transporteres (den, der først var "demo-vogn" for Railpool og siden hen har kørt for HKX) til **Gb**:

En solomaskine – køreplanen er beregnet efter MY 100, men "vistog" har intet materielnummer, så måske ER det en MY – ankommer fra **Gb** til **Pa** 8.03.

Herefter køres. Pa 10.05, Kd 11.09, Od 12.01, Mv (06½)-14½, Kø 37½, Rg 13.01½, Ro 19, Ig 33, Gb 13.35.

Her må man formode den rangeres til lyntogsløftehallen.
(JSL via BL)

Ti 8/10 2013 – on 9/10 2013

Skærver til Thybanen

Operatør: Banedanmark

Årsag: Befordring af godsvogne

Tog BM 6189 (Vj-Hw), Vj-Str 100 km/t., Str-Hw, 75 km/t., MY 400

Vj 22.40, Gw 23.(04)-12, Hr 39, Ho 0.09, Str 0.(23)-40, Hw 0.59.

Bemærkninger Hvidbjerg Efter ankomst til spsp 15743

Tog BM 6188 (Sne-Vj), Sne-Str 75 km/t. Str-Vj 100 km/t., MY 400

Sne 3.05, Str (58)-59, Ho 4.13, Hr 50, Vj 5.51.

Bemærkninger Struer Kommer fra spsp 15746

Kilde: Toganmeldelses nr. 20038, **mandag 7. oktober 2013**
(BL)

On 9/10 2013 – to 10/10 2013

Befordring af godsvogne til Str

Årsag: Befordring af godsvogne

Bemærkning: **Bestiller:** Contec Rail

Banedanmark Skærvesupplering/Produktion

Tog BG 6271 (Vj-Str), MY 400, 100 km/t.

Vj 22.30, Gw (58)-23.11½, Hr 23.49, Ho 0.24½, Str 0.39½.

Kilde: Toganmeldelse nr. 20114, **tirsdag 8. oktober 2013**
(BL)

On 9/10 2013 – to 17/10 2013

Måletog med UFM 120

Operatør: Banedanmark

Årsag: Måletog

Togart BM, AKMA, 70 km/t.

Kører Pa-Fa-Es-Hw-Ab-Re-Rf-Gt-Næ-Rg-Hgl-Cph-Pa

Bemærkninger BM-togene består af AKMA UFM 120

Kilde: Toganmeldelse nr. 18258, **torsdag 3. oktober 2013**, side 1-16

Det er **gul** UFM 120 300010 med navnet **Fr.T. Regntuij**
(BL)

Fr 11/10 2013

Befordring af godsvogne Fa-Rd

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Befordring af godsvogne

Tog G 8607 (Fa-Rd), MZ 400, 80 km/t.

Fa 9.45, Bk (56)-10.03, Vj 16, Hed (30½)-11.04½, Ar 59-12.44, Br (50)-13.06½, Lg (43)-56, Rd 14.10.
Bemærkninger Ar Omløb Befordrer UT 8706-13
Station Rd skal ekstraordinært betjenes ved ekspedition af tog G 8607 og G 8610

Tog G 8610 (Rd-Fa), MZ 100, 80 km/t.

Rd 18.00, Lg (16)-27, Ar 19.05-50, Sd 20.(11)-18, Vj 21.(07½)-14½, Fa 21.36.

Bemærkninger Ar Omløb

Kilde: Toganmeldelse nr. 20165, **torsdag 10. oktober 2013**

(BL)

Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj

Operatør: Banedanmark

Årsag: Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj

Tog BM 238759 (Fa-Str), AKMA, 70 km/t.

Fa 15.55, Vj 16.20, Gg (39)-41, Bb 17.(09)19, Hr 17:41½, lb (50)-57, Ts 18.(17)-40, Ho 18.49, Str 19.03.

Tog BM 238760 (Str-Ar), AKMA, 70 km/t.,

Str 19.47, Ho 20.01, Uu (17)-20½, Hr (46)-21.00, Bg (19)-25, Sv (51)-55, Hx 22.(26)-41, Ar 22.55.

Bemærkninger Ar Spor 400 gruppen

Kilde: Toganmeldelse nr. 20000, **tirsdag 8. oktober 2013**

– *Ganske flot toganmeldelsesnummer!*

Oprangering af tog BM 238760 var: **Gul** TR 754 + sneplov 80 86 980 3 129-7 + 80 86 980 3 130-5 + **gul** 80 86 986 9 001-9 FacNS.

De to sneplove sneplov 80 86 980 3 129-7 + 80 86 980 3 130-5 fra **Str** bliver ombyttet med de to sneplove i **Ar**.

(BL)

Lø 12/10 2013

Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj

Operatør: Banedanmark

Årsag: Arbejds- og placeringskørsel med arbejdskøretøj

Tog BM 238762 (Ar-Fa), AKMA, 70 km/t.

Ar 0.05, Lg 49-1.33, Str 3.09-55, Ho 4.10, Id (34)-39, Hr (53)-55, Gg 5.(41)-43, Vj 6.01½, Fa 6.25.

Bemærkninger Ar Spor 400 gruppen Lg Omløbe 2 gange

Kilde: Toganmeldelse nr. 20000, **tirsdag 8. oktober 2013**

De to sneplove sneplov 80 86 980 3 129-7 + 80 86 980 3 130-5 fra **Str** blev ombyttet med de to sneplove i **Ar**.

(BL)

On 16/10 2013

Kørsel med veterantog Bm-Lk-Bm

Operatør: DJK Veterantog Vest

Oprangering: MT 152 + CLE 1672 + Au 253

Tog: VP 226400 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 10.24, Gø 32-33, Hq 42-43, Bp 51-52, Vn 11.02-03, Lk 11.17.

Bemærkninger Vn Ad 1. hovedspor Vn-Lk Lk Spor 2 omløbe

Tog VP 226405 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.

Lk 11.57, Vn 12.11-12, Bp 22-23, Hq 31-32, Gø 41-42, bm 12.50.

Bemærkninger Bm Spor 3 omløbe

Tog VP 226410 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 13.24, Gø 32-33, Hq 42-43, Bp 51-52, Vn 14.02-03, Lk 14.17.

Bemærkninger Vn Ad 1. hovedspor Vn-Lk Lk Spor 2 omløbe

Tog VP 226415 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.
Lk 14.57, Vn 15.11-12, Bp 22-23, Hq 31-32, Gø 41-42, Lk 15.50.
Bemærkninger Bm Spor 3
Kilde: Toganmeldelse nr. 19278, **fredag 27. september 2013**
(BL)

Ma 28/10 2013

Storm over Danmark

Arriva Tog A/S, Driftscenteret i **SI**, udsender sms om toggangens forløb. Her følger dagens meddelelser;

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Ølgod-Skjern, afg. fra Ølgod kl. 16.15, pga. væltede træer. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 16:32

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Skjern-Esbjerg, afg. fra Skjern kl. 16.46, pga. væltede træer. Der indsættes en bus fra Fohmann Busser. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 16:40

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket ikke kører tog på strækningen Skjern-Esbjerg-Skjern pga. væltede træer. Vi arbejder på at indsætte en bus fra Esbjerg og mod Skjern. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 16:43

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket ikke kører tog på strækningen Silkeborg-Århus-Silkeborg pga. væltede træer. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 17:18

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket ikke kører tog på strækningen Århus-Skjern-Århus pga. storm. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 17:36

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Skjern-Esbjerg, afg. fra Skjern kl. 17:46, pga. togdriften er indstillet. Der indsættes busser fra Fohmann Bus, som kører fra Skjern ca. kl. 18:15. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 18:09

Hej Alle. Vi har indstillet togdriften på Århus-Skjern, Bramming Tønder og Esbjerg-Skjern.

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 18:25

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket har indstillet togdriften mellem Esbjerg og Varde. Vi forsøger nu at køre et tog fra Esbjerg til Varde, afg. fra Esbjerg kl. 18.40. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 18:39

Arriva Tog beklager, at vi har i øjeblikket genoptaget togdriften på strækningen Esbjerg-Varde-Esbjerg. Næste tog fra Esbjerg kl. 19:30. Næste tog fra Varde kl. 19:29 træer. Mvh. Arriva Tog

Kilde: sms, **mandag 28. oktober 2013** kl. 19:29

Den sidste sms er *for* beklagelig!

(BL)

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Banedanmark gør klar til stormen

Banedanmark gør klar til stormen

I forbindelse med stormvarslet for mandagen er Banedanmark i højeste beredskab for at sikre, at togtrafikken kan køre så godt som muligt uanset vejret.

Vejrudsigten følges tæt, og Banedanmark Forst har et beredskab klar i både Øst- og Vestdanmark, hvis der vælter træer eller andet ned på skinnerne. I tilfælde af mange stormskader prioriteres arbejdet, så generne minimeres mest muligt for passagererne.

Samtidig er Banedanmark i tæt dialog med de forskellige jernbanevirksomheder om afviklingen af togtrafikken under stormen. Skulle det være nødvendigt at reducere driften på grund af stormen, vil passagererne blive informeret så hurtigt som muligt.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19382>, mandag 28. oktober 2013

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Stormen har ramt både S- og fjerntogtrafikken

Stormen har ramt både S- og fjerntogtrafikken

Stormen rykker østover, og i takt med det meldes der om mange skader på jernbanenettet rundt omkring i landet. Banedanmarks beredskab arbejder under stormen på højtryk og vil udbedre skaderne så hurtigt som muligt.

Jernbanen er i øjeblikket hårdt ramt i hele landet. I løbet af eftermiddagen blev trafikken indstillet på Sjælland, på Fyn og på strækningerne syd for Aarhus. Også det københavnske S-tognet er lukket på grund af væltede træer.

"Vi har haft vores beredskab klar, og vi udbedrer skaderne, så hurtigt det er muligt, og vi følger situationen tæt i hele landet," siger Mads Thostrup, sektionschef i Banedanmark Forst.

Passagererne opfordres til at holde sig orienteret via [DSB's hjemmeside](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19393>, mandag 28. oktober 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Der forventes stærkt reduceret togtrafik tirsdag pga stormskader

Der forventes stærkt reduceret togtrafik tirsdag pga. stormskader

Mandagens storm har skabt omfattende skader på jernbanen rundt om i landet og på den københavnske S-bane. Banedanmark er nu i fuld gang med at få overblikket over skaderne rundt om i landet, men det står desværre klart, at der vil være tale om stærkt reduceret trafik fra i morgen tidlig, når togdriften genoptages. Passagererne opfordres til at holde sig orienteret om togtrafikken tirsdag på rejseplanen eller operatørernes hjemmesider.

Rundt om i landet er der væltet træer ud over skinnerne, og flere steder er køreledninger revet ned eller beskadiget, og perrontage er blæst ned i Fredericia, Glostrup og Lyngby. Stormen har også forårsaget strømsvigt flere steder på banen, ligesom store grene ligger på sporene eller hænger i køreledningerne.

Status landstrafikken

"Nu hvor stormen er ved at lægge sig, er vi i fuld gang med at gennemkøre de forskellige togstrækninger rundt om i landet for at få et fuld overblik over mængden af skader. Vi har sat ekstra mandskab ind, men vi kan desværre allerede nu konstatere, at togtrafikken vil være kraftig reduceret fra morgenstunden. Lige nu er vi i fuldt gang med at undersøge, om vi enkelte steder kan køre el-tog fra morgenstunden eller om skaderne på kørestrømsanlæggene er så omfattende, at der kun kan køres med dieseltog," siger Peter Svendsen, trafikdirektør i Banedanmark.

Status S-banen

"Der er også omfattende skader på S-banen. Også her melder vi lidt senere ud, hvor meget af den normale trafik, vi kan afvikle fra i morgen tidlig. Desværre står det klart, at der er så store skader på kørestrømsanlægget mellem Gentofte og Hillerød, at linie E, mellem Gentofte-Hillerød og linie B, mellem Gentofte-Hillerød er aflyst fra den tidlige morgenstund," siger Peter Svendsen.

"Jeg vil opfordre alle til at holde sig løbende orienterede på Rejseplanen eller togselskabernes hjemmeside. Banedanmark og togselskaberne arbejder tæt sammen om hurtigst muligt at melde mere ud om togtrafikken fra i morgen tidlig" slutter Peter Svendsen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19396>, mandag 28. oktober 2013

(BL)

Visning i monitorer forhallen i Ar

Kl. 20 kan der i en venstre monitor ses:

Afgang Departures

Ingen tog mod Skanderbor Fredericia

Vi kan ikke køre tog i sydgående retning på grund af stormvejret

Der er åbenbart ikke plads til bogstavet g i »Skanderborg«. (Fotodokumentation haves).

Afgang Departures

Tid	Forventet	Spor	Til	Bemærkninger
16.48			Aalborg	Aflyst/Cancelled InterCityLyn 47
19.58	20.03	2	Skive	
20.07		7	Grenaa	
20.09			Skjern	Aflyst/Cancelled
20.20		4	Aalborg/Lindholm	Sporændr. til spor 4 InterCity 161
20.43			Esbjerg	Aflyst/Cancelled

(BL)

Ændringer i trafikken

Storm over Danmark – sådan kører togene

Stormen har ramt Danmark, og det har betydet store skader på togsæt og på køreledninger, skinner og anden infrastruktur.

Derfor aflyser vi alle tog syd for Aarhus H indtil kl. 04.00 tirsdag morgen.

Hvad gør DSB for alle de passagerer, der sidder fast i togene rundt omkring?

Lige nu anbefaler vi, at passagererne bliver siddende i toget, fordi det er for farligt at bevæge sig rundt udendørs i store dele af landet.

Når stormen er løjet af, og politiet mener, at det er sikkert at færdes på vejene igen, vil vi begynde at hente de strandede passagerer i busser.

Hvornår vi kan begynde at hente passagererne, ved vi ikke noget om endnu.

Jeg skal afsted senere i dag. Hvad gør jeg nu?

Der kører ingen tog syd for Aarhus H, så du kan ikke komme afsted i dag. Du kan komme afsted i morgen, og dér er din billet fra i dag også gyldig, og du kan få ombyttet din pladsbillet gratis.

Hvordan kører togene nord for Aarhus H?

Nord for Aarhus H kører togene rigtig pænt. Enkelte tog er forsinket op til 10 minutter.

Hvordan kører I så i morgen?

Der holder ca. 50 tog rundt omkring i landet, som ikke kommer videre foreløbig. Derfor kan vi allerede nu sige, at vi kommer til at køre efter en meget begrænset køreplan i morgen.

Hvordan køreplanen for tirsdag ser ud, har vi ikke overblik over endnu, men vi opdaterer siden her, så snart vi ved, hvilke tog der kører, og hvilke tog der er aflyst.

Hvordan kører S-togene?

Stormen har forvoldt store skader på S-banen. Alle S-tog holder derfor stille. Der kommer ikke flere S-tog resten af dagen. Vi har endnu ikke overblik over, hvordan vi kører tirsdag morgen.

Hvordan kører Øresundstogene?

Øresundstogene holder også stille resten af dagen. Du kan se mere på DSB Øresundshjemmeside, som du finder [her](#).

Kilde: www.dsb.dk, mandag 28. oktober 2013 kl. 22:08

Efter stormen – sådan kører togene

Stormen har ramt Danmark, og det har betyder store skader på togsæt og på køreledninger, skinner og anden infrastruktur.

Derfor aflyser vi alle tog syd for Aarhus H indtil kl. 04.00 tirsdag morgen.

Jeg skal afsted senere i dag. Hvad gør jeg nu?

Der kører ingen tog syd for Aarhus H, så du kan ikke komme afsted i dag. **Du kan komme afsted i morgen, og dér er din billet fra i dag også gyldig, og du kan få ombyttet din pladsbillet gratis.**

Hvad gør DSB for alle de passagerer, der sidder fast i togene rundt omkring?

Lige nu anbefaler vi, at passagererne bliver siddende i toget, der hvor det stadig er for farligt at bevæge sig rundt udendørs.

Men hvor stormen er løjet lidt af, og politiet mener, at det er sikkert at færdes på vejene igen, er vi begyndt at hente de strandede passagerer i busser.

Hvordan kører togene nord for Aarhus H?

Nord for Aarhus H kører togene rigtig pænt. Enkelte tog er forsinket op til 10 minutter.

Hvordan kører I så i morgen?

Der kommer til at være ændringer i morgentrafikken. Hvordan køreplanen kommer til at se ud, har vi ikke overblik over endnu, men vi opdaterer siden her, så snart vi ved, hvilke tog der kører, og hvilke tog der er aflyst.

Hvordan kører S-togene?

Stormen har forvoldt store skader på S-banen. Alle S-tog holder derfor stille. Der kommer ikke flere S-tog resten af dagen. Vi har endnu ikke overblik over, hvordan vi kører tirsdag morgen.

Hvordan kører Øresundstogene?

Øresundstogene holder også stille resten af dagen. Du kan se mere på DSB Øresundshjemmeside, som du finder [her](#).

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/trafikinformation-container/dsb-dagens/storm-d-2910-13/>

TRAFIKKEN LIGE NU

Der kører nu enkelte busser mellem Helsingør og Malmö C

Vi har nu fået mulighed for at begynde at køre busser mellem Helsingør og Malmö C.

Sidste bus fra København H til Helsingør kører 00:40.

Sidste bus fra Helsingør til København H kører 00:05.

Mellem København H og Malmø C kører der bus en gang i timen. Passagerer, der skal fra København H til Østerport kan benytte bus 1A.

Hvis du vil vide noget om et specifikt tog, så klik [hér](#)

Ekstrastandsning på Klampenborg Station på grund af Hubertusjagten

Søndag den 3. november standser alle Øresundstog på Klampenborg Station fra kl. 9-16.

(Både Nivå-tog og Helsingørtogene)

Døgnlukning af Nørreport Station

Indtil april 2014 kører der ikke Øresundstog, regionaltog og IC-tog fra Nørreport hele døgnet. Togene kører uden stop mellem København H og Østerport.

S-togene og Metroen kører normalt til og fra Nørreport.

Passagererne kan tage S-toget fra/til København H eller Østerport og skifte dér. Søndag – torsdag nat kan du tage bus 5A fra Nørreport til København H og skifte dér. Bus 1A kører fra København H og Østerport og passerer Kgs. Nytorv, hvor du kan skifte til Metroen.

Kilde: <http://dsboresund.dk/trafikinfo.asp>, mandag 28. oktober 2013 kl. 23:20

(BL)

Ti 29/10 2013

Trafikinformation/Forsinkelser/Fjerntog

Tog	Afgang	Tid	Ankomst	Tid	Ankomst	Forv.	Bemærkn.
IC 864	Esbjerg	20:42	Østerport	00:09			Aflyst
IC 981	Østerport	21:13	Sønderborg	01:04			Aflyst
IC 777	Middelfart	22:33	Struer	00:47	2 tim 5 min	Herning	02:03
IC 189	Kbh. Lufthavn	23:06	Aarhus H	03:05			Aflyst
IC 191	Kbh. Lufthavn	00:09	Frederikshavn	07:06			Aflyst
IC 80172	Sorø	00:42	København H	01:50			Aflyst
IC 807	Kbh. Lufthavn	01:51	Fredericia	04:50			Aflyst
Re 3574	Kalundborg	22:09	København H	00:02		Kalundborg	Aflyst
Re 4270	Nykøbing F	22:10	København H	00:09			Aflyst
Re 4274	Rødby F	22:44	København H	01:14			Aflyst
Re 3578	Kalundborg	23:09	København H	01:02			Aflyst
Re 2480	Næstved	23:17	Roskilde	00:21			Aflyst
Re 4084	Roskilde	00:02	Østerport	00:40			Aflyst
Re 83578	Lejre	00:30	København H	01:17			Aflyst
Re 4086	Roskilde	01:02	Østerport	01:37			Aflyst
Re 2541	Østerport	14:57	Holbæk	16:08	8 tim 37 min	Holbæk	00:45
Re 3573	København H	22:36	Kalundborg	00:22			Aflyst
Re 2679	Ringe	22:43	Odense	23:07	1 tim 55 min	Ringe	

Kilde: <http://trafikinfo.bane.dk/Trafikinformation/Forsinkelser/Fjerntog>

downloadet tirsdag 29. oktober 2013 kl. 0.43

Topscore med hensyn til forsinkelse er tog RØ 2541 Kk-Hk) med 8 timer og 37 minutter!

(BL)

TOGTRAFIKKEN HÅRDT RAMT

Togrejsende må regne med forsinkelser og talrige aflyste tog tirsdag. Mandagens storm gav omfattende skader på spor og køreledninger.

Mange tog strandede på strækningerne under stormen, og DSB arbejder på højtryk for at få dem ind i køreplanerne igen.

Her er en rapport fra tirsdag morgen klokken 8.00:

intercitytog mellem Østerport-København H og Esbjerg er aflyst. Passagerer fra Jylland skal i stedet skifte til regionaltog i Fredericia.

Intercitytog til og fra Sønderborg kører kun mellem Fredericia og Tinglev. Mellem Tinglev og Sønderborg skal passagererne stige om til bus.

Regionaltog mellem Aarhus, Fredericia og Esbjerg kører normalt.

Regionaltog mellem Struer, Vejle og Fredericia kører med forsinkelser.

Arriva har aflyst alle tog mellem Bramming og Tønder. Også alle tog mellem Bramming og Esbjerg er aflyst. Arriva vil sætte busser ind. Morgentoget 6.02 fra Esbjerg til Skjern blev aflyst.

Internationale tog

Flere tog mellem Danmark og Tyskland er aflyst. Tyskerne arbejder også på at reparere skader efter stormen, og DSB venter på at høre mere fra dem.

Tog til og fra Flensborg er afløst af busser mellem Flensborg og Kolding via Tinglev og Padborg.

Passagererne i nattoget fra Tyskland er strandet. DSB ved endnu ikke, hvornår de kommer til Danmark.

(BL)

Velkommen til DSB.dk

Vores normale hjemmeside dsb.dk er desværre ikke tilgængelig i øjeblikket, da vi har ekstraordinært mange besøg.

Vi arbejder på sagen, men indtil da har vi samlet væsentlig information på denne side.



Kilde: <http://alt.dsb.dk/>, tirsdag 29. oktober 2013 kl. 9.32



Ændringer i trafikken

På denne side finder du information om ændringer og aflysninger for DSB's Fjern- og Regionaltog. Siden opdateres løbende.

Vi beklager, at DSB's sædvanlige hjemmeside ikke er tilgængelig. Dette skyldes, at der er ekstraordinært mange besøgende på vores hjemmeside.

Efter stormen: Se hvordan togene kører tirsdag den 29. oktober

Vi har arbejdet natten igennem på at få repareret skader på sporene og på køreledningerne. Vi har stadig et stort arbejde med på at få vores tog på plads igen efter at de strandede rundt omkring i landet under stormen. Det er et stort arbejde og vi fortsætter i dag den 29. oktober.

Mens vi stadig rydder op, må vi ændre i vores køreplaner og størrelsen af vores tog. Det betyder, at der kan blive pladmangel i nogle af vores tog, men vi forsøger, at køre med så mange vogne som muligt.

OBS! DSB-kunder med gyldig billet fra mandag den 28. oktober klokken 15, kan benytte billetten eller pågældende check ind i løbet af tirsdag den 29. oktober for at nå frem til den planlagte endestation. De pågældende billetter er gældende frem til klokken 23.00 tirsdag. Pladsbilletter udstedt mandag er dog ikke gyldige.

Sådan kører togene nord for Aarhus H og mellem Odder, Aarhus H og Grenaa:

- Nord for Aarhus kører vi normalt, dog med forsinkelser på IC og Lyntog der kommer fra Fyn
- Grenaa- og Odderbanen banen kører normalt

Sådan kører togene syd for Aarhus H:

- Regionaltogene mellem Aarhus, Fredericia og Esbjerg kører normalt
- Regionaltogene mellem Struer, Vejle og Fredericia kører med forsinkelser

Sådan kører trafikken mellem landsdelene:

- Intercitytogene mellem **Østerport/København H og Esbjerg er aflyst**. Du skal i stedet skifte til regionaltog i Fredericia.
- Intercitytog til og fra **Sønderborg kører kun mellem Fredericia og Tinglev**. Mellem Tinglev og Sønderborg skal du med bus. Her finder du køreplanen.
- Intercitytogene og IntercityLyntogene, **mellem Sjælland og Fyn**, kører med forsinkelser. Vi kan ikke køre togene mellem Korsør og Slagelse, her kører vi busser. Vi forventer ikke, at kunne køre før tidligst omkring kl. 13. Busserne kører uregelmæssigt.

Sådan kører regionaltogene på Fyn:

- Vi kører busser, i det omfang det er muligt, i stedet for regionaltog mellem **Odense og Fredericia** hele dagen. [Her finder du en køreplan.](#)

- Vi kører busser på **Svendborgbanen** frem til kl. 15. Her finder du køreplanen. Ved Hjallesø holder bussen ved landevejen på grund af et gravearbejde og ved Højby Station er der væltet et træ, så her holder bussen pt. ved rundkørslen.

Sådan kører togene på Sjælland:

- Vi kan ikke køre tog **mellem Korsør og Slagelse** før tidligst efter kl. 13. Vi kører tog mellem København og Slagelse og mellem Korsør og Fyn og Jylland. Der kører busser mellem Slagelse og Korsør, men de kører uregelmæssigt.
- Regionaltogene, der kører mellem Østerport og Ringsted er aflyst
- Regionaltogene til/fra Kalundborg standser ekstra i Hedehusene. Mellem Kalundborg og Holbæk kører vi meget uregelmæssigt på grund af væltede træer.
- Regionaltogene til/fra Holbæk kører normalt
- Regionaltogene til Nykøbing F, der kører fra Østerport i minuttal '04 og fra Nykøbing F i minuttal '10 standser ekstra i Viby Sj og Borup.
- Regionaltogene på Lille Syd mellem Roskilde, Køge og Næstved kører normalt

Sådan kører de internationale tog:

- Vi kører ikke alle tog mellem Danmark og Tyskland. Vores tyske naboer arbejder også på at reparere skader efter stormen, og vi venter på at høre fra mere fra dem.
- Togene til/fra Flensborg bliver kørt med bus mellem Flensborg og Kolding, via Tinglev og Padborg. Du kan se køreplanen her. Trafikken mellem **Hamburg og Flensburg** kører meget uregelmæssigt.
- Nattoget fra Tyskland er aflyst, vi ved endnu ikke, hvornår passagererne kommer til Danmark.

Sådan kører InterCityBornholm:

- Morgentoget kl. 6:36 er aflyst. Vi har bestilt en bus til passagererne. [Her finder du køreplanen for bussen fra København H og for bussen fra Ystad.](#)

Sådan kører S-togene

Ændret plan for Linje A, B, Bx, C, E og H

Stormen har forvoldt store skader på S-banen. S-togene kører her til morgen, men med færre S-tog end normalt.

Stormen har forvoldt store skader på S-banen. S-togene vil starte op her til morgen, men med færre S-tog end normalt.

Det betyder at du til morgen vil kunne opleve pladsmangel i nogle S-tog, mens vi arbejder på at få repareret skaderne på S-banen.

Linje A kører hvert 20. minut mellem Hundige og Dyssegård, mellem Dyssegård og Farum kører der Togbusser som kører ca. hvert 20. minut. Mellem Dyssegård og Farum må du påberegne dobbelt så lang rejsetid.

Fra Hundige kører linje A i minuttal 07 27 47

Fra Dyssegård kører linje A i minuttal 16 36 56

Linje B kører hvert 20. minut Høje Taastrup og Østerport.

Fra Høje Taastrup kører linje B i minuttal 10 30 50

Fra Østerport kører linje B i minuttal 03 23 43

Linje C kører hvert 20. minut mellem Frederikssund og København H.

Fra Frederikssund kører linje C i minuttal 10 30 50

Fra København H kører linje C i minuttal 08 28 48

Linje E er eneste S-tog fra København H mod Klampenborg

Linje E kører hvert 20. minut mellem Køge og Klampenborg,

mellem Hellerup og Hillerød kører der Togbusser som kører ca. hvert 20. minut. Mellem Hellerup og Hillerød må du påberegne dobbelt så lang rejsetid.

Fra Køge kører linje E i minuttal 09 29 49

Fra Klampenborg kører linje E i minuttal 00 20 40

Fra Hellerup kører linje E i minuttal 08 28 48

Linje F kører efter planen mellem Ny Ellebjerg og Hellerup.

Linje Bx og linje H er desværre aflyst.

Kan I skaffe alle busser?

Vi prøver, men der kan være enkelte afgang, der falder ud, da vi skal bruge mange busser i dag.

Er Rejseplanen opdateret?

Rejseplanen er ikke opdateret med de aflyste tog, men der vil være en bemærkning til dig om den generelle rejse.

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** kl. 09:18

Efter stormen: Se hvordan S-togene kører tirsdag den 29 oktober

Stormen har forvoldt store skader på S-banen.

Det betyder at du i dag vil kunne opleve pladsmangel i nogle S-tog, mens vi arbejder på at få repareret skaderne på S-banen.

- **Linje A** kører hvert 20. minut mellem Hundige og Dyssegård, Dyssegård-Buddinge og igen hvert 20. minut mellem Buddinge og Farum.

Hundige-Farum:

Fra Hundige mod Dyssegård kører linje A i minuttal 07 27 47

Skal du mod Farum, så skal du skifte S-tog på Dyssegård og Buddinge Station.

Fra Dyssegård mod Farum kører linje A via Buddinge i minuttal 09 29 49

Farum-Hundige:

Fra Farum mod Dyssegård kører linje A via Buddinge i minuttal 16 36 56

Skal du mod Hundige, så skal du skifte S-tog på Dyssegård Station.

Fra Dyssegård mod Hundige kører linje A i minuttal 16 36 56

- **Linje B** kører hvert 20. minut Høje Taastrup og Østerport.

Høje Taastrup-Østerport:

Fra Høje Taastrup kører linje B i minuttal 10 30 50

Østerport-Høje Taastrup:

Fra Østerport kører linje B i minuttal 03 23 43

- **Linje C** kører hvert 20. minut mellem Frederikssund og København H.

Frederikssund-København H:

Fra Frederikssund kører linje C i minuttal 10 30 50

Linje E er eneste S-tog fra København H mod Klampenborg

København H-Frederikssund:

Fra København H kører linje C i minuttal 08 28 48

Linje E er eneste S-tog fra Klampenborg mod København H.

- **Linje E** kører hvert 20. minut mellem Køge og Klampenborg, mellem Hellerup og Hillerød kører der Togbusser som kører ca. hvert 20. minut. Mellem Hellerup og Hillerød må du påberegne dobbelt så lang rejsetid.

Køge-Klampenborg:

Fra Køge kører linje E i minuttal 03 23 43

Klampenborg-Køge:

Fra Klampenborg kører linje E i minuttal 00 20 40

Fra Hellerup kører linje E i minuttal 08 28 48

- **Linje F** kører efter planen mellem Ny Ellebjerg og Hellerup.

- **Linje Bx** og **linje H** er desværre aflyst.

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** kl. 09:20

(BL)

Sådan kører togene på Sjælland:

- Vi kan igen køre køre tog mellem Korsør og Slagelse, dog med forsinkelser. Der kører også busser mellem Slagelse og Korsør, men de kører uregelmæssigt.

...

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** kl. 09:53

(BL)

Aflysning på Bramming-Tønder

På grund af væltede træer kører der i øjeblikket ikke tog på strækningen mellem Bramming og Tønder. Der er indsat busser som kører med en del forsinkelser.

Vi forventer igen, at kunne køre tog omkring middag.

Hold øje med opdateringer her på mitarriva.dk.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/381-bramming-tonder>

downloadet **tirsdag 29. oktober 2013**, kl. 10.07

Efter stormen: Se hvordan togene kører tirsdag den 29. oktober

Vi har arbejdet natten igennem på at få repareret skader på sporene og på køreledningerne. Vi har stadig et stort arbejde med på at få vores tog på plads igen efter at de strandede rundt omkring i landet under stormen. Det er et stort arbejde og vi fortsætter i dag den 29. oktober.

Mens vi stadig rydder op, må vi ændre i vores køreplaner og størrelsen af vores tog. Det betyder, at der kan blive pladsmangel i nogle af vores tog, men vi forsøger, at køre med så mange vogne som muligt.

...

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** kl. 10:28

Ændringer i trafikken

På denne side finder du information om ændringer og aflysninger for DSB's Fjern- og Regionaltog. Siden opdateres løbende.

Vi beklager, at DSB's sædvanlige hjemmeside ikke er tilgængelig. Dette skyldes, at der er ekstraordinært mange besøgende på vores hjemmeside.

Efter stormen: Se hvordan togene kører tirsdag den 29. oktober

...

Sådan kører trafikken i Jylland – nord for Aarhus H og mellem Odder, Aarhus H og Grenaa:

- I nord mellem **Aarhus, Aalborg og Frederikshavn** har vi måtte aflyse en del regionaltog. Fra Aalborg mangler togene i minuttal 49. Fra Frederikshavn er følgende tog aflyst: 15.47 og kl. 16.51.
- IC og Lyntog, der kommer fra Fyn, kører med store forsinkelser.
- Grenaa- og Odderbanen banen kører normalt, dog med forsinkelser.

Sådan kører trafikken i Jylland – syd for Aarhus H:

- Regionaltogene mellem **Aarhus, Fredericia og Esbjerg** kører normalt, dog med forsinkelser.
- Regionaltogene mellem **Struer, Vejle og Fredericia** kører med forsinkelser
- Regionaltogene, der normalt kun kører mellem **Kolding, Fredericia og Vejle**, kører ikke i dag.

Sådan kører trafikken mellem landsdelene:

- Intercitytogene mellem **Østerport/København H og Esbjerg** er aflyst. Du skal i stedet skifte til regionaltog i Fredericia.
- Intercitytog til og fra **Sønderborg** kører kun mellem **Kolding og Tinglev**. Mellem Tinglev og Sønderborg skal du med bus. Her finder du køreplanen.
- Intercitytogene og IntercityLyntogene, kører med forsinkelser.

Sådan kører regionaltogene på Fyn:

- Vi kører busser i stedet for regionaltog mellem Odense og Fredericia hele dagen. [Her finder du en køreplan.](#)
- Vi kører busser på **Svendborgbanen** resten af dagen. [Her finder du køreplanen.](#) Ved Hjallesø holder bussen ved landevejen på grund af et gravearbejde og ved Højby Station er der væltet et træ, så her holder bussen pt. ved rundkørslen.

Sådan kører togene på Sjælland:

- Regionaltogene, der kører mellem Østerport og Ringsted er aflyst
- Regionaltogene til/fra Kalundborg standser ekstra i Hedehusene. Mellem Kalundborg og Holbæk kører vi meget uregelmæssigt på grund af væltede træer.
- Regionaltogene til/fra Holbæk kører normalt
- Regionaltogene til Nykøbing F, der kører fra Østerport i minuttal '04 og fra Nykøbing F i minuttal '10 standser ekstra i Viby Sj, Borup, Hedehusene og Trekrøner.
Mod Næstved i minuttal .44 fra Viby Sjælland og .48 fra Borup.
Mod Roskilde i minuttal .25 fra Borup og i minuttal .28 fra Viby Sjælland.
- Regionaltogene på Lille Syd mellem Roskilde, Køge og Næstved kører normalt, dog med forsinkelser.

Sådan kører de internationale tog:

Vi kan **ikke køre mellem Danmark og Tyskland, via Flensburg**. Vores tyske naboer forventer ikke, at der kører tog mellem Flensburg og Hamburg før i morgen.

- Togene til/fra Flensburg bliver kørt med bus mellem Flensburg og Kolding, via Tinglev og Padborg. [Se køreplanen for Togbusserne her.](#)
- Nattoget til Tyskland kører ikke i aften. Kunder fra København og Roskilde skal tage med Re 1253 (afg. 18.42 fra København H) til Nykøbing F. Herfra kører der Togbusser til Hamburg, hvor toget afventer.
Kunderne fra Odense og Kolding vil kørt direkte i busser til Hamburg, hvor toget afventer.
- Skal du rejse via Puttgarden, så kører togene lettere forsinket.

Sådan kører InterCityBornholm:

- Vi forventer at kunne køre normalt i eftermiddag.

Kan I skaffe alle busser?

Vi prøver, men der kan være enkelte afgangene der falder ud da vi skal bruge mange busser i dag.

Er Rejseplanen opdateret?

Rejseplanen er ikke opdateret med de aflyste tog, men der vil være en bemærkning til dig om den generelle rejse.

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** kl. 15:38
(BL)

Sådan kører togene i morgen – onsdag den 30. oktober

...

Sådan kører de internationale tog:

Vi kan **ikke køre mellem Danmark og Tyskland, via Flensburg**. Men vores tyske naboer forventer at køre tog mellem Flensburg og Hamburg, men ad en anden rute via Lübeck. Det vil sige, at disse tog ikke kører via Schleswig, Rendsburg og Neumünster.

- Togene til/fra Flensburg bliver kørt med bus mellem Flensburg og Kolding, via Tinglev og Padborg. Se køreplan for busserne her.
- Vores tyske kolleger oplyser, at de fra kl. 6 onsdag begynder at køre i timedrift mellem Flensburg og Hamburg. Minuttallet fra Flensburg er '03.
- Skal du rejse via **Puttgarden**, så kører togene efter planen.

Kilde: <http://alt.dsb.dk/trafikinfo.html>, **tirsdag 29. oktober 2013** 21:30
(BL)

On 30/10 2013

Cheminova-godstog kører onsdag i stedet for torsdag

Aflyses

G 88719 (Vem-Hr), 31.10.2013

G 88728 (Hr-Vem), 31.10.2013

Tillyses

Tog G 6219 (Vem-Hr), MY 0, 100 km/t.

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 6218 (Hr-Vem), MY 700, 100 km/t.

Hr 18.21, lb 18.30½, ld 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. 21920, **onsdag 30. oktober 2013**

(BL)

To 31/10 2013

Væltede træer ved Øg

I dag rejses en tur fra **Str** til **Es** for at se, om og hvor træer kan være væltede ud i sporet under stormen **mandag 28. oktober 2013**. Den første sms-melding kom kl. 16.32, hvor banestykket **Øg-Sj** var spærret, så det må være på dette stykke.

Tog RA 5208 (Str-Sj) og RA 5124 (Sj-Es) køres af AR AR 1024. Arriva berømte, rettidige toggang får en del modifikationer. **Tid** er i forhold til TKV. Det begynder allerede i **Str**:

St.	An	Af	Tid	Årsag
Str		6.35½	24½	x 3703 (sker ofte)
Ho	6.47½	6.52	21/±0	
Vem	7.07	7.20½	+½/28½	x 5209 (det sker)
Sj	8.05½		27½	
<hr/>				
Sj		8.09	±0	
Øg	8.22	8.34	+2/26	x 5115 Flere store træer lå ved I-signalet i nordenden af Øg
Va	8.56	9.02	24/22	x 5123
Es	9.22		±0	

(BL)

To 31/10 2013 + to 7/11 2013

Torsdagens Cheminova-godstog kørte onsdag

Aflyses

G 8719 (Vem-Hr), 07.11.2013

G 8728 (Hr-Vem), 07.11.2013

Tillyses

Tog G 88719 (Vem-Hr), MY 700, 100 km/t., 12.08 2013 – 12.12 2013 Ma, To

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

Bemærkninger Id Togstørrelse maks. 319 m.

Tog G 88728 (Hr-Vem), MY 700, 100 km/t., 12.08 2013 – 12.12 2013 Ma, To

Hr 18.21, lb 18.30½, ld 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: Toganmeldelses nr. 21362, **fredag 25. oktober 2013**

Ingen observation torsdag 31. oktober 2013

Tog RA 5260 (Str-Str) med AR AR 2045 standser i Ho spor 3 kl. 16.22½-24 (21/21½), da tog tog 88719 er aflyst i forbindelse med tillysning af tog G 6218 (Vem-Hr) og tog G 6219 (Hr-Vem) dagen før, **onsdag 30. oktober 2013**; se toganmeldelsen for denne dato. .

(BL)

To 31/10 2013

Flere tog til Odense Sygehus fra december

I den kommende køreplan, der træder i kraft søndag den 15. december, får trinbrættet ved Odense Sygehus tre tog i timen mod to i dag. Det har været efterspurgt fra pendlerkunderne, og det efterkommer DSB nu.

Det er noget, der glæder sygeplejerskerne på Odense Universitetshospital, OUH.

"Det ser vi meget positivt på. Det har stor betydning for dem, der tager toget. Og det kan også få betydning for dem, der ikke tager toget, og som måske vil begynde at overveje det," siger fællestillidsrepræsentant for sygeplejerskerne på OUH Kirsten Nikolajsen.

Selv tager Kirsten Nikolajsen ikke toget, da hun bor på Nordfyn, men de kollegaer, hun har talt med om tiltaget, er meget positive. Det giver dem en større fleksibilitet i hverdagen, at de nu kan benytte alle tre tog, der kører på Svendborgbanen.

hm

Der kører over 100 tog på Svendborgbanen i døgnnet, og i 2013 er 96,3 procent af dem ankommet rettidigt.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 31. oktober 2013**
(JSL via BL)

Fr 1/11 2013

DSB har lyttet til kunderne i ny køreplan

Den nye køreplan, K14, der træder i kraft den 15. december, svarer i store træk til den nuværende, K13. Med ændringerne forsøger DSB at tilgodese lokale ønsker fra kunderne, hvor det har kunnet lade sig gøre.

Her følger en kort opsummering med de væsentligste ændringer, som du i de kommende uger kan læse mere om i selvstændige artikler på abc.

Sjælland

Banedanmark indvier en ny perron for fjerntog på Ny Ellebjerg. Det sparer kunderne, der skal til og fra Sydhavn eller Nørrebro for op til 20 minutters daglig rejsetid.

I K14 betjenes Ny Ellebjerg alene med tog fra Nykøbing F henholdsvis Slagelse om morgenen og tilbage igen om eftermiddagen.

Det drejer sig om fem myldretidstog mellem Nykøbing F og Østerport og to myldretidstog mellem Slagelse og København H.

Slagelse-Ekspresserne, som togene populært kaldes, får nye ankomst- og afgangstider på København H, der er tilpasset kundernes ønsker. De nye tider er kl. 8.43 henholdsvis kl. 15.59.

Fyn

Odense Sygehus får tre tog i timen. I K13 har stationen to tog i timen.

I august 2014 får Langeskov på Østfyn igen status af stationsby. Byens oprindelige station lukkede i 1974 for at gøre plads til den revolutionerende køreplan 'Det store spring fremad', der introducerede danskerne for InterCity-togtrafikken med afgang på faste minuttal hver time.

Syd- og Vestjylland

Regionaltogene mellem Esbjerg og Aarhus H får 20 minutters kortere køretid. Tidsbesparelsen er størst mellem Kolding og Aarhus H, hvor tidsbesparelsen er 18 minutter. Som konsekvens af den ændrede køreplan får Taulov forskellige minuttal i dag- og aftentimerne og i weekenden.

Regionaltogene mellem Vejle og Kolding kører kun mellem Fredericia og Kolding uden for myldretiderne. Til gengæld får Vejle Sygehus to tog i timen i myldretiderne. I K13 har stationen ét tog i timen.

Østjylland

Regionaltogene mellem Esbjerg og Aarhus H får 20 minutters kortere køretid. Tidsbesparelsen er størst mellem Fredericia og Aarhus H, hvor tidsbesparelsen er 15 minutter.

Brejning og Børkop får to tog i timen. I K13 har stationerne ét tog i timen.

Kron- og Nordjylland

InterCityLyn-togene mellem Struer og CPH Lufthavn via Langå kører i den ene retning som InterCity-tog. Det er en konsekvens af en ændring, som Arriva ønsker at gennemføre for at tilgodese langt størstedelen af kunderne, der rejser lokalt.

To af de fire InterCityLyn-tog mellem Thisted og CPH Lufthavn kører ikke mellem Thisted og Struer i K14. Det er en konsekvens af en ændring, som Arriva ønsker at gennemføre for at tilgodese langt størstedelen af kunderne, der rejser lokalt. Skulle DSB opretholde trafikken med alle fire tog, ville det medføre et ophold i Struer på 40 minutter.

Hent køreplanen på DSB.dk

Ændringerne er indarbejdet i Rejseplanen, og hæfterne med de fleste nye køreplaner ligger klar på DSB.dk. Hæfterne for InterCity- og InterCityLyn-togene kommer på inden for de næste 1-2 uger.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 1. november 2013**
(JSL via BL)

Fire nye stedsnavneforkortelser på Sjælland

På den kommende **København-Ringsted banen** bliver der fire nye stationer, og ifølge **Jernbanen** Oktober 2013 Nr. 5 Ajour side 9 er deres stedsnavneforkortelser og togekspeditionsnavne:

Kib (Kildebrønde)

Kjn (Køge Nord) i km 30,4

Lel (Lellinge)

Bjs (Bjæverskov)

Den nøjagtige kilometerangivelse for de tre andre togekspeditioner vil kunne læses i TIB strækning 6, når banen åbner.

Går du op i stedsnavneforkortelser, vil det være en god idé at skrive dem ind i det **lysegule** værk

De Danske Statsbaner, Stedsnavneforkortelser. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger 1995 (BL)

Sø 3/11 2013

Et væltet træ Hw-Ur

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at delaflyse toget mellem Hvidbjerg-Thisted, afg. fra Hvidbjerg kl. 19:34, pga. væltet træ. Der indsættes busser fra Venøbussen. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **søndag 3. november 2013** kl. 19:05

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at delaflyse toget mellem Hurup Thy – Struer, afg. fra Hurup Thy kl. 19:15, pga. væltet træ. Der indsættes busser fra Venøbussen. Mvh Arriva Tog

Kilde: sms, **søndag 3. november 2013** kl. 19:08

(BL)

Ma 4/11 2013

Langåbanen: Lyntogene må vige for regionaltogene

Banedanmark har fornyet sporene på Langåbanen, og det gør det muligt at sætte hastigheden op. Det får kunderne det fulde udbytte af i den nye køreplan, K14, hvor Arriva introducerer ny køreplan for regionaltogene.

Det betyder imidlertid, at lyntogene må afgive plads til regionaltogene. I K14 er InterCityLyn-togene fra CPH Lufthavn til Struer via Langå derfor erstattet af InterCity-tog. I den modsatte retning kører der fortsat lyntog.

"Køreplanen er en forbedring for langt de fleste, der rejser på Langåbanen til daglig. For de, der tager lyntogene fra København til Struer, medfører ændringerne en halv times længere rejsetid. Det er en klar forringelse, det erkender jeg, men det er desværre ikke muligt at tilgodese alle hensyn på en enkeltsporet strækning, og her vejer hensynet til flertallet altså tungest," siger DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov.

DSB har betjent Langåbanen med InterCityLyn-tog i fjerntogstrafikken siden K11. Indtil K11 var Langåbanen betjent med InterCity-tog.

Så meget hurtigere kører regionaltogene på Langåbanen i K14

Aarhus H – Struer: Et-to minutter langsommere

Aarhus H – Viborg: Fire minutter hurtigere

Struer – Aarhus H: Seks minutter hurtigere

Struer – Viborg: Fem minutter hurtigere

Kilde: DSB Intranet, **mandag 4. november 2013**

(JSL via BL)

Højere hastigheder på Langåbanen?

»Banedanmark har fornyet sporene på Langåbanen, og det gør det muligt at sætte hastigheden op.« Strækningshastigheden er uændret 120 km/t. Faste hastighedsnedsættelser/La 80 er forsvundet mellem **Vp** og **Str**, men den kortere køretid blev allerede fra K 13 juseret ned fra 12 minutter til 9½ minut.

Hastigheden i vestenden af gennemkørselssporet i **Vg** er sat ned fra 120 km/t. til 60 km/t. Til gengæld hastigheden i østenden sat op fra 40 km/t. til 80 km/t. For spor 2 er hastigheden forhøjet fra 40 km/t. til 60 km/t.

I **Lg** kan indkørselsignalet for indkørende tog passeres med 70 km/t. – tilladt af ATC – i stedet for 40 km/t. begyndende ved Fast hastighedsnedsættelse fra km 1,0 (til km 0,0).

Strammes køreplanen så meget op, skyldes **IKKE** »Banedanmark har fornyet sporene på Langåbanen, ...«.

(BL)

Færre lyntog på Thybanen i K14

Thy får halvt så mange InterCityLyn-tog i hverdagene i den kommende køreplan, K14, der træder i kraft den 15. december. Det er en konsekvens af en række ændringer, som Arriva har ønsket at gennemføre på Thybanen.

Med ændringerne får kunderne bedre forbindelser til andre tog i Struer og ensartede minuttal i løbet af dagen. Som en konsekvens kører DSB ikke længere direkte InterCityLyn-tog fra CPH Lufthavn til Thisted om morgenen og tilbage igen om eftermiddagen.

I stedet skal kunderne skifte tog i Struer.

"Det er en rigtig god løsning, fordi den tilgodeser langt størstedelen af kunderne i Thy, der blandt meget andet får en ny køreplan med mere attraktive ankomsttidspunkter i Struer og Thisted i myldretiderne. Desuden bibeholder thyboerne de direkte InterCityLyn-tog fra Thisted til CPH Lufthavn om morgenen og tilbage igen om eftermiddagen – altså de lyntog, de fleste på Thybanen benytter," siger DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Han forklarer, at det er svært at tilgodese alle hensyn på Thybanen, der er en enkeltsporet strækning, hvor togene er nødsaget til at afvente hinanden på stationerne.

Som et eksempel fremhæver han, at det ville medføre et ophold på 38 minutter i Struer, hvis DSB skulle opretholde den direkte lyntogsforbindelse mellem Thisted og CPH Lufthavn om eftermiddagen.

"Forretningsmæssigt er det det rigtige valg, Arriva og vi har truffet, og samtidig er det den løsning, der kommer langt størstedelen af thyboerne til gode," siger han.

Thys fremtidige lyntog

DSB kører i dag fire daglige tog mellem Thisted og CPH Lufthavn. I K14 kører der i hverdagene kun to direkte lyntog: Fra Thisted kl. 6.56 og fra København H kl. 16.50 om eftermiddagen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 4. november 2013**
(JSL via BL)

Ti 5/11 2013

[> Forside](#) > [Nyheder](#) > [Nyhedsarkiv](#) > Arriva sætter rekord i tog til tiden

Arriva sætter rekord i tog til tiden

97,7 procent af Arrivas tog er kørt til tiden i løbet af årets første ni måneder. Det er rekord.

Arriva har leveret tog til tiden på næsten samtlige afgang indtil nu i år. 997 af 1000 Arriva-tog er i årets første ni måneder kørt til tiden, hvis man alene ser på Arrivas egen punktlighed. Medregner man de spor- og signalfejl, som Arriva ikke selv er herre over, er 977 af 1000 tog kørt til tiden. Det er det bedste resultat nogensinde.

»Vi har arbejdet benhårdt på at levere endnu flere tog til tiden, og derfor er det utrolig glædeligt, at vi har været i stand til at sætte rekord. Det er en stor bedrift og resultatet af mange menneskers stærke engagement og målrettede indsats for at give vores kunder gode rejseoplevelser, hver eneste gang de kører med Arriva,« siger togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva Danmark.

Rekorden skyldes, at den kundeoplevede punktlighed er blevet markant forbedret på tre strækninger:

Aarhus-Skjern – fra 96,0 til 97,6 procent

Skjern-Struer – fra 94,2 til 96,3 procent

Struer-Thisted – fra 97,7 til 99,0 procent

Arrivas punktlighed er også steget – fra 99,5 procent i 2012 til 99,6 procent i 2013.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/387-arriva-saetter-rekord-i-tog-til-tiden>
(BL)

To 7/11 2013

[> Forside](#) > [Nyheder](#) > [Nyhedsarkiv](#) > Køreplaner 2014 klar her på mitarriva.dk nu!

Køreplaner 2014 klar her på mitarriva.dk nu!

Køreplanerne for Arrivas strækninger er nu klar her på mitarriva.dk

...

De trykte køreplaner forventes klar på stationerne i løbet af uge 48.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/390-koreplaner-2014-klar-her-pa-mitarriva-dk-nu>

Downlaodet **torsdag 7. november 2013**
(BL)

Befordring af materiel og skinnevogne**Årsag:** Befordring af materiel**Operatør:** Captrain ApS

Tog RG 8620 (Pa-Fa), 2 MY 300, 100 km/t.

Pa 10.45, Kd 11.51, Fa 12.07.

Bemærkninger RG 8620 oprangering. 2 MY + 2 stoppemaskiner

Tog RG 8622 (Md-Fa), MY 150, 100 km/t.

Md 13.35, TI 13.44.

Bemærkninger TI Omløb af lok

RG 8621 oprangering: MY + Stoppemaskine

Tog RG 8622 (Fa-Md),

Fa 12.52, Md 13.01.

Bemærkninger Md Omløb af lok

RG 8622 oprangering: MY + Stoppemaskine

Tog RG 8623 (Fa-Hb), 2 MY 300, MY 300, 100 km/t.

Fa 15.20, Vj 41, Ar 16.36-17.36, Hb 18.40.

Bemærkninger Ekspederes i sporgruppe 400

RG 8623 oprangering Fa-Ar. 2 MY + 2 stoppemaskiner

RG 8623 oprangering Ar-Hb. MY + 2 stoppemaskiner

Tog RG 8624 (TI-Fa), MY 150, 100 km/t.

TI 14.20, Fa 14.25.

Bemærkninger RG 8624 oprangering. MY + Stoppemaskine

Tog. RM 8625 (Hb-Hr), MY 0, 120 km/t.

Hb 19.25, Ar 20.19-31, Ry (52)-53, Fu 21.(20)-27, Hr 21.52.

Bemærkninger Lok fra RG 8623 til RG 8627

Tog RG 8627 (Hr-Hm), MY 400, 100 km/t.

Hr 22.39, Ho 23.11-12, Hm 23.21.

Bemærkninger RG 8627 oprangering. MY + læssede skinnevogne

Kilde. Toganmeldelse nr. 22916, **mandag 11. nov 2013**

(BL)

On 13/11 2013

Befordring af snepløve Ar-Lg**Årsag:** Befordring af materiel**Operatør:** Captrain ApS

Tog RG 308633 (Ar-Str), Ar-Lg MY 100, Lg-Str MY 0, Hast. km/t. Ar-Str 70

Ar 1.00, Lg 2.22½-3.17½, Rk (42)-51, Sk 4.(31)-43, Str 5.31.

Bemærkninger MY er uden ATC RG 308633 beforder Ar-Lg 2 snepløve.

Kilde. Toganmeldelse nr. 23029, **tirsdag 12. november 2013****Befordring af materiel og skinnevogne Hm-Hr****Årsag:** Befordring af materiel**Operatør:** Captrain ApS

Tog RG 8628 (Hm-Hr), MY 200, 100 km/t.

Hm 4.40, Ho 58-59, Hr 5.28.

Bemærkninger RG 8628 oprangering. MY + tomme skinnevogne

Tog RM 8629 (Hr-Str) Hr-Str, MY 0, 120 km/t.

Hr 18.15, Ho 48-49, Str 19.00.
Bemærkninger Lok anvendes til placering af sneplov

Tog RM 8630 (Str-Ar), MY 0, 120 km/t.
Str 20.03, Ho 15-16, Hr 46-48, Bg 21.(03)-26, Sv (47)-56, Ar 22.28.
Bemærkninger Ar Ekspederes i sporgruppe 400
Kilde. Toganmeldelse nr. 22916, **mandag 11. nov 2013**
(BL)

Fr 15/11 2013

> [Forside](#) > Arriva sætter rekord i tog til tiden

Sporarbejder

Sporarbejde

Der er p.t. ingen planlagte sporarbejder.

Tidligere annonceret sporarbejde i Hjerm fredag/lørdag den 15. og 16. november samt fredag/lørdag den 22. og 23. november 2013 **ER AFLYST!**

På Banedanmarks hjemmeside under "Banearbejde" kan du få flere informationer om de enkelte sporarbejdsprojekter, som bliver gennemført på Arrivas strækninger. Du kan besøge Banedanmarks hjemmeside på www.bane.dk

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/sporarbejde>, downloadet **fredag 15. november 2013**

På Banedanmarks hjemmeside lykkes det ikke at finde information om aflysning af sporarbejdet. Der har i flere måneder været La **60** i sydenden af **Hm** samt La **40** i spor 1.
(BL)

Sø 15/12 2013

Slagelse får nyt eksprestog – Borup mister sit

DSB imødekommer et ønske fra kunderne og indsætter ekstra eksprestog på den stærkt trafikerede strækning mellem Slagelse og København H. Det sker fra køreplansskiftet den 15. december.

Det nye tog kører fra Slagelse kl. 7.42 og ankommer til København H kl. 8.43. I den modsatte retning kører det kl. 15.59 og ankommer kl. 17.02. Undervejs standser det i Sorø, Borup, Viby Sjælland, Høje Taastrup og Ny Ellebjerg.

Om morgenen aflaster det nye eksprestog, Re 4314, det populære morgentog, InterCity-tog 904.

For kunderne er der flere fordele i at skifte fra InterCity-tog 904 til Re 4314: Rejsetiden er den samme, der er masser af siddepladser og mulighed for at arbejde i toget.

Borup mister eksprestog

DSB har besluttet at indstille kørslen med Borup-Ekspressen, Re 4310, der kører fra Borup kl. 7.31 og ankommer til København H kl. 8.11, fordi der ikke har været kunder nok til det.

DSB sætter i stedet et ekstra togsæt på Re 8308, der kører fra Borup kl. 7.29 og ankommer til København H kl. 8.13.

Sammenlignet med Re 4310 er Re 8308 fire minutter længere undervejs, fordi det standser ved flere af de mellemliggende stationer.

Formålet med ændringen, som træder i kraft den 15. december, er, at flere kunder får en siddeplads. I dag må nogle af kunderne stå op.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 13. november 2013**

(JSL via BL)

TRÆKKRAFT

To 5/9 2013

To MZ ved postperron i Fa

Ved den gamle postperron, perrons 3 nordende over perronovergangen, holder der to MZ:

MZ 1452 og MZ 1456 og tre **røde** 185.

(BL)

On 11/9 2013

En 185 ved postperron i Fa

Ja, der eneste lokomotiver, der holder ved den gamle postperron, perrons 3 nordende over perronovergangen, er RSC 185 327-1.

(BL)

On 25/9 2013

DSB ME 151(6)

I dag så jeg den nymalede DSB ME 151(6) i RØ 2217 i **Næ**. I ende 2 og på lokomotivets venstre side (som var de to sider, jeg kunne se), står der kun 151.

Holder løbet vender 151(6) tilbage i 2230 og kører derefter 2243 og 2254. I morgen, **onsdag 26. september 2013**, køres 2501, 2504, 2513, 2516, 2525, 2528, 2537, 2540, 2549, 2552, og 3565, men da lokomotivet overnatter på **Blv**, er der risiko for det slås ud af løb ...

Men bliver den i løbet fortsætter den **fredag 27. september 2013** i 3508, RØ 8029 Kh 08:09 – Ro 09:06 og M 8012 Ro 09:12 – Kh 09:34.

(JSL via BL)

Sø 27/10 2013

DSB MT 167 verschromtet

CFL Cargo Werkstatt in Pattburg/Padborg die DSB MT 167 (Frichs 653/1960.

Billedet er fra **Pa søndag 27. oktober 2013**

Kilde: <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?30,6622477>, 08/01 – Auslandsforum "classic" dateret **tirsdag 29. oktober 2013**

(LuJ via BL)

Ti 29/10 2013

MT 167 skrottet

Overskriften er desværre aldeles korrekt. Derefter må der været 5 MT tilbage.

(LuJ via BL)

Sø 10/11 2013

Lok på mdt Kj en søndag

Udendørs stod MY 1158 med en træk Contec Rail Fccs, MX 1006, MX 1017 og MX 1018. MX 1008 + MY 1154 stod med vognene fra om fredagen, og Köf 275 stod foran værkstedet.

(JSL via BL)

GODSVOGNE

To 20/6 2013

Eanos på læssevejen i Kd

Denne dag og **søndag 23. juli 2013** så jeg GC Eanos 041 (E1) 31 74 537 5 004-2, 005-9 og 019-0 stå på læssevejen i **Kd**, de læsses med rustfri stålskrot.

(JSL via BL)

Ma 24/6 2013

Cheminovas navn påklisset en Zagns

I dagens tog 970 (Røn-Lmv) ses en rød mærkat:

Cheminova

Bf. Maschen Rbf.

Det er på nummertavlen på 33 RIV 80 D-VTG D 7809 234-7 Zagns.

Det er første gang, Cheminovas navn ses på en godsvogn.

(Jen BL)

To 27/6 2013

Habbis i Fa

så jeg DB Habbis 345 31 80 2767 013-8 i **Fa**, det er vistnok den eneste af BA 345 og 346, der er malet rød. Desværre havde den en del graffiti på den ene side og nogle tags på den anden side. Der var bl.a. også fem DB Tads⁹⁶¹ (ex Tadgs⁹⁵⁸) på vej til **Vj** med kalk.

(JSL via BL)

Ti 2/7 2013

Hbillns i Sdr. Havnegade i Kd

I dag gik turen hjemad. Ved enden af sporet på **Sdr. Havnegade** stod DB Hbillns³⁰⁵ 21 80 2462 032-8, det er flere år siden, jeg har set vogne helt derude.

(JSL via BL)

Ti 9/7 2013

Gul Xtg i Ha stoppet

Gul Xtg 40 86 950 1 203-4 har stået efterladt (sneen er smeltet) i rghovedet i **Ha** (Hadsten). Den blev notet **mandag 21. januar 2013**. Nu er det er årsagen set fra et forbi kørende tog:

(BL)

**BANEDANMARK
STOPPET**

To 19/7 2013

Gul Xtg i Ha borte

På **gul** Xtg 40 86 950 1 203-4 malinger der at blive læst, hvad der står på den **røde** seddel i den øverste linje efter **BANEDANMARK**. Stor er overraskelsen, at fladvognen er borte. Ukrudtet er kørt over, så vognen er ikke fjernet med en kran; den kan ikke køre på gummihjul dér.

(BL)

Fr 2/8 2013

BRENNTAG ((&&

På **Strandgade 35** på **Vj Havn** holdt der kl. 17.57 følgende: 33 RIV 80 D-NACCO 7929 326-6 Zacns.

(BL)

On 7/8 2013

To Fccs i Pe

Der er rustne skinner i **Pe** (Vipperød) grundet en sporspærring frem til **søndag 1. september 2013**. I sydenden af spor 1 ud for den tidligere læssevej holder **ContecRail** CONTC 40 86 946 0 612-5 Fccs + 40 86 946 0 608-3 Fccs. Læssevejen er altså taget i brug igen med pålæsning af skærver.

(BL)

Fr 30/8 2013

Godsvogne i Rg

Pass. til **Ro** 09:55 for at køre tre omgang **Ro-Kj-Ro** i rap.

På vejen til **Ro** stod der ingen godsvogne i **Rg**, men på vejen hjem stod **MK 622** sammen med en DB Hbbillns³⁰⁵, så man har sikkert rangeret hos P.P. Jensen i dag. Kun ganske få tomme bilvogne i **Rg**.

(JSL via BL)

Lø 31/8 2013

Godsvogne på Vj Havn

På **Nordkajen** holder:

33 RIV 80 <u>D</u> -ERMD	932 6 161-2	Uacns	ermewa
+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 136-9	Tds-z ⁹⁵⁸	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 814-1	Tds-z ⁹⁵⁸	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 819 163-3	Tds-z ⁹⁵⁷	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 835 175-7	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj
+ 31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0 835 151-8	Tds ⁹⁶¹	Rutevogn fra Faxe Kalk, Nordkajen, Vj

Der er kommet en ny tilskuer:

JEPPE JEPPESEN II.

På hjemmesiden for havnen står der

Den afløser den gamle **JEPPE JEPPESEN**.

Det er tid til opdatere hjemmesiden.

06-11-2012

Vejle Havn har netop underskrevet kontrakt med det hollandske værft, DAMEN, om levering af en ny isbrydende bugserbåd.

Den ny bugserbåd afløser den gamle, JEPPE JENSEN, som går på pension i 2013, efter 48 år i aktiv tjeneste.

...

Den ny båd forventes leveret i august 2013.

BRENNTAG ((&&

På **Strandgade 35** på **Vj Havn** holder 33 RIV 80 D-NACCO 7929 326-6 Zacns. Det er en rutevogn.

Set i tog G 7520 (Hr-Fa) i **Hr torsdag 18. juli 2013**. Det stod her også **fredag 2. august 2013**.

(BL)

Fr 18/10 2013

Green Cargo Maxi-lådor gennem Danmark

Fredag aften passerede et vestgående Hector-godstog **Ro**, lige inden jeg fik afgang med RØ 2471 klokken 22:59. Forrest var en Sgg..rs bærevogn med to Green Cargo Maxi-lådor (stort isoleret veksellad). Dem har jeg aldrig før i **Danmark** og egentligt vel også lidt mærkeligt, det kører i et Hector-godstog.

Godsvogne på Vj Havn

Sydkajen blev ikke besøgt.

På Nordkajen i det nordre spor fra V:	33 RIV 80 <u>D</u> -DB	9326	607-4	Uacns
På Nordkajen i det søndre spor fra V:	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0835	002-3	Tads ⁹⁶¹
	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0835	099-9	Tads ⁹⁶¹
	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	083	5 001-5	Tads ⁹⁶¹
	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0835	029-6	Tads ⁹⁶¹
	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0835	148-4	Tads ⁹⁶¹
	31 RIV 80 <u>D</u> -DB	0835	003-1	Tads ⁹⁶¹

På Tads⁹⁶¹ 0835 148-4 stod:

Dolomit er en kalkbjergart, hvor over 50 % (vægtmæssigt, eller areal i tyndslib) består af mineralet dolomit (CaMg(CO₃)₂) – navnet bruges både om en bjergart og et mineral. Dolomit (bitterspat) er et karbonatmineral med den kemiske formel CaMg(CO₃)₂. Kilde: WIKIPEDIA. Den frie encyklopædi

Nur für Dolomit

FAHRZEUG DARF NUR
MIT GESCHLOSSENEM
DACH BEWEGT WERDEN

Ved **BRENNTAG** (&& i **Strandgade**:

37 RIV 80 D-NACCO 7867 743-2 Zacs

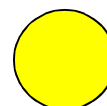
Sporskifte 151

Efter sporskifte 151 i det højre sidespor står NACCO-tankvognen inde bag trådhegnet på fabrikken Den venstre streng af sidesporet har ikke været brugt i flere år og er sandet til i rillerne.

– *Måske bliver sporskifte 151 pludselig en dag fjernet?*

To klik!

(BL)



Ma 4/11 2013

Stort rødt DB-logo

Om aftenen var jeg sammen med *PKL* og *KB* i **Kj** for at høre om *KB*, **Kalvehavebanen**, banens historie hos ØSJK.

På pladsen i **Kj** stod fire DB/AAE Habbi..., de to af dem med stort rødt DB-logo.

(JSL via BL)

Sø 10/11 2013

Godsvogne i Kj

Jeg tog bilen til **Kj** for at få fotos af de to tankvogne og de to af de fire Habbi..., der havde stort, rødt DB-logo. De to tankvogne var Zans 37 80 7836 008-8 (TVP 1992) – vognen var nyrevideret og – malet og havde mistet påskriftspladerne, så nummer og data var malet direkte på beholderen, og 33 80 7848 197-9 (LHB 1979).

De to vogne med stort, rødt DB-logo var Habbins 354 31 80 2772 125-3 ex. DB 2770227 og Habbins 354 31 80 2772 038-8 ex. 2780040-0.

(JSL via BL)

Ma 11/11 2013

Godsvogne i Kj

I **Kj** stod de to tankvogne og de fire Habbi..., jeg så om **søndagen** stadig på pladsen, men der blev arbejdet flittigt ved fjernvarmearbejdet, sikkert fordi sporet skulle være klart tirsdag. MK'en kunne jeg ikke se, så den stod nok ligesom om søndagen inde hos Junckers. Der har jeg ikke set den stå før.

(JSL via BL)

On 13/11 2013

Godsvogne i Rg

På læssesporret i **Rg** stod tre DB Hbbilns³⁰⁵. Den ene af dem, kunne jeg se, var ankommet med "Sammelgut" fra **Italien** til Steen Hansen Transport A/S. Jeg troede det var Ardagh glas, der læssede glas på det spor (i nærheden af den nedrevne remise), *men måske har Steen Hansen Transport modtaget vogne i længere tid?*

(JSL via BL)

Ti 5/11 2013

Efteruddannelse i teknik om bl.a. orange crash-puffere på litra DD

De sidste dage er gået med efteruddannelse, i dag **tirsdag 5. november 2013** i teknik. Her fik vi vist lidt om nye puffere på DSB DD-vogne – orange crash-puffere fra EST. Jeg har nu ikke selv lagt mærke til nogle endnu ... De nye puffere skulle kunne optage ti gange så meget energi som de gamle, men går så også i stykker "efter brug".

(JSL via BL)

TOGSÆT

On 14/8 2013

Ny køreplansholder i Lint-førerrum

I dag ses en turkisfarvet køreplanstavle med en klemme øverst til at fastgøre en papirudgave af tjenestekøreplan i begge førerrum på AR AR 1013.

(BL)

Fr 30/8 2013

Aktuelle links om IC4

<http://ing.dk/artikel/nu-har-ic4-kostet-over-seks-milliarder-kaemperegning-venter-forude-161370>

<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/bilag/333/1275455.pdf>

<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/spm/678/svar/1070134/1275462.pdf>

<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/spm/678/svar/1070134/1275463.pdf>

Mere læsestof har Havarikommissionen, der i dag har offentliggjort en rapport på 412 sider om **Marslev**-hændelsen.

(JSL via BL)

On 9/10 2013

ERTMS i DSB MR sæt 31

Den **9. oktober 2013** var der fremvisning af MR-sæt 31, der som første danske køretøj har fået monteret ERTMS. Jeg var desværre ikke til stede, men det blev oplyst, de planlagte prøvekørsler ikke kunne starte i uge 43 i **Fa** som planlagt, men formentlig først kommer i gang i uge 47 eller 48 pga. manglende tilladelser.

DSB har tilsyneladende 53 køreklare MR-togsæt.

Toget har endnu ikke fået den nye GSM-R radio, formentlig fordi man i første omgang skal teste STM-modulet.

I øvrigt forventer DSB i 2030 at have 200 togsæt af kun to typer! Men lad os nu se, hvad der sker; jeg tvivler på det er realistisk ... Hvis der nu bygges nye Øresundstog, er de jo ikke ret gamle i 2030.

(JSL via BL)

Lø 26/10 2013

Movember påmalet (igen)

Det var skægt at se det første sete togsæt, AR AR 1014 A+B at have fået den sorte dekoration på hver front. Læs herom på <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/380-arriva-stotter-movember>

(BL)

S-TOG

Fr 9/8 2013

Syv rekordmåneder i S-tog

Sammenligner man de syv første måneder i 2013 med de samme syv måneder fra tidligere år, har S-tog aldrig haft færre signalforbikørsler, bedre rettidighed, højere pålidelighed og færre kunde- og driftsforhold der forsinker togene.

Rettidigheden lå på 97 % de første syv måneder og pålideligheden på 98 %.

De seneste syv måneder har der været 17 signalforbikørsler, hvilket er et fald på 8 i forhold de første syv måneder i 2012. I juli måned var der 0 forbikørsler og det er det niveau der skal forfølges hver ag.

Forsinkede tog der skyldes kundeforhold (eksempelvis kunder med cykler eller i kørestol) er faldet fra 0,3 % i 2012 til 0,2 %. Det er markant, da der i 2013 måles på forsinkelser ved 1:59 minutter mod 2:29 minutter de tidligere år.

"De gode resultater skyldes en god infrastruktur, men også i høj grad medarbejdernes indsats, hvor en god samarbejdsånd præget af fleksibilitet, vilje til at give den en ekstra skalle og godt humør har gjort forskellen. Dem vil jeg gerne sige tak til. De er med til at give vores kunder en god oplevelse når de tager

toget. Nu er udfordringen at holde fast, så vi når i mål med et historisk årsresultat.” siger Anders Egehus, direktør for Operation & Strategi.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 9. august 2013**
(JSL via BL)

METRO

FÆRGER

Lø 13/7 2013

Færger på gas kan redde menneskeliv

^a Ny gasfærge mellem Danmark og Norge er en kæmpe fordel for mennesker og miljø.

^a Skibsfarten er årligt skyld i 50.000 dødsfald i Europa.

Når passagererne om bord på MS Stavangerfjord søndag aften forlader Hirtshals, kan de have god samvittighed. De er nemlig passagerer på verdens måske mest miljøvenlige færge. Selskabet Fjord Line har fået bygget to splinterne færger, ...

GASFÆRGER

Grønne færger

To nye gasfærger På ruten mellem Hirtshals, Stavanger og Bergen reducerer udledningen af partikler dramatisk.

^a 92 pct. færre NO₂-er.

^a 100 pct. mindre svovl.

^a 98 pct. færre partikler.

^a 22 pct. færre drivhusgasser.

Første gasfærge fra Fjord Line sejler jomfrurejse fra Hirtshals

søndag den 14. juli 2013.

^a Har plads til 1.500 passagerer og 600 personbiler.

^a Pris: Ca. 1 mia. kr.

Kilde: Fjord Line

Gasmotor: 200 mio. kr.

...

Kilde: **MORGENAVISEN Jyllands-Posten**, dag . juli 2013, side 20-21
International korrespondent LARS FROM

Nu kan du bestille din rejse med MS Stavangerfjord i 2013

Booking for 2013 er åbnet, du kan allerede nu bestille næste års ferie til Norge med vores første nye cruisefærge.

MS Stavangerfjord sejler ud på sin jomfrurejse fra Hirtshals søndag 14. juli. Skibet vil have fire ugentlige afgangene fra Hirtshals gennem sommersæsonen frem til søsterskibet sættes i drift i september 2013. Med begge skibe i drift vil vi tilbyde daglige afgangene på strækningen Hirtshals – Stavanger – Bergen og Hirtshals – Langesund.

Første sejling med MS Stavangerfjord fra Hirtshals afgår søndag 14. juli kl. 21.00

Kilde: <http://fjordline.com/da/Vores-skibe/Vores-nye-skibe/Nye-skibe/>

Aftenstemningsbilledet af MS Stavangerfjord viser en kulørlagt tegning af færgen.
(BL)

De sidste tøf fra færgen Stenøre

M/F Stenøre er solgt til husbåd i København og åbenbart forlod Branden-Fur-overfarten for sidste gang **onsdag 22. maj 2013** – formentligt for egen maskine. »De sidste tøf fra færgen Stenøre« kan ses på <http://www.furnyt.dk/2/index.php/artikler/alle-artikler-datoorden/2322-de-sidste-tof-fra-faergen-stenore>
(LuJ via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

On 22/5 2013

Sporarbejde ved den tredje remise i Vem

Gule Mjba MT 52 holdt på det ene af sporene ved remisen, og i formiddags blev der arbejdet med den. Ved middagstid havde den forladt Vem. Der mangler at anbringes sand eller skærver mellem svellerne i de to spor foran remisen.

Den anden remise i Vem

Den anden remise i **Vem** var **gul** og lå i Y-et, hvor strækningen fra **Lmv** mødes med spor 1. I nogle år henstod VLTJ 6, har det antagelig været, her, og remisen var så kort, at de to puffer i den ende måtte afmonteres.

Læs mere om SkinneBus Gruppen Vestjylland på gruppens hjemmeside <http://sbgv.dk/>
(BL)

To 23/5 2013

Anlæg af remisespor til den tredje remise i Vem

Der findes nu to spor, gruppen kan benytte. I det sydligste spor lå den anden, enkeltsporede VLTJ-remise. Sporet til den nu nedrevne remise forløber mellem træerne og den N for hvide remise beliggende på en anden matrikel. Et billede kan ses i **Jernbanen**, juni 2013, nr. 3 under **Ajour** side 21.

I det sydligste spor holder fra V: Ym 6+Yp 24+Ym 5 og Ys 2+Ym 4. Alle fem vognsider er på sydsiden overmalede med graffiti. Det skyldes, at graffitimalerne har ønsket vandalisering af gammelt Y-togsmateriel. Havde bevoksningen mod S været total, så ingen ville kunne se/"beundre" vedkommendes/deres "dekoration" (deres egen opfattelse), *var de fem vognsider måske slet ikke blev "dekorerede"?* Remisesporet er 60 meter langt, og trevognstoget måler 56 meter. Derfor bliver det godt, når så meget som muligt kan komme under tag og undgå vandalisering.

I remisen holder et Y-tog, og det var ikke muligt at se hvilket. Det kan være YBM 17.
(BL)

On 19/6 2013

Vogne reserveret til DJK og DSBM skrottes

Det kunne se ud til, at de tre DB-vogne af dansk oprindelse, der i nogle år har stået i **Pa**, og som var tænkt bevaret af DJK og DSBM som repræsentanter for de seneste godsvognstyper og samtidig som repræsentant for de sidste godsvogne, bygget i **Danmark**, nu skrottes i **Tyskland** – se <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?31,6454167>.

(JSL via BL)

Fr 28/6 2013 + ma 1/7 2013

Et kulinarisk oplevelsestog

DSB Museumstog skal i de kommende en tur til **Sgb** med et kulinarisk oplevelsestog. Der kan læses nærmere om sagen via de to links herunder samt sikkert en hel masse andre steder på internettet.

<http://www.museumstog.dk/?p=kalender&planid=438&lid=438>
<http://frederikshavn.dk/Sider/arrangement.aspx?arrangement=73>

(LuJ via BL)

Lø 6/7 2013

MZ 1401 kørte til Rf

DSBM MZ 1401 blev set med museets tur til og fra **Rf**.

(JSL via BL)

Sø 14/7 2013 – on 31/7 2013

SJK MH 304 udlånes fra SJK til LfB

Kilde: <http://www.limfjordsbanen.dk/images/nyhedsmail/pufferen12-2013.pdf>

(LuJ via BL)

To 4/7 2013

Nyt fra SkinneBus Gruppen Vestjylland

I skrivende stund er vi kommet så langt, at der er etableret sporforbindelse fra VLTJ's gamle remisespor (spor B) og ind i vort nye domicil, som er en gammel fabriksbygning, hvor der nu er 60 meter spor; nok til at huse de to gamle svenske dadelæsker VLTJ D16 og VLTJ 17 samt Mjba 15.

Den kommende tid kører vi på **Bjergbanen** i **Lmv** (uge 27 til 32) på alle hverdage undtagen **lørdage**, så aktiviteterne i **Vem** om **lørdagen** vil nok køre for lidt lavere blus end normalt.

Kommende opgaver

Af kommende opgaver er der mange. Vi skal have færdiggjort sporet samt inddækning ved port, sået græs samt have lagt en del fliser inden vinter.

(PP via BL)

Fr 19/7 2013

Kørsel med damplokomotiv Ar-Rå-Ar

Under et togskifte i **Ar** fredag **19. juli 2013** lå der i spor 4 et A3-ark med følgende overskrift:

21. og 28. juli samt 4. august

Med Veterantog mellem Aarhus og Ryomgård

Der mangler et årstal; måske er det en gammel reklame?

På det store billede ses DSB K 563 med én lanterne (desværre tændt) og hvid særtogsplade Ē. Det er SIR nr. 65. »Kendingssignal for særtog«, **dagsignal**, Rund, hvid skive.

Kilde: **SIR**, side 1230-IV. Gyldig fra 10/1, 1967.

Det manglende årstal, for at kunne se om det er i året **2013**, der køres, og kørslen kan der læses mere om på <http://www.museumstog.dk/?p=kalender&planid=458&lid=458>

Reklamen og kørslen er gældende for året **2013**.

(BL)

Lø 20/7 2013

I Ryomgård bliver lokomotivet drejet og vandforsynet

Dampslag i Ar

Selv der ikke kigges på tog, kan hørelse afsløre forskelle på forskellige slags tog. Togsæt lyder ikke af meget, og lyden er temmelig ensartet fra hver vogn. Når der så kommer godstog, høres en helt anden skrاملen af hjul og ringende klodsbremser ved slag mod flanger.

Kl. 18 her til aften høres der vognraslen, der IKKE er et togsæt. Hurtigt kigges for at se godstoget, selv om dette ikke er særlig sandsynligt med et godstog en **lørdag** aften. Der var et "rigtigt" tog: K 563, der trykker en pakvogn og et par personvogne gennem spor 1 i retning af 500-sporgruppen. Ved enden perronerne høres lige lidt dampslag. Lækkerret en sådan lørdag aften se og hørte dampstog. Der er regelmæssigt, for de næste tre søndag kører K 563 Ar-Rå-Ar.

(BL)

On 24/7 2013

Kørsel med MT 152 Bm-Lk-Bm

DJK Veterantog Vest kører alle fem **onsdage** i juli 2013 mellem **Bm** og **Lk**.

MT 152 kommer fra spor 2 i remisen på **mdt Bm** og hen til de tre brune personvogne fra det nutidige spor 5. Oprangeringen er MT 152 (g) + CLE 1672 + Au 253 + 50 86 29-25 401-4 BHL.

Cirka kl. 10.05-09 standser DSB MG 5867+67 i spor 2. Det er et prøvetog. Læs herom under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**.

Fra **Bm** er der rettidig afgang kl. 10.24 for VtV-toget som tog VP 226400 (Bm-Lk), og der standses ved alle togekspeditionssteder undervejs, dog ikke nedlagte **Ant** (Andst 1909-1969). Den hvide stationsbygning er godt gemt bag høje grantræer.

Fra **Vn** (Vejen) køres der ad 1. hovedspor til **Lk**. Ankomst sker i **Lk** spor 2 kl. 11.20 (23). Det skyldes, at indkørselssignalet stod på "Stop" grundet et sydkørende godstog og et personførende tog. Efter omløb gennem spor 3 holdes der så længe i spor 2, at DM på MT 152 standses.

Da et gennemkørende tog mod **Es** er forsinket, og et Sønderborg-tog også skal benytte spor 1, bliver afgang for tog VP 226405 (Lk-Bm) først kl. 12.07½. Da der denne meget varme sommerdag er ikke så mange passagerer med, som på tidligere kørte **onsdage**, standses der på stationer uden af- eller påstigende passagerer kun få sekunder.

Ankomst **Bm** 12.49½ (+½) med tognummer VP 226405 (Lk-Bm).

I **Bm** omløbes der om via spor 2, og den næste tur til **Lk** har tognumrene VP 226410 (Bm-Lk) og VP 226415 (Lk-Bm)

Dagens fjerde tog ankommer til **Bm** spor 3 kl. 15.50½ (2½), og efter omløb sættes de tre brune vogne i spor 5. MT 152 kører i hus på mdt **Bm** klar til den næste tur den næste **onsdag**. Se et billede, [billetprisen](#) og [køreplan](#) samt materiel på <http://www.veterantog-vest.dk/>

Materiel i Bm spor 5 (tidligere spor 6)

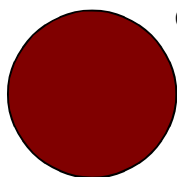
Fra Ø: CLE 1672 + Au 253 + 50 86 29-25 401-4 BHL.

Gult troljeførerhus 75 læsset på undervogn 20 86 081 5 015-6 Carlsberg, tidl. ZA 99 315

+ DSB Hims 21 86 211 4 509-1, stel.nr. 21 86 210 2 509-5

+ DSB 20 86 083 5 277-8 Hos-v.





CII 1495 + 25 RIV 86 DSB 150 0 105-8 Gbs + 150 0 114-0 Gbs + 150 0 111-6 Gbs

Ard 119 (g)	20 86 081 5 083-4
MT 152 (g)	21 RIV 86 DSB 211 4 204-9 Hims

Trolje 104 + bivogn 70a. Cls 1714 + gul hjælpevogn 203-9
MHVJ Gs 41 193 + DSB 40 86 941 3 343-5 + MHVJ tjenestevogn 425⁶⁾

En udførlig oversigt med hvert køretøjs historie med tidligere numre kan ses under

<http://www.veterantog-vest.dk/>, **Rullende materiel**.

(BL)

Sø 28/7 2013

K-maskine på drejeskiven i Rå

Tre **søndage** i træk kører en K-maskine fra **Ar** til **Rå** og får på **mdt Rå** vand samt drejes.

Det må opleves, så i dag rejses der med tog R 5416 (Str-Ar) med afgang fra **Str** kl. 7.11 og vente i **Ar** fra kl. 9.15 til kl. 10.30, der er afgangstid for tog VP 226303 (Ar-Rå). Ankomst til Rå kl. 11.27. Derefter er der et ophold på to timer på nær to minutter, før der returneres til **Ar** med ankomst 14.17

Ar km 0,0

Ved indkørsel til Ar kigges der ud til venstre på 500-sporgruppen, hvor K-maskinen har overnattet efter fra kørslen i går på **Odderbanen**. Jo, det ryger fra en MG-tog; der er ikke udstedt dampforbud. I de første tre uger af juli 2013 er der på landsgennemsnit kun faldet 2,2 millimeter nedbør. Sidste weekend kørte K 563 og der sker heldigvis også i dag. I går regnede det i over en time i **Str**, men det er ikke sikkert, at de også gjorde det på **Djursland**.

Et billede bliver skabt af:

Spor 502: AR AR 1001.

Spor 500 DSB MG 5604. Graffitiplagede DSB MRD 4278+78 er skjult bagved.

Spor 501 DSB K 563 + DSB Hd 38 364 + DSB Cc 10781 + DSB Cf 10173 + DSB Ff12250.

Spor 503 Sneplov 137-0, sneplov 145-3, **gul** TR 088, DSB Gs 40 033 + Db 5101, MY 1101.

Frygten for dampforbud blev manet effektivt i jorden, idet himlens lodrette sluser åbner for vandet. Alle sluser er åbne, lige inden tog 226303 kl. 10.04 rg lidt for forsinket ad spor 1 ud på **Østre Plads** og trykker tilbage gennem "tunnelen" og helt fri af vejbroen med **M.P. Bruuns Gade**. Alle passagerer skal derfor gå helt til den ydre del af perron 3. Det skyldes, at biografen oppe i "stationsbygningen" har et indsnagningsanlæg lige ved eskalatoren i østenden af perron 3.

Kl. 10.29½ (+½) afgår det fuldt belagte tog 226303.

Ar-Rå

Der standses undervejs således:

Øs 10.34-38½ (+1/+½), **Lp** 49-50 (21/21), **Øds** 57½-58½ (21½/21½), **Os** 11.08-11 (+2/+1), Rå 11.27½ (2½).

Toget må køre med 70 km/t., og der blev kørt godt til. Skydevinduerne stod åbne denne lumre formiddag, og der var bare K-maskinedampslag for alle pengene (150 kroner t/r) megen af tiden. Desværre er der heller ingen dato på, så en mulighed er forsigtigt at skrive datoen på med en blyant **28.07.13**. Der er godt nok en stram køreplan.



Tidligere tider

Første besøg skete med tog 651 (Rd-Rå) køre af en solo MO: DSB MO 1979 med ankomst kl. 6.18½ (+1) **lørdag 1. maj 1971**. Tog 651 sat til MO 142 men var altså kun MO 62.

Omkring kl. 8.30 blev der fotograferet på et billede:

⁶⁾ Tidligere DSB 40 86 952 0 425-0 Værkstedsvogn for hjælpepetogskran 982 3 145.

Tog 664 (Rå-Rd)	DSB <u>MO 1979</u>	afgang	8.34
Tog 618 (Rå-Ar)	DSB <u>MO 1851</u>	standsning	8.27-31
Tog 615 (Ar-Gr)	DSB MO	standsning	8.30-33

Næste billede tages kl. 6.23 ved det andet besøg **lørdag 8. maj 1971**:

Tog 609 (Ar-Gr)	DSB <u>FK 676+MF 675</u>	standsning	6.13-23
Tog 652 (Rå-Rd)	DSB <u>MO 1869</u>	afgang	6.44.

Der var tre perroner med hver sit perronspor 1, 2 og 3. Tre sidespor: spor 4, 5 og 6.
(BL)

Om damptiden på Grenaabanen

DSB K 563 var stationeret i 1950'erne **mdt Ar** og kørte bl.a. til **Gr**.

I TK II **7. oktober 1951** og TK II **31. maj 17. maj 1953** er anført tog 631 (Ar-Gr), K 180 (D 200), Daglig, 70 km/t., med afgang fra **Ar** 14.26, **Rå** 15.45-53 og ankomst til **Gr** 16.37.

Næste dag returnerede K-maskinen i tog 620 (Gr-Ar), K 180, Daglig, 70 km/t., med afgang **Gr** 9.45, **Rå** 10.22-25 og ankomst **Ar** 11.41.

Tog 620 brugte om turen **Rå-Ar** med 11 standsninger undervejs 76 minutter. I dag skal tog VP 226304 (Rå-Ar) klare turen med kun 4 standsninger på 52 minutter. Jo, K-maskiner kan stadigvæk køre godt til.

Et togpar mere var også sat til at blive kørt af litra K.

Rå km 40,2

Stationsbygningen, pakhud, de andre bygninger og vandtårnet er i ganske stand, ja, der de næsten nyopførte ud, men billeder af tog bliver ikke pæne med det kravleforhindringshegn mellem perron 1 og perron samt S for spor 2. Den flotte stationsbygning udseende – med eller uden tog – bliver mindre pæne af den (sikkerhedsmæssige nødvendige) zonegrænse.

Cirka 150-160 passagerer stiger ud. Straks foretages der omløb og vognene sættes over i spor 3. Der er to 1¼ meter høje ~~mur~~, der forhindrer passagerer i at skyde genvej fra perron 1 over spor 1 til perron 2 samt i meget længere længde mellem spor 2 og pladsen med spor 3 og flere andre spor. Derfor må alle gå den lange vej hen til ovk 73 i km 40,4, **Slotsgade**, hvor RGGJ drejede fra, og hen ad **Museumsvej** langs læssevejen ud til **mdt Rå**, en tur på 0,8 km, der er vist på et kort på <http://www.djbm.dk/aktivside.php?id=51>. Klik på [Vis stort kort](#).

Djursland Jernbanemuseum

En indgangsbillet er grundet de mange besøgende lavet ved et telt. Der betales 25 kroner for en edmonsonsk billet fra ETJ, der antagelig ikke er autentisk fra før lukningen **søndag 31. marts 1968**. Desværre er der ingen dato på billetten, så med en blyant ... **28.07.13**. ETJ's forløb ved **Skærsø** kan ses ganske tydeligt på www.krak.dk, **Hybrid**.

Museets hjemmeside er <http://www.djbm.dk/>, og der kan ses andet end selve museet og materiel. For eksempel er der under Billedgalleri et underkapitel **Renovering af Grenaabanen 2004–05** med billeder fra »I perioden 11. september 2004 – 16. januar 2005 udførte Banedanmark et omfattende spor- og signalarbejde på strækningen Århus-Ryomgård.«



Edmonsonsk indgangsbillet

Udstillet materiel

Hvilke køretøjer vises på Udstillinger, M Rullende materiel?

I det sydligste spor, S for **Museumsvej**, holder:

DSB Ard 135.

Gul TR 67.

Albani Hbis 21 86 211 5 562-9 (angivet som Hbis 25 86 225 0 562-0).

40 86 943 3 947-9.

Grå **D.D.S.F.** 44 86 DSB 730 0 613-7.

40 86 DSB 941 3 573-7 Tjenestegodsvogn N° 1. Vkov Kun til lokal brug Århus Rbg.

DSB Hjelpevogn 6. Hjemsted Fredericia Mdt.

40 86 DSB 941 3 778-2 Tjenestegodsvogn (står ikke i liste).

Tidl. Gs med stelnummer 41630 (står ikke i liste).

Gul bivogn uden lad og nummer. Det skulle være undervognen til TR 75, hvis førerhus **onsdag 24. juli 2013** stod på undervogn 20 86 081 5 015-6 i **Bm** spor 5.

I rundremisen:

Spor 1 **K 563** varm

Spor 2 V.N.T.J. **9** kold⁷⁾. VNJ-skinncykel med motor, er funktionsduelig.

Spor 3 **SB M 4** ej køreklar. **Rød** motordræsine, en inspektionsbil kaldt "ildflue", er funktionsduelig.

Lørdag 1. maj 1971 havde de tre remiseporte denne farve **a a a**. Nu fremtræder de i denne farve **a a a**.

Øvrige udstillede ting

Af øvrige udstillede ting er der bl.a. lapparatetikommandoposten Post iør fra et billetsalg. Det er fint lille jernbaneeffekter. Forhåbentlig beretteresede.

Pas paa Toget!

den mørkegrønne »Del af centra-5 ved Århus H«, uniformer og intermuseum med mange istandsatte søges det af mange jernbanein-

Vand og drej

K 563 får vand pumpet op i tenderen fra en brandbil, Junior brandvæsenet holder klar med. Derefter drejes den på drejeskiven – flere omgange af til ære for fotografierne. De og tilskuerne står dog næsten hele vejen rundt, så det er svært at få lavet "tilskuerfri" billeder og uden remisearbejdere med gulgrøn sikkerhedsvest, der skubber. Det er en "offentlig" dampudflugt til kun 150 kroner; ikke en tur for den hårde kerne af jernbaneentusiaster fra forskellige lande i Europa, der har betalt 1.500 kroner per næse (per dag) for en dampstøtøgs kørsel i Tjekkiet, Serbien, Bosnien-Hercegovina eller Italien. Derfor kan der ingen fotokultur forventes og hensyntagen til filmoptagelser.

Den grå drejeskive er under istandsættelse; et flerårigt arbejde.

At gode ting kan ved togets oprangering kan skrives: slutsignaler fra før **marts 1978**, hvor næste generation af **gule-røde** slutsignal kom frem. Mindre godt: på maskindepotets område er der ikke nødvendigt at have tændt frontlanterne, som der ellers er lovpligtig at have efter **marts 1978**.

PHÖNIX ODENSE
1904

Kørsel Rå-Ar

Tilbagekørslen er skriftligt planlagt således: Tog VP 226304 (Rå-Ar), hast. km/t. 70

Rå 13.25, Os 39-41, Øds 48-49, Lp 55-56, Øs 14.09-13, Ar 14.17.

K-maskinen zigzagger og bliver tilkoblet de fire vogne i det blandede persontog i spor 3 kl. 12.57. Der skal være en MQ-krydsning, før det er muligt at rg til spor 1. Så kan de vågne fotografere få et billede af »... *To generationer mødes ved Brøndbyøster* (HP)⁸⁾. Den unge generation bliver DSB **MQ 4124** forrest i tog RV 4836 (Gr-Ar) kl. 12.59½ (22½).

Kl. 13.24½ (+½) afgang 226304, og så bliver der lukket op fra K-maskinen. Den største forsinkelse er 3 minutter, men det er hentet ved passage af **Per** (Den Permanente).

Ar

Ankomst til **Ar** sker kl. 14.16 (+1). En dejlig tur rig på oplevelser, masser af dampslag – også under kørslen – og minder fra gamle dage er slut.

I **Ar** skal der rangeres via Broen til spor 1 og 500, hvorfra videre transport skal ske som tog VM 6355 (Ar-Rd) kl. 15.29. Det vil i dag blive **MY 1101** som trækraft.

(BL)

Fr 9/8 2013

ØSJK-materiel i Kj

Bag et højt trådnat holder tilhørende ØSJK sydligst **TRIANGEL** (-11,3 m-) uden numre. Det må være DSB **Mc 651**, for motorvognen ligner den motorvogn vist på <http://www.osjk.dk/materiel.html>.

Kig også på <http://www.osjk.dk/materiel.html#npmbm7>

Tilkoblet pæn CY 1644.

NPMB Nr. 7 + psv.

+ **TUBORG** ZB 99645 Hjemsted Kjøge Nord

⁷⁾ Kørte for KLK særtog **søndag 1. december 1968** fra **Va** til **Nym** (Nymindegab) og retur.

⁸⁾ **Farvel til Damphesten**, Carlo Andersen & Gunnar Hansen, Høst & Søns Forlag, udgivet efter **marts 1965**.

- + brunt lokomotiv
- + Cle
- + CLL 1493, ex 50 86 29-26 493-0
- + gul 80 86 980 ? ???-1
- + TEXACO
- + grønt lokomotiv

(BL)

To 29/8 2013

MX 1001 i Thb

Omkring kl. 13.50 viser stfs i **kmp Str** under en slags "Åben Hus" et billede af DSBM MX 1001 (b) med to psv. fotograferet i formiddags i **Str**. Det »forsvandt« i retning **Vem**.

En toganmeldelse fiskes frem, og der viser sig at komme fra **Thb** og afgå fra **Vem** kl. 15.15 som tog VP 6350 (Vem-Ar). Da det er torsdag, skal tog G 8719 (Vem-Hr) afgå med litra MY 50 minutter senere. Wow, to GM-lok i **Vem** lige efter hinanden. Heldigvis er den faste afgangstid **mandag-fredag** lagret i det store harddisk i øverste etage, så det vides, at om et kvarter afgår kl. 14.09 den eneste mulig med tog at nå til **Vem** i tide.

Amstrup-Vem

AR AR 2040 ankommer omkring kl. 14.37½ (±0) til **Vem**, og så er der omkring en halv time til at finde et acceptabelt sted at fotografere. Der cykles N om den enkeltsporede remise i **Vem**, der har fået et skilt sat op med teksten **SKINNEBUS GRUPPEN VESTJYLLAND**. De på sydsiden graffitibeskadigede, hvide Y-tog er rene mod N. Der er grusveje at cykle på, så der godt med en cykel med almindelig dæk.

Der er 5,5 km til **Amstrup**, og da køreplanen MjbaD ikke kendes, kendes ej heller ankomsttiden til **Vem**. Derfor bliver det stedet ved usikret ovk **03 S**. med skov som baggrund. Vente, vente. Heldigvis findes der alarmklokker henne på ovk 02 S, som vil give en varsel om særtoget, der vil komme til syne ud fra træerne.

Kl. 15.07 foreviges MX 1001 + CII 1476 + Bu 3702 ved usikret ovk **03 S** i km 1,5.

Nu haster det med at nå til **Vem**, inden tog VP 6350 (Vem-Ar) skal afgå kl. 15.15. Det *kan* afgå før tid. Den i dag evige vestenvinden bremser en del, og fra nordenden af **Vem** ses MX-toget kører over ovk 331 kl. 15.12½ (+2½).

Kører tog 976 (Røn-Vem) og G 8719 (Vem-Hr)?

Nej, for det erindres, at visse **torsdage** er toget aflyst, og det er uheldigvis denne gråvejsdag. Derfor rejses der tilbage til Str med AR AR 1013 kl. 14.39½ (2½).

Turen blev på 67,8 km og varede kun 121 minutter. Den ene af de to toganmeldelser kan ses under **KØREPLANER**.

(BL)

Lø 31/8 2013

Modelparken i drift i Ar

Da græsplænen ved rådhuset i **Ar** tilfældigvis besøges ved 17-tiden, ses to **røde** lokomotiver holde i en tosporet remise eller under et perrontag ved **ZIRKUS NEMO TIVOLI**.

Først afgår **DBJ 11** + lukket, brun QM 1 + **Modelparken.dk** bænkevogn + grå bænkevogn. Dernæst kører – også mod uret rundt – **DSB Køf 276** + brun godsvogn + **Modelparken.dk** bænkevogn + **Modelparken.dk** bænkevogn. Passagererne er fortrinsvis mindreårige.

Kig på Modelparkens hjemmeside på <http://www.modelparken.dk/Modelparken/Forside.html>

En materieloversigt findes på <http://www.modelparken.dk/matriel/Sted/Matriel.html>.

Størrelsesforhold 1:4. Sporvidde ej anført. Der kører både en normalsporet Køf og et metersporet lok fra DBJ på de samme to skinner = samme sporvidde.

(BL)

Gulf Oil-tankvogn



Ny dansk Märklin-vogn 4870.008 DSB GULF epoke IV DKK 428,-

Kilde: Tog og Tekno, http://www.togogtekno.dk/?page_id=2022
(BL)

Lø 12/10 2013

Litra MH luftes på mdt Str

Efter at have cyklet fra **Vp**, hvor tog L 1625 (Ar-Str) blev fotograferet **Røb-Vp**, skal der lige kontrolleres, om det utydelige tredje ciffer er et 3- eller 8-tal, så der cykles ad **Sortesti** ind til **Str**. Da **mdt Str** nås, ses i spor 97 fra N VLTJ ML 27 + SJK MH 302 (r/s) med motoren blotlagt. Der forsøges at få den genoplevet i den. På sydsiden af ovk til læssevejen holder brun 01 RIV-E 86 DSB 120 3 289-8 Gs + den køreklare SJK MH 304 (g) og Ard 121 (g). Struer Jernbane-Klub må ikke køre mere, og der har megen ro om klubben længe. Se materiel på <http://www.struerjernbaneklub.dk/index.htm>

I spor 4 holder DSB MFB 5233+33 for at skulle køre tog L 746 (Str-Fa), som togsættet normalt gør. Det fotograferede tog 1625 var altså MFA 5033+33. Sådan kan ulæselige numre verificeres.
(BL)

Sø 13/10 2013

Veteranbanen Bryrup Vrads

Den "nye" skinnebus er køreklar!

Flot premiere

Rigtig mange passagerer og toginteresserede havde fundet vej til Bryrup i det fine efterårsvejr for at prøve en tur i LB Sm 2.

Køreplanen, hvor den nye LB Sm 2 og den gamle skinnebus HBS Sm kørte på skift, fun-

gerede fint. Nu glæder vi os til, at HBS Sm får en "tur" på værkstedet, så den kan leve op til den nye standard.

Se den på http://www.veteranbanen.dk/viewpage.php?page_id=1

Skinnebus LB Sm 2

Så er veteranbanens nyrestaurerede skinnebus LB Sm 2 klar til at køre ud på sporet med passagerer. Jørn Ingwersen, gammel værkemester på Odderbanen, har stået for det store arbejde med renovering og opbygningen.

Vi fejrede premieren søndag den 13. oktober med hyggeligt samvær og en helt ekstraordinær køreplan. Se programmet for dagen her!

<http://www.veteranbanen.dk/uploads/13.10.2013.pdf>

Se skinnebussens historie på

[Langelandsbanen - LB. Motorlokomotiver](http://www.langelandsbanen.dk)

http://www.jernbanen.dk/pbane_main.php?s=120&g=m

(BL)

Det nye spor

26. april 2013 tog Veteranbanen det nyanlagte spor mellem Bryrup og Vrads brug.

Det gamle spor blev anlagt i 1929, da banen fra Horsens til Bryrup blev forlænget til Silkeborg.

Det nye spor er en oplevelse i sig selv, siger alle, der har prøvet turen.

Fr 18/10 2013

Italiensk tog, der rent faktisk virker

TOG. Damplokomotivet K582 skal i weekenden ud at køre på Kystbanen mellem København og

Helsingør. Lokomotivet er bygget af italienske AnsaldoBreda, som også står bag de problemram-

te IC4- tog. K 582 er bygget i 1900 og ifølge entusiasterne fra foreningen Nordsjællands Veterantog kører det bedre end IC4-togene på trods af sin alder. På billedet ses blandt andre lokomotivfører

Henning Pedersen og fyrbøder Kim Jensen.
RSA/FOTO: JENS DRESLING/POLFOTO

Kilde: [mx metroxpress](#), Danmark, fredag 18. oktober 2013, side 6

I dette tilfælde er det ikke et italiensk tog, men faktisk et italiensk damplokomotiv.
(BL)

Sø 27/10 2013

Modeltogmesse i Sm

Fredag 24. oktober 2013 fortalte en jernbaneinteresseret, at der var en messe i **Sm** med modeltog. En ven havde også fortalt om et spændende besøg dér sidste år, så Deres udsendte måtte se modeltogmessen.

Messen åbner begge dage kl. 10.00, så en passende tilrejse blev **søndag 27. oktober 2013** med tog L 1628 (Str-Ar), **Sm** 9.46-47 ($\pm 0/2\frac{1}{2}$). Forsinkelsen skyldes, at der går 45-50 sekunder, fra at tog fra **Hø** er standset i spor 1, til ovk 75a er sikret, så PU'en vise grønt blink.

(BL)



Modeltogmesse 2013

26.-27. oktober Stoholm Kultur- og Fritidscenter

For femte gang åbner vi dørene op til områdets største modelmesse og denne gang igen over to dage. ... Hal 2 er denne gang en præsentation af kørende anlæg og her har en gruppe fra Fremo i Danmark og Tyskland sat sig sammen og vil vise kørsel efter europæisk og amerikansk forbillede i str. HO. Folkene bag dette initiativ vil tre gange hver dag køre timekørsel og vil i pauserne fortælle alle interesserede om deres anlæg og opbygningen af Fremo-moduler. Over 20 forhandlere/udstillere med modeltog, byggesæt, biler m.v. ...

Kørselsvejl.


Stoholm ligger 13 km fra Viborg i retning mod Skive/Holstebro. Drej fra i Mønsted mod Stoholm, hvis du kommer fra Holstebro eller drej fra lige før Ravnstrup, hvis du kommer fra Viborg. ...

Kilde: <http://www.modeltogmesse.dk/da/velkommen-12873>

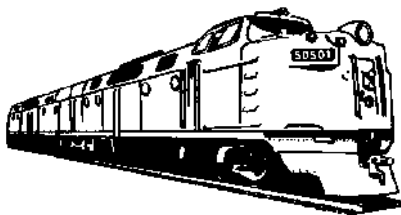
Kun for bilister

Webmasteren af teksten forventer, at de besøgende udelukkende kommer kørende i biler til messen, for der står kun, hvorledes bilister kan finde dertil (se før i teksten). Modelbaneinteresserede forventes ikke at køre med kollektiv transport – slet ikke med tog.

Hvis andre arrangører af motorløb og messer har en sådan indstilling kontratransportmåde, bør de udelukkende gengive eller henvise til en togkøreplan. **Vojens Speedway Center** har sågar eget sidespor, der udgår fra **Oj: Skr** (Skrydstrup) er antagelig anvendt sidste gang i **1992. Lørdag 2. december 2000** lå sporet der stadig i læhegnet af træer på sydsiden af motorbanen. Alle de lange køer af biler (op til 12 km) i **september 1975** under et træf er beskrevet i banens historie på hjemmesiden kunne være undgået med særtog!

Det skal dog skrives, at der er tre reklamer fra hovedsponsorerne til modeltogmessen, og den øverste er  **ARRIVA**. Klikkes der på symbolet, sker der INTET. Ingen køreplan for strækning 32.

Hal 2



Hal 1 rummer mest boder mod salg modeltog, så derfor besøges først den »kørende« afdeling i Hal 2.

Flere amerikanske lok holder stille i et mdt og er bemalede **UNION PACIFIC**.

I **Vm** ankommer der store eksprestog, f.eks. trukket af DSB **E 991** eller en MY. DSB **MO 1827 + 2 psv. + Pk. + Gs** standsede der vist også. Fra **Lk** ankommer DSB **N 206** i 24 gsv. En F-maskinen,

muligvis DSB **F 656**, rg i **Vm**.

På et kort sporstykke med græs og nogle grantræer på hver side af sporet ses **røde** DSB MA 463 + 4 psv. **DEUTSCHE BUNDESBahn V 200 035** kommer med et godstog, hvor nogle af vognene er af samme litra, der "anløber" **Vj Havn**.

Padby station er en delvis efterligning af **Pa**.

Hal 1

Her sælges mange modeller fremstillet af forskellige forskellige fabrikanten.

MÄRKLIN har lavet en model af Big Boy **4014**, og det er spændende at se, hvad et sådant temmelig langt damplokomotiv koster. På enden af papkassen står »6.375«. Da det er fra en tysk modeltogfabrikant, kunne det godt være 6.375 EUR, men det må være 6.375 DKK. Alle deltagere fik ved indgang et A4-ark med kuponer med nedslag i priserne på f.eks. **MÄRKLIN** 10 % og ROCO Ma-lyntog 2550 kroner. Tilbuddet er kun gyldigt i de to åbningsdage her i **Sm**. Hm ...

På hjemmesiden **MÄRKLIN** http://www.maerklin.de/de/produkte/spur_h0/lokomotiven/dampflok.html kan maskine ses og læses mere om under **Neuheit Dampflokomotive mit Schlepptender**. 37995 Reihe 4000 "Big Boy", UP Spur H0 – Art.Nr. 37995. Mit Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Prisen er – ja, kig selv efter under **M** Details.

Railroad Plans to Restore One of the Largest Steam Locomotives Ever Built

UP **X 4014** eksisterer stadig og er under restaurering af UP, bekendtgjort **tirsdag 23. juli 2013** i **Omaha, Nebraska**. Mere tekst om maskinen og dens tyve år i drift kan læses på

http://www.uprr.com/newsinfo/releases/heritage_and_steam/2013/0723_4014.shtml.

Lyde kan høres på <http://www.railgiants.org/>.

FREMO

Under et foredrag fortæller *mw* om opbygningen af modulanlæg efter FREMO-standard i HO (1:87). Skinnerne skal ramme andre modulers skinner nøjagtigt, og derfor skal hvert modul have en skinnehøjde på 130 cm over gulv, og modulbredden er fastsat til 0,5 m, mens længden er fri. Det fleste længder er på 1 m, for så kan de ligge i en personbil og bæres af en person gennem døre og ned ad kældertrapper.

Læs mere om **FREUNDKREIS EUROPÄISCHER MODELLBAHNEN** på <http://www.fremo-net.eu/676.html?&L=8>

Hjemrejse med tog

Efter mange gode indtryk i løbet af knap tre timer er det tid til gå i det evige regnvejr (i hvert fald flere på hverandre følgende dage) de 1,2 km til **Sm** og tage med tog RA 5445 (Ar-Str) kl. 13.19 til **Str**.

(BL)

Lø 9/11 2012

Stiftende generalforsamling i ny forening

Det er blevet besluttet, at Museumstog Syd igen skal udskilles fra Museumstog og Danmarks Jernbanemuseum.

Der er indkaldt til stiftende generalforsamling i den nye forening d. 9. november kl. 9.00, mødet afholdes på afdelingens adresse, Bakken 21 i Lunderskov.

På mødet kan man høre begrundelsen for udskillelsen.

Kilde: <http://www.klk.dk/Nyheder.htm>

(LuJ via BL)

SPECIALKØRETØJER

Ma 24/6 2013

UFM 120 og sprøjtetoget

Så er **UFM 120** igen i landet og på rundtur; se link herunder

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=65898>

Desuden fremgår det af linket herunder, at også sprøjtetoget p.t. er i **Danmark**:

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=65836>

(LuJ via BL)

Ti 20/8 2013

Efterjustering af Langåbanen året efter

Når der foretages en gennemgående sporombygning, indgår der også i arbejdet at efterjustere sporet. Efter et år har sporet sat sig og ligger stabilt – både godt og skidt. Derfor foretages sporjustering denne opgave.

Stfs i **kmp Str** fortalte, at det var meningen, at de tyske specialkøretøjerne skulle være transporteret til **Str** og **Vg fredag 16. august 2013**, men deres masse var for stor (antagelig metervægt, red.), så kørslen over den 2.489 meter lange **Rendsburger Hochbrücke** måtte opgives. Derfor skulle der køres ad den vestlige bane Schleswig-Holstein over **Tdgr**.

I stedet lykkedes det var en anden operatør at hyre andet materiel, der så ankom dagen efter, **lørdag 17. august 2013**, til **Str** og **Vg**. Desværre kan mandskabet først komme **tirsdag 20. august 2013**.

Flot belyst af aften solen ved 19.30-tiden kunne der oppe fra **Sortesti** i **Str** ses holde i spor 11 fra V:

LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 09-3X, **09-3X** **88504**

Plasser & Theurer SSP 110 SW, **LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 88503**.

W H.F. WIEBE **0-275 UNIMAT 3 SY** 99 80 9124 006-4 **D**-GBM +

W H.F. WIEBE **gul** **Deutsche Plasser SSP 110 SW** 99 80 9425 010-2 **D**-GBM, maskine 432.

(BL)

Ti 27/8 2013

MY 1134 henter gule maskiner i Str

Kl. 16.29 (+62) afgår tog 6225 (Str-Fa) bestående af:

MY 1134

+ **Plasser & Theurer SSP 110 SW**, **LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 88503** Schotterplaniermaschine/skærveplaneringsmaskine.

+ **LEONHARD WEISSE STAUFENEXPRESS 09-3X**, **09-3X** **88504** Dreischwellenstopmaschine/svellestoppermaskine

+ **W** H.F. WIEBE **0-275 UNIMAT 3 SY** 99 80 9124 006-4 **D**-GBM

+ **W** H.F. WIEBE **gul** **Deutsche Plasser SSP 110 SW** 99 80 9425 010-2 **D**-GBM, maskine 432, Schotterplaniermaschine/skærveplaneringsmaskine.

Den ene lkf fortæller, at de kørte fra **Ar** til **Fa** med to beskytter/bremsevogne, der bruges ved m.u.-transporter med litra MG. Tre af de **gule** maskiner skal til **Tyskland**, en **gul** kun til **Fa**.

Ej komplet nummerliste

Ikke alle numre, f.eks. 97 16 40 574 18-4 Schotterplaniermaschine, står på H.F. Wiebe GmbH & Co. KG BLP Wiebe Logistik GmbH på adressen <http://www.privat-bahn.de/Wiebe.html>

Hvorledes en Schotterplaniermaschine fungerer kan læses på

<http://de.wikipedia.org/wiki/Schotterplaniermaschine>

En Gleisbaumaschine/sporbyggemaskine kan ses

<http://www.bahnbilder.de/name/individuel/bild/number/277556/kategorie/Deutschland~Bahndienstfahrzeuge~Gleisbaumaschinen+und+krane.html>

Se forskellige typer på <http://www.bahndienstwagen-online.de/bahn/BDW/BAU/bdwbau0.html>

Et billede af **88504** med typenummer 97 40 71 504 17-5 kan ses

<http://www.bahndienstwagen-online.de/bahn/BDW/BAU/HTML/974071.html>

(BL)

Lø 31/8 2013

EXPO-udstillingsvogne i Ar

I "Dronningesporet", spor 00, ved det gule pakhuis på **Østre Plads** i **Ar**, hvor sovevognen stod inden natafgang mod **Kh**, holder:

31 RIV 82 L-CFLCA 3547 004-0 Rilnss med grå pressening

+ 84 86 935 0 003-7

+ 84-86 935 0 002-9

+ 84 86 935 0 004-5.

(BL)

Fr 11/10 2013

Sneplovtransport Str-Ar

Da der kl. 20.58 høres et tog under indkørsel fra **Ho**, kigges der lige efter, hvad det kan være, for det er ikke normal togtid nu. I spor 1 ankommer **gul** **TR 754** + sneplov 129-7 + 130-5 + **gul** 80 86 986 9 001-9 FacNS. Føreren fortæller, at de to sneplove skal køres til **Ar**, hvor de skal ombyttes med de to stående dér. I nat skal de to fra **Ar** så køres til **Str**. Det lyder underligt, hvis de ikke skal repareres. Et billede må skrakt laves med støtte til en af de bærende søjler til perontaget. Særtoget afgår to sekunder senere, puha, kl. 21.04.

Samme nat, næste dag lykkedes det at støve en TA op, hvor tiderne i Hr i 20.(46)-21.00 (22/24). Denne TA kan ses for denne dato og **lørdag 12. oktober 2013** under **KØREPLANER**.

Under tonart står der "AKMA"; det sammen som på den TA, der udstedes, når den hollandske, **gule** UFM 120 kører alene for eksempel på Svendborgbanen.

AKMA er en forkortelse for **autoriseret køretøj med attest**.

(BL)

Lø 12/10 2013

Snepløve udskiftede i Str

I aftes, **fredag 11. oktober 2013**, standsede i Hr spor 1 **gul** TR 754 + snepløv 129-7 + 130-5 + **gul** 80 86 986 9 001-9 FacNS. Det var de to snepløve fra **Str**, der skulle ombyttes med to snepløve fra **Ar**.

Max. hastighed under:
Snerydning 70 km/t
Transport 70 km/t
Tjenestevægt 49,5 t

I 1. pakhusspor i **Str** står nu
snepløv 80 86 980 3 137-0 og
snepløv 80 86 980 3 145-3
De kom hertil med i tog BM 238762 (Ar-Fa),
AKMA, 70 km/t.

Max. hastighed under:
Snerydning 70 km/t
Transport 70 km/t
Tjenestevægt 49,5 t

137-0

Yderligere køretøjer:

Hjælpevogn 11, VLTJ 16, **gul** TR 69 DM 5701,
Bcm-o 415. Liggevognen kørte sin sidste tur i tog IR
3705 (Fa-Str) **lørdag 31. maj 1997**, hvorefter den faste

145-3

forbindelse mellem **Sjælland** og **Fyn** blev åbnet for persontrafik. De tilhører Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer. Link:

<http://www.struermuseum.dk/da-dk/om-struer-museum/grupper-og-klubber/stoetteforeningen-for-jernbanemuseet-i-struer.aspx>

(BL)

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Lø 3/8 2013 – sø 29/9 2013

Forside > Banearbejde > Sjælland > Roskilde-Køge-Næstved

Roskilde-Køge-Næstved

Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved

Som en del af Banedanmarks arbejde med at fremtidssikre den danske jernbane laver vi sporfornyelse på store dele af strækningen mellem Roskilde, Køge og Næstved.

Skinner, sveller og en række sporskifter er flere steder på strækningen i dårlig stand. Derfor udskiftes bl.a. 17 km skinner, 25 km sveller og 12 sporskifter.

Gamle skærver udskiftes med nye, der laves dræn og afvanding og enkelte steder skal det eksisterende spor sænkes.

[Læs mere om sporfornyelsen](#)

Tidsplan

Sporarbejdet starter i påsken d. 23. marts – 29. september 2013. Arbejdet er opdelt i tre etaper, hvor dele af strækningen vil være totalspærret. Når banen genåbnes vil der fortsat være mindre arbejder i form af restarbejder, slutjustering og oprydning frem til december.

Bus erstatter tog

Under arbejdet med fornyelsen er strækningen lukket for togtrafik i tre etaper. I disse perioder bliver togene erstattet med busser.

- 23. marts – 31. marts 2013:
Strækningen Holme Olstrup-Næstved er spærret for togtrafik
- 1. april – 5. maj 2013:
Strækningen Roskilde-Køge er spærret for togtrafik
- 3. august – 29. september:
Strækningen Køge-Næstved er spærret for togtrafik

[Læs mere om ændringer i togtrafikken](#)

Fakta

Fornyelse af jernbanen

Arbejdet omfatter:

- Fornyelse af 17 km spor
- Udskiftning af 24 km sveller
- Udskiftning af 12 sporskifter
- Nye skærver og rensning af eksisterende
- Dræn og afvanding
- Renovering af 7 broer

Periode:

23. marts – 29. september 2013

Brorenovering

I de perioder, hvor banen alligevel er lukket for togtrafik, bruger Banedanmark lejligheden til samtidig at renovere og forny 7 broer på strækningen. Vi ombygger og fornyer også 1 overkørsler på strækningen.

Forside > Banearbejde > Sjælland > Roskilde-Køge-Næstved > Fakta om strækningen

Fakta om strækningen

Strækningen Roskilde-Køge-Næstved er 73 km lang og er enkeltsporet.

Sporfornyelse

En stor del af skinnerne og svellerne på strækningen er over 30 år gamle og er generelt meget nedslidte. Sporenes tilstand udgør ikke en sikkerhedsrisiko, men giver enkelte steder anledning til lokale hastighedsnedsættelser.

Sporfornyelsen omfatter dele af strækningen Roskilde-Køge-Næstved og dele af Næstved Station. Vi skal i alt udskifte 25 km skinner og sveller samt 12 sporskifter. Derudover bliver to overkørsler og syv broer fornyet.

Strækningshastigheden er i dag på 120 km/t., og det vil den også være efter sporombygningen. Lokale hastighedsnedsættelser vil blive fjernet, hvilket vil øge rettidigheden. Banen vil også blive forberedt til en senere opgradering til 160 km/t. mellem Køge og Næstved, de steder hvor der foretages sammenhængende sporfornyelser.

Overkørsler

Vi ombygger en enkelt offentlig stioverkørsel ved Strandvejen i Køge i forbindelse med projektet.

Broer på strækningen

Når strækningen er spærret, benytter vi i samme periode muligheden for at renovere en række broer.

Det drejer sig om:

- Bro ved Skensved Å
- Bro ved Tureby K – Algestrup
- Bro ved Søbækken
- Støttemur ved Skulderløsevej
- Gangtunnel ved Tavnstrup
- Viadukten, Næstved
- Perrontunnel, Næstved Station

Læs mere om broarbejdet

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18166>

(BL)

Lø 25/5 2013 – To 11/8 2013

Sporarbejder

Skjern – Studsgård (25. maj 2013 – 19. juli 2013)

Fra 25. maj til og med 19. juli 2013 foretager Banedanmark sporarbejde på strækningen Studsgård-Skjern. Arriva udgiver i denne særkøreplan for perioden.

Klik her for mere information!

Esbjerg – Varde – Nr. Nebel (1. juni 2013–19. juli 2013)

Fra 1. juni til og med 19. juli 2013 foretager Banedanmark sporarbejde på Varde st. Køreplanen ændres i perioden til denne særkøreplan.

Klik her for mere information!

Skjern – Varde (1. juni 2013 – 19. juli 2013)

Fra 1. juni til og med 19. juli 2013 foretager Banedanmark sporarbejde på strækningen Skjern-Varde. Køreplanen ændres i perioden til denne særkøreplan.

Klik her for mere information!

Esbjerg – Varde (20. juli 2013 – 11. august 2013)

Fra 20. juli til og med 11. august foretager Banedanmark sporarbejde på strækningen Esbjerg-Varde.

Alle Arrivas tog erstattes med bus.

Klik her for mere information!

Varde Nord – Esbjerg (20. juli 2013 – 11. august 2013)

Fra 20. juli til og med 11. august foretager Banedanmark sporarbejde på strækningen Esbjerg-Varde

Nord. Alle Arrivas tog erstattes med bus.

Klik her for mere information!

På Banedanmarks hjemmeside under "Banearbejde" kan du få flere informationer om de enkelte sporarbejdsprojekter, som bliver gennemført på Arrivas strækninger. Du kan besøge Banedanmarks hjemmeside på www.bane.dk

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/sporarbejde>

(BL)

On 5/6 2013

Overkørsel 318

JERNBANETRIVIA

For nogen tid siden viste vi det gamle sort-hvide billede til højre af en jernbaneoverskæring, som en læser gerne ville vide, hvor var henne. Vi modtog et par svar, der pegede i forskellige retninger blandt andet vest for Sorø og mellem Treskel Skov og Grøfte Vang.

Men en læser i Aalborg, Thomas Boberg Nielsen, har dokumentationen i orden, for han var ude at fotografere overskæringen i 2011 (nederst til højre). Der er tale om en overkørsel ved navn 318, som ligger mellem Aarhus og Randers 1.200 meter sydøst for daværende Laurbjerg Station. Thomas Boberg Nielsen hen viser til et indlæg, han har skrevet på websitet jernbanen.dk:

»Overkørslen kaldes Bidstrupoverkørslen, og den har, så vidt jeg husker, omfangsrige sagsmapper hos såvel Banedanmark som DSB, amtet, kommunen og Vejdirektoratet med flere«, skriver han. Men 318 ligger altså stadig dér lidt ude i skoven sydøst for Laurbjerg.

SAMME STED. På jernbanen.dk, hvor overkørsel 318 er blevet diskuteret, har Thomas D. Rithmester lagt fotoet her, som hans far tog 1977. Bemærk skorsten og meldeklokke. Foto: Ukendt/Thomas Boberg Nielsen/Rithmester

Ovk 318

Da ovk 318 blev besøgt **søndag 8. maj 1977**, passerede tog P 1921 (Ar-Rd) med DSB MO 1871 + 1878 + CI 513 + Bah 042.

Ledv fortalte, at han boede i det hvide hus, der lå på den anden side af ovk 318 (ses på den s/h-avisbillede). Når ovk blev nedlagt, og han flyttede, ville huset blive revet ned. Det hvide hus på østsiden af ovk 318, det **røde** lå på vestsiden af ovk 38. På toppen af en grå cylinder var klokken monteret, der meldte, at tog var på vej. Antallet af anslag afgjorde, om det var et ulige eller ulige tognummer, der ville komme.

(Jen BL)

Ovk 318 ligger i km 149,6 og er sikret med bomanlæg. Forgreningsstationen **Lb** (Laurbjerg) lå i km 150,8 fra **Fa** og blev nedlagt som **T** i **lørdag 22. maj 1982**.

Tog 1921 kørte kun **S** og udgik fra **Ahv** som tog P 773 (Ahv-Ar).

(BL)

To 6/6 2013

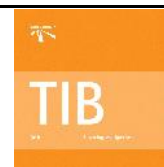
Rettelsesblade 4515-4518 til TIB (V)

32. Lg-Str

Ovk 33 i km 23,6 **Bj-Rk** (Bjerringbro-Rødkærbro) er suppleret med langbom.

Ovk 115 i km 82,5 i **Hv-Mo** (Hvidemose) er suppleret med halvbom.

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



Ovk 115

Søndag 5. maj 2013 blev tre dræbt ved denne overkørsel, hvor drevene til de kommende bomme var monterede.

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).

En avis bringer denne artikel

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

Mere herom står under **FASTE ANLÆG**, udsendt **tirsdag 4. juni 2013**.

(BL)

To 6/6 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Naboinformation Sydlige Jylland > Nye spor på Lillebæltsbroen

Nye spor på Lillebæltsbroen

Udsendt til naboer til broen i 5500 Middelfart og 7000 Fredericia

Banedanmark tager om kort tid fat på et større sporarbejde på Lillebæltsbroen. De nuværende jernbanespor er fra 1960'erne og trænger til udskiftning. Vi går i gang med at etablere byggeplads under brofæstet på jyllandssiden den 14. juni, og selve sporarbejdet begynder den 29. juni. Vi forventer at være færdige med arbejdet omkring den 1. september.

Hvad går arbejdet ud på?

Vi udskifter i alt ca. 2.550 m jernbanespor. Heraf er de 1.650 m spor på den 825 m lange, dobbeltsporede bro. Af hensyn til togtrafikken tager vi ét spor ad gangen. Først fjerner vi skinner, befæstelser, skærver og træsveller, inden vi lægger nye sveller, monterer nye befæstelser og skinner og lægger et nyt lag skærver på. De nye befæstelser på broen har et indbygget lag af gummi, hvilket forventes at reducere støjen fra togene.

På buefagene af jernbeton lægger vi desuden ny fugtisolering, udbedrer betonskader og overfladebehandler betonen. Af hensyn til omgivelserne vil noget af arbejdet på buefagene foregå under en plastikoverdækning.

Er broen åben?

Broen vil være åben for både biler, cykler og fodgængere i hele perioden. Dog kan vi være nødt til i perioder at spærre den ene vejbane. Det vil ske i tidsrum med begrænset trafik, typisk om natten. Også togtrafikken opretholdes – dog efter en ændret køreplan. Se mere på www.dsb.dk og www.rejseplanen.dk.

Hvornår foregår arbejdet?

Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige og genere togtrafikken mindst muligt. Vi kan desværre ikke undgå at støje og støve, når vi fjerner de gamle skinner, sveller og skærver og lægger nye. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18897>, **torsdag 6. juni 2013**

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd

Fredericia Syd

Banedanmark fornyr spor og sporskifter på den sydlige del af Fredericia Station.

Spor og sporskifter er flere steder i dårlig forfatning på grund af slid og har længe været fornyelsesmodne.

Sporombygningen gennemføres for at kunne opretholde den samme trafikmængde som nu og sikre togenes rettidighed.

Sporfornyelsen indebærer blandt andet udskiftning af flere sporskifter og krydsningsspor syd for Fredericia. Herudover udføres afvandings- og drænarbejde.

[Læs mere om sporombygningen her](#)

Banedanmark fornyr samtidig syv broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia, ligesom spærringerne på strækningen falder

Fakta

Formål:

Ved ombygning og fornyelse at kunne opretholde hastigheden og det samme trafikomfang som nu

Hvordan:

Udskiftning af sporskifter og -skæringer

Budget:

72 mio. kr.

Byggeperiode:

29. juni til 6. oktober 2013

sammen med de nødvendige spærringer i forbindelse med sommerens sporarbejde på Lillebæltsbroen.

Læs nabobreve om

Nye spor på Lillebæltsbroen

Broen ved Fredericia Syd, der fører Prangervej over sporene til og fra Lillebælt

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18877>

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd > Hvad går arbejdet ud på?

Hvad går arbejdet ud på?

Sporfornyelsen omfatter blandt andet udskiftning af flere sporskifter, krydsningssporskifter og sporskæringer syd for Fredericia station. På underføringen ved Hannerup Engvej, som ligger mellem Fredericia og Snoghøj stationer skiftes sporkasse og afvandingsforholdene forbedres.

Sporarbejder

- Udskiftning af 4 stk. 'hele' krydsningssporskifter
- Udskiftning af 4 stk. 'halve' krydsningssporskifter
- Udskiftning af 3 stk. sporskifter
- 4 stk. sporskifter nedlægges og erstattes af UIC60 Dmp spor
- Ombygning af ca 1000 meter spor på stationen
- Nedlæggelse af 2 stk. sporskæringer
- Udskiftning af 1 stk. sporskæring
- Udskiftning af 3 sporstoppere
- Ombygning af ca. 40 meter perronforkant

Jordarbejder

- På Fredericia station udføres ny sporkasse under alle ovennævnte sporskifter/krydsningssporskifter/sporskæringer, som skal udskiftes. Herudover skal der udføres ny sporkasse under ca. 1000 m spor
- Udskiftning af ballast, underballast samt fyld på broen Hannerup Engvej
- Udskiftning af ballast i forbindelse med renovering af broen A
Herudover udføres afledte afvandings-, kørestrøms-, stærkstrøms- og sikringsarbejder.

Renovering af broer

For at minimere ulemperne for passagerer og naboer til banen renoverer vi samtidig syv broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18878&fromNetup=fromNetup>

(BL)

Ma 17/6 2013

Forside > Banearbejder > København > Renovering af broer på Køgebugt-banen > Information til naboerne > Naboinformation Køgebugt brorenovering > S-togsbro over Vejlegårdsvej renoveres

S-togsbro over Vejlegårdsvej renoveres

Udsendt til naboer til broen

Som led i en omfattende fornyelse af jernbanen i hele landet skal Banedanmark i løbet af sommeren 2013 renovere 14 brosteder på Køge Bugt Banen. Vi skal bl.a. renovere jernbanebroen over Vejlegårdsvej.

Arbejdet består primært i betonreparationer på undersiden af broen, rensning af afløb og opsætning af flugtnicher.

Hvornår arbejder vi?

Arbejdet vil blive udført i perioden fra fredag den 28. juni kl. 20 til og med den 11. august 2013.

Da en del af arbejderne kun kan udføres, når der ikke kører tog, kommer vi til at påvirke S-togstrafikken i arbejdsperioden. Men Banedanmark har planlagt at udføre broarbejderne i netop denne periode, hvor mange S-togspendlere har ferie, så vi generer færrest mulige passagerer.

Nyheder

- 17.06 Renovering af bro over Søndre Ringvej
 - 17.06 Bro over Vallensbæk Torvevej renoveres
 - 17.06 Renovering af bro over Strandesplanaden
 - 17.06 Bro over Brøndbyvester Strandvej renoveres
 - 17.06 Renovering af bro over Brøndbyvester Boulevard
- Læs flere nyheder

Da arbejdet skal koordineres med de øvrige broarbejder på Køge Bugt banen, kan det ske, at arbejdet kommer til at ligge stille i en periode, hvorefter vi kommer tilbage og genoptager det.

Efter arbejdets afslutning den 11. august vil der blive udført restarbejder nogle enkelte dage og nætter.

Hvad betyder det for naboerne?

I planlægningen af arbejdet og i valg af arbejdsmetoder forsøger Banedanmark i samarbejde med vores entreprenører at minimere generne for naboerne mest muligt.

Men det kan desværre ikke helt undgås, at vi kommer til at forstyrre de nærmeste naboer i form af arbejdsstøj og i et vist omfang arbejdsstøv, primært når vi banker gammel beton af. Herudover må de nærmeste naboer være forberedt på arbejdskørsel i nærområdet.

Da tidsplanen for renoveringen af de mange broer er meget presset, kan det blive nødvendigt at arbejde i weekender og om aftenen/natten.

Banedanmark beklager de gener, arbejdet medfører for vores naboer.

Påvirkning af trafikken

Mens arbejdet foregår, der det nødvendigt at spærre begge spor mellem Åmarken og Vallensbæk. Mellem Vallensbæk og Hundige kan der køre S-tog i ét spor.

I perioden fra den 28. juni til og med den 11. august kører S-togene derfor efter en reduceret køreplan på Køge Bugtbanen og på Hillerødbanen. Mellem Åmarken og Vallensbæk kører der togbusser, og Linje E kører slet ikke.

For information om S-togstrafikken henviser vi til www.rejseplanen.dk eller til DSB på enten www.dsb.dk/koge eller tlf. 7013 1415.

Vejlegårdsvej kan passeres i hele arbejdsperioden. Men når vi arbejder under broen, vil trafikken blive reguleret via indsnævring af vejen.

Yderligere information og kontakt

På www.bane.dk/kogebugt findes der flere oplysninger om broarbejderne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18942>

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Lillebæltsbro holdes delvist åben under omfattende sporarbejdet

Lillebæltsbro holdes delvist åben under omfattende sporarbejdet

Banedanmark går i gang med et større sporarbejde på Lillebæltsbroen fra den 29. juni. Selv om begge spor skal skiftes ud, vil broen være åben i et spor for togtrafik og vejtrafik under hele arbejdet.

Fra den 29. juni til og med den 18. august fornyer Banedanmark sporene på Lillebæltsbroen. De nuværende jernbanespor med befæstelser er fra 1960'erne og trænger til fornyelse. I alt vil 2.550 m. spor med skinner, befæstelser, skærver og sveller blive skiftet ud for at sikre togtrafikkens rettidighed, oplyser områdechef i Banedanmark, Martin Overgaard Jensen.

"For at forstyrre togtrafikken mindst muligt tager vi ét spor ad gangen, så vi hele tiden kan holde åbent for togtrafik i det åbne spor. Broen vil også være åben for biler, cykler og fodgængere under arbejdet. Dog kan det i perioder blive nødvendigt at spærre den ene vejbane. Det vil vi tilstræbe sker på tidspunkter, hvor der er mindst trafik, typisk om natten," fortæller Martin Overgaard Jensen.

Reduceret togtrafik

Arbejdet på Lillebæltsbroen og lukningen af et spor vil betyde, at der køre færre tog over Lillebælt. Mod normalt fire tog i timen hver vej, vil der i dagtimerne kun køre to tog, og om aftenen og natten passerer kun et passagertog i timen hver vej samtidig med, at godstrafikken afvikles.

"Mens antallet af tog mellem Odense og Fredericia på grund af broarbejdet er reduceret, benytter vi lejligheden til samtidig at foretage nogle nødvendige ombygninger ved Fredericia station. Vi ønsker at genere trafikken mindst muligt og vil arbejde i døgndrift for at blive hurtigt færdige," siger Martin Overgaard Jensen, der opfordrer passagererne til at holde øje med ændringerne på rejseplanen.dk og på DSB.dk.

Togstøj reduceres

Selve arbejdet på broen starter med, at skinnerne på den 825 m. lange stålbro fjernes sammen med de befæstelser, som holder skinnerne fast til underlaget. Så kommer turen til skinner, sveller og skærver

på betonbuefagene på land, inden området omkring sporene på stålbroen skal overfladebehandles. Herefter kan de nye befæstelser og skinner på stålbroen monteres.

"De nye befæstelser har en særlig konstruktion med et indbygget lag af gummi, og vi forventer, at de vil bidrage til at reducere støjen fra togtrafikken," siger Steen Jørn Ingwersen, der er projektleder på arbejdet på broen.

På betonbuefagene udbedres betonskader og der lægges ny fugtisolering. Til sidst lægges der skærver på, inden sporene på betonbuefagene genetableres med nye sveller og skinner. For at omgivelserne ikke skal generes unødigt af støv og støj foregår en del af arbejdet på betonbuefagene i et mobilt arbejdstelt. ...

Fakta: Togtrafik over Lillebælt fra 29. juni til og med 18. august 2013

I dagtimerne fra 6.00 til 20.00 kører fire tog over broen i timen. Ét tog i hver retning mellem København og Kolding og ét tog i hver retning mellem København og Fredericia..

Om natten fra 20.00 til 6.00 kører ét tog i timen hver vej mellem Fredericia og Odense/København. Tog til og fra Kolding kører over Fredericia.

Regionaltog mellem Odense og Fredericia vender i Middelfart og stopper ved alle stationer Nord for Fredericia kører togtrafikken normalt.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18930>, mandag, den 17. juni 2013

(BL)

To 20/6 2013

Forside > Banearbejder > Sydlige Jylland > Naboinformation Sydlige Jylland > To broer i Fredericia renoveres

To broer i Fredericia renoveres

Udsendt til beboere i området, der afgrænses af banen, Vestre Ringvej, Jagtvej og Skyttevej – alle i 7000 Fredericia

Banedanmark tager om kort tid fat på en renovering af to broer i dit nærområde – broen på baneterrænet øst for Vestre Ringvej og broen, der fører jernbanen over Vestre Ringvej. Arbejdet går i gang tirsdag den 2. juli, og vi forventer at være færdige i begyndelsen af oktober. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Broen på baneterrænet skal gennemgå en omfattende renovering. Vi udbedrer betonskader på fundament og overbygning og fjerner skinner og skærver, så vi kan lægge ny fugtisolering på brodækket. Derefter lægger vi skinner og skærver på plads, monterer nye kantbjælker og maler rækværket.

Jernbanebroen over Vestre Ringvej skal – lige som en række andre på strækningen mellem Fredericia og Middelfart – vedligeholdes. Vi udbedrer skader på betonen, lægger ny fugtisolering langs den ene kantbjælke og etablerer nye dræn.

Da togtrafikken i forvejen er ændret i forbindelse med et større sporarbejde på Lillebæltbroen, benytter vi lejligheden til også at renovere en række andre broer mellem Middelfart og Fredericia.

Er vejen åben?

Vestre Ringvej er åben for trafik, men vil i perioder være indsnævret, mens vi arbejder på broen.

Hvornår foregår arbejdet?

En del af arbejdet finder sted i dagtimerne, men vi er nødt til i perioder også at arbejde om natten for at genere togtrafikken mindst muligt. Vi kan ikke undgå at støje, når vi hugger betonen ned og fjerner skinner og skærver, lige som arbejdet kan medføre støvgener. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

Undskyld vi forstyrrer

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

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18949>, torsdag 20. juni 2013

Forside > Banearbejder > Sydlige Jylland > Naboinformation Sydlige Jylland > Broarbejde i skovområde syd for Fredericia

Broarbejde i skovområde syd for Fredericia

Udsendt til beboere 300 m fra broen

Banedanmark tager om kort tid fat på en renovering af broen, der fører jernbanen over Hannerup Engvej. Arbejdet går i gang mandag den 1. juli, og vi forventer at være færdige først i september. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Broen skal vedligeholdes. Vi fjerner skinner, sveller og skærver, lægger ny fugtisolering og etablerer nyt dræn. Derefter lægger vi skærver, sveller og skinner på plads igen. Desuden udbedrer vi skader på betonen på undersiden af broen.

Da togtrafikken i forvejen er begrænset pga. et større sporarbejde på Lillebæltsbroen, benytter vi lejligheden til samtidig at renovere et antal broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia.

Er vejen spærret?

Hannerup Engvej vil i perioder være indsnævret, mens vi arbejder på broen.

Hvornår foregår arbejdet?

En del af arbejdet finder sted i dagtimerne, men vi er nødt til også at arbejde nogle nætter for at genere togtrafikken mindst muligt. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi fjerner skinner, sveller og skærver. Arbejdet kan desuden medføre støvgener i mindre omfang. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

Undskyld vi forstyrrer

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

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18951>, torsdag 20. juni 2013

Forside > Banearbejder > Sydlige Jylland > Esbjerg-Skjern-Herning > Naboinformation Esbjerg-Skjern-Herning > Bro over Ganer Å renoveres

Bro over Ganer Å renoveres

Udsendt til naboer til broen

I løbet af sommermånederne 2013 skal en del af jernbanestrækningen Esbjerg-Skjern-Herning fornys. 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 Ganer Å i det nordlige Skjern skal forsynes med nyt rækværk, der sikrer mod nedrulning af skærver. Desuden forhøjer vi broens vægge og sikrer en skråning.

Arbejdet går efter planen i gang den 8. juli, og vi forventer at være færdige med arbejdet ca. 14 dage senere.

Da broarbejderne skal koordineres med en lang række andre bro- og banearbejder på strækningen Esbjerg-Skjern-Herning, kan der dog ske ændringer i tidsplanen.

Hvad betyder det for naboerne?

Som nabo må man påregne, at der kan forekomme moderat arbejdsstøj i arbejdsperioden. Desuden vil der i nærområdet være en vis 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 dog ikke planlagt natarbejde pt.

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?artikkelID=18954>, torsdag 20. juni 2013
(BL)

Rettelsesblade 4519-4520 til TIB (V)**35. Sd-Sj**

Ændret udkørselshastighed fra spor 2 og flyttet stationsgrænse mod Borris.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4519-4520, **fredag 21. juni 2013**



Ud- og indkørselshastigheden for spor 2 mod **Td** (Troldehede) øges fra 50 km/t. til 60 km/t.

Stationsgrænsen flyttes fra km 86,4 til km 86,5.

(BL)

Ma 24/6 2013

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Overkørslerne i Ørbækvej og Algade/Svendborgvej i Ringe ombygges

Overkørslerne i Ørbækvej og Algade/Svendborgvej i Ringe ombygges

For at lette trafikafviklingen på Svendborgbanen ombygges overkørslerne på Ørbækvej og Algade/Svendborgvej i Ringe natten mellem den 26. og den 27. juni.

Fra første morgentog den 27. juni bliver bommene nede, når toget fra Svendborg har passeret overkørslerne, hvis toget mod Svendborg holder klar til afgang på Ringe Station. I disse tilfælde passerer der således to tog inden for samme lukning af bommene.

Det er en ændring i forhold til i dag, hvor bommene i de to overkørsler går op efter det første togs passage for så kort efter at gå ned igen for det andet tog.

Når bommene bliver nede og venter på, at både toget fra Svendborg og toget, der holder klar på Ringe Station, er passeret, så giver det bedre afvikling af togtrafikken omkring Ringe Station.

Det er vigtigt, at man respekterer de lukkede bomme og venter på, at bommene går op, inden man passerer overkørslen. Det er både ulovligt og forbundet med livsfare at forsøge at krydse de lukkede bomme, efter at det første tog er passeret.

I forbindelse med ombygningen forkortes den tid, hvor bommene er nede, når der kun er et enkelt tog, der passerer de to overgange.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18974>, **mandag 24. juni 2013**

(BL)

Rettelsesblade 4521-4565 til TIB (V)**1. Kh-Fa/TI**

På side 333au-12 slettes København G.

Århus rettet til Aarhus på alle rettelsesblade.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4521-4565, **mandag 24. juni 2013**



Officiel stavemåde Århus 1948 – 31. december 2010.

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

Togekspeditionssted Gb nedlægges!

På den sidste side for hver strækning er angivet 5 kolonner, og her slettes **Gb** fra. Tidligere stod der:

Togekspeditionssted	Togfølgestation	Sporbenyttelse
1	2	3
København G		Til/fra København H kan der kun køres ad maskinspor M0.

I **TIB (V)** rettes stavemåden Århus til Aarhus 2½ år efter den officielle stavemåde skete.

(BL)

On 26/6 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Naboinformation Sydlige Jylland > Bro i Andst ved Vejen rives ned

Bro i Andst ved Vejen rives ned

Arbejdet med at anlægge den nye erstatningsvej i forbindelse med nedrivningen af broen over jernbanen ved Gl. Stationsvej i Andst er snart afsluttet. Når vejen er åben, går vi i gang med at rive broen ned. Det vil efter planen ske i dagene 6.-7. juli.

Hvad går arbejdet ud på?

Vi hugger betonen ned og kører den bort. Arbejdet foregår ved hjælp af store maskiner, og vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi river broen ned og kører beton og jord bort. Arbejdet kan desuden medføre støvgener. Når broen er væk, fjerner vi tilkørslerne og retablerer grøfterne på begge sider af jernbanen.

Undskyld vi forstyrrer

Selve nedrivningsarbejdet foregår i døgndrift for at genere togtrafikken mindst muligt. Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med vores arbejde med broen.

...
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18978>, onsdag 26. juli 2013
(BL)

Lø 29/6 2013 – sø 6/10 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd

Fredericia Syd

Banedanmark fornyr spor og sporskifter på den sydlige del af Fredericia Station.

Spor og sporskifter er flere steder i dårlig forfatning på grund af slid og har længe været fornyelsesmodne.

Sporombygningen gennemføres for at kunne opretholde den samme trafikmængde som nu og sikre togenes rettidighed.

Fakta

Formål:

Ved ombygning og fornyelse at kunne opretholde hastigheden og det samme trafikomfang som nu

Hvordan:

Udskiftning af sporskifter og -skæringer

Budget:

72 mio. kr.

Byggeperiode:

29. juni til 6. oktober 2013

Sporfornyelsen indebærer blandt andet udskiftning af flere sporskifter og krydsningsspor syd for Fredericia. Herudover udføres afvandings- og drænarbejde.

[Læs mere om sporombygningen her](#)

Banedanmark fornyr samtidig syv broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia, ligesom spærringerne på strækningen falder sammen med de nødvendige spærringer i forbindelse med sommerens sporarbejde på Lillebæltsbroen.

Læs nabobreve om

[Nye spor på Lillebæltsbroen](#)

[Broen ved Fredericia Syd, der fører Prangervej over sporene til og fra Lillebælt](#)

Tilmeld dig elektronisk naboinformation

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18877>

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd > Hvad går arbejdet ud på?

Hvad går arbejdet ud på?

Sporfornyelsen omfatter blandt andet udskiftning af flere sporskifter, krydsningssporskifter og sporskæringer syd for Fredericia station. På underføringen ved Hannerup Engvej, som ligger mellem Fredericia og Snoghøj stationer skiftes sporkasse og afvandingsforholdene forbedres.

Sporarbejder

- Udskiftning af 4 stk. 'hele' krydsningssporskifter
- Udskiftning af 4 stk. 'halve' krydsningssporskifter
- Udskiftning af 3 stk. sporskifter
- 4 stk. sporskifter nedlægges og erstattes af UIC60 Dmp spor
- Ombygning af ca 1.000 meter spor på stationen
- Nedlæggelse af 2 stk. sporskæringer
- Udskiftning af 1 stk. sporskæring

- Udskiftning af 3 sporstoppere
- Ombygning af ca. 40 meter perronforkant

Jordarbejder

- På Fredericia station udføres ny sporkasse under alle ovennævnte sporskifter/krydsningssporskifter/sporskæringer, som skal udskiftes. Herudover skal der udføres ny sporkasse under ca. 1.000 m spor
 - Udskiftning af ballast, underballast samt fyld på broen Hannerup Engvej
 - Udskiftning af ballast i forbindelse med renovering af broen A
- Herudover udføres afledte afvandings-, kørestrøms-, stærkstrøms- og sikringsarbejder.

Renovering af broer

For at minimere ulemperne for passagerer og naboer til banen renoverer vi samtidig syv broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18878>

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd > Tidsplan

Tidsplan

Projektet går i jorden den **29. juni og afsluttes den 6. oktober** 2013 og er budgetteret til 72 millioner kr.

Der bliver lavet indledende arbejder fra 15.-28. juni 2013, og der er slutjusteringer i perioden 6. oktober – 14. november 2013.

Projektet er opdelt i fem etaper:

Etape A: 29. juni – 2. august

Etape B1: 24. juli – 29. august

Etape B2: 19. august – 23. august

Etape C: 24. august – 4. september

Etape D: 20. september – 6. oktober

Broarbejder

Sideløbende med sporprojektet renoverer Banedanmark syv broer på strækningen mellem Middelfart og Fredericia.

Prangervej: 15. juni – 10. september

Broen A: 2. juli – 2. oktober

Vestre Ringvej: 27. juli – 18. august

Hannerup Brovej: 7. juli – 7. august

Adlerhusvej: 11. juli – 10. august

Snoghøj Landevej: 16. juli – 31. august

Hannerup Engvej: 1. juli – 29. august

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18883>

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Fredericia Syd > Information til passagererne

Information til passagererne

Arbejdet på Fredericia Syd bliver lavet sideløbende med sporarbejdet på Lillebæltsbroen, som udføres mellem 29. juni og 18. august.

Arbejdet på Lillebæltsbroen bliver afsluttet den 18. august, hvorefter arbejderne på Fredericia station og de tilstødende broarbejder fortsætter til 6. oktober. I den periode er der kun et spor ledigt mellem Fredericia og Taulov. Det betyder, at der kun kan køre et tog af gangen mellem disse stationer. Det medfører reduktioner i toggangen, som får betydning for passagererne på strækningen.

InterCityLyn og InterCity kører efter ændrede planer, mens vi arbejder på Lillebæltsbroen og Fredericia Syd. Regionaltogene mellem Odense og Fredericia kører kun mellem Odense og Middelfart. Mange af togene kører lidt tidligere i forhold til den oprindelige plan. Passagererne opfordres derfor til at tjekke rejseplanen.dk før togrejsen løbende i hele perioden.

Læs mere om de ændrede planer på DSB's hjemmeside

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18885>

(BL)

Udsendt til naboer 200 m fra overkørslen og til Golfclub Storådalen

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

Vilhelmsborgvej spærret

Overkørslen vil derfor være lukket

– fra torsdag den 11. juli, kl. 23.00, til søndag den 14. juli, kl. 14.00.

Mens vi arbejder ved overkørslen, vil der være spærret for al passage for både biler, cyklister og fodgængere. Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Overkørslen kan heller ikke passeres af gående eller cyklende trafikanter fra Sortestien.

Også togtrafikken påvirkes af arbejdet. Se nærmere på www.dsb.dk og www.arriva.dk

Undskyld vi støjer

Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige, så vi generer togtrafikken og lokalsamfundet mindst muligt. Vi kan dog ikke helt undgå at støje. Det beklager vi og håber på din tålmodighed. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18998>, **fredag 28. juni 2013**

Ovk 353 Bu-Ho

Den beskrevne ovk er ovk 353 i km 183,0. To nye skinner til at lægge i ovk 353 har ligget klar i flere måneder lige V for ovk. Det kan undre, at knap fire "gamle" skinner skal udskiftes efter så få års brug. Der er rigtigt, at tog får en lille slingretur ved passage, men sådan ligger visse andre ovk også.

Lørdag 31. oktober 2013 kl. 12.00.00 hang en ny sporramme i en kran over ovk 353 og blev efterfølgende monteret. Buskadset ved ovk 353 havde da de skønneste brune efterårsfarver. Også ovk 355 i km 183,8 fik en ny sporramme.

Læs en beskrivelse af sporombygningen af ovk 353 fra **fredag 12. juli 2013**.

(BL)

Ti 2/7 2013

Halv Lillebæltsbro?

På **Lillebæltsbroen** var sporet nærmest vejbanen fjernet.

(JSL via BL)

Spor af og på Fhh

Jeg har været på sightseeing efter de eventuelle tilbageværende kilometersten langs den sydgående strækning mod flådestationen. Der var ikke noget held med det, da de umiddelbart ikke er der længere. Inde på flådestationen var jeg **fredag 28. juni 2013**, hvor jeg også kiggede efter. Skulle der være flere, må de stå inde i buskene langs **Europavej**. Der er én skinne synlig det meste af vejen. Den anden skinne er dækket med asfalt og kan stadig anes.

Jeg talte med Jan fra ekspeditionen på Læsøfærgen. Han har været på posten i over 20 år, og det var ham, der anmodede om at få nedlagt perronen ved færgen. Mener han sagde, det var 17 år siden ...

I samme forbindelse havde de forsøgt at få skinnerne pillet op, men svaret var dengang negativt. Det var »sværere at få tilladelse til at bygge en bane mellem **Fh** og **Ab** end at få tilladelse til at pille de skinner op.« Dette af hensyn til Nato, da de vil have muligheden for hurtigt at genetablere strækning med henblik på forsyninger til og fra flådestationen.

(KLG via BL)

On 3/7 2013

Naboinformation omdelt til husstande tæt ved broen over Hannerup Engvej

Broarbejde i nattetimerne ved Hannerup Engvej

Banedanmark er i fuld gang med at forny jernbanen og en række broer i Fredericia området. I den forbindelse skal broen over Hannerup Engvej også renoveres.

Hvad skal vi lave

Det ene jernbanespor på broen skal tages op, hvorefter de gamle materialer køres væk på en række lastbiler, som holder på Hannerup Engvej under omlastningen. Dette arbejde giver desværre nogle trafikale gener, og der kan også forventes støjende aktiviteter i forbindelse med læsningen.

Der vil foregå øget kørsel med lastbiler på Hannerup Engvej, og der kan forventes kortvarige ventetider på færdsel under broen, mens lastbilerne læsses. Ventetider på ca. 5 minutter kan forventes. Ved udrykningskørsel fjernes lastbilerne omgående.

Hvornår foregår arbejdet

Arbejdet foregår i aften- og nattetimerne fra dags dato i følgende tidsrum:

- 3. juli kl. 20.00 – 4. juli kl. 06.00

Hvis arbejdet ikke bliver færdigt i ovennævnte periode, kan samme aktivitet foregå den følgende dag i tidsrummet:

- 4. juli kl. 20.00 – 5. juli kl. 06.00

Vi beklager eventuelle gener

Vi beklager den korte varslingsfrist og undskylder for eventuelle gener i forbindelse med vores arbejde.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19012>, onsdag 3. juli 2013

(BL)

Fr 5/7 2013

Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Naboinformation Sydlige Jylland > Brorenovering ved Fredericia

Brorenovering ved Fredericia

Udsendt til naboer 200 m fra broen

Banedanmark tager om kort tid fat på en renovering af broen, der fører jernbanen over Snoghøj Landevej. Arbejdet går i gang mandag den 22. juli, og vi forventer at være færdige omkring den 1. september. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Broen skal vedligeholdes. Da togtrafikken mellem Middelfart og Fredericia i forvejen er begrænset pga. et større sporarbejde på Lillebæltsbroen, benytter vi lejligheden til samtidig at renovere et antal broer på strækningen. Vi udskifter rækværket på broens østside – mod Fredericia, udbedrer betonskader på understøtninger og overbygning og opsætter stålplader som sikring ved påkørsel. Desuden udskifter vi fuger, foretager betonreparationer på kantbjælkerne og fjerner uønsket bevoksning på støttemure og kantbjælker.

Er vejen spærret?

Snoghøj Landevej vil i perioder være indsnævret, mens vi arbejder på broen.

Hvornår foregår arbejdet?

En del af arbejdet finder sted i dagtimerne, men vi er nødt til også at arbejde nogle nætter for at genere togtrafikken mindst muligt. Arbejdet kan medføre støvgener i mindre omfang. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

Undskyld vi forstyrrer

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

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19018>, fredag 5. juli 2013

(BL)

Sporombygning Stu-Sj-Va

I over en uge har der været gråvej med omkring 13°C, kraftig blæst og lave temperaturer dag efter dag, men endelig kommer den først sommerdag. Derfor er det godt fotovejr, der er ønskværdigt til cykelturen fra **Stu** (Studsgård) til **Va** for at inspicere sporombygning.

Toggangen mellem **Stu** og **Sj** er indstillet i perioden lørdag 25. maj 2013 – fredag 19. juli 2013.

Toggangen mellem **Va** og **Sj** er indstillet i perioden lørdag 1. juni 2013 – søndag 11. august 2013. At se steder uden spor så langt henne i arbejdsfaserne er højst sandsynligt for sent, men når 100 km skal cykles, må vejret være godt. Den gamle racercykel dagen forinden får en ny hjulring og fået skiftet to bremseklods. En større madpakke laves denne fredag morgen i strålende solskin.

Rejseplanen: For at undgå for lang skiftetid i **Hr** passer forbindelsen med tog RV 3720 (Str-Hr) fra **Str** 7.45 og arbejdstog RA 305317 (Hr-Stu) fra **Hr** kl. 8.50½ med an **Stu** 8.57. Der er 34,0 banekm til Sj, der antages at nås til middag. Fra **Sj** til **Va** er der 42,4 banekm, der formentlig kan nås til kl. 18. Her følger besigtigelsen delt op i togekspeditionssteder og den fri bane med tidspunkter fra eksponeringer.

Stu (Studsgård T) km 77,9

AR AR 1013 ankommer kl. 8.57.

Arbejdstog RA 305328 (Stu-Hr) skal afgå fra udgangstrinbrættet (normalt en station) kl. 9.13. Den opmærksomme læser vil lægge mærke til, at arbejdstoget har et andet tognummer ved ankomst og et andet ved afgang. Normalt har et arbejdstog samme tognummer til det ankomme til en station, hvor arbejdet meldes være udført, og banen er fri, men her skyldes det ifølge flere kilder hensyn til Rejseplanen!

Ingen spormæssige ændringer. Et ● lys V for perronen og SR-signal 16.1.2. "Stop" forbyder videre kørsel i retning mod **Kæ**.

Den hvide stationsbygningen er for mange år siden solgt til "civil beboelse".



Kæ (Kibæk) km 85,7

Ovk 196 er har fået betonelementer. Nyt spor fra lige Ø for ovk 196 gennem spor 1. Sidesporet blev antageligt fjernet i **august 2004** i forbindelse med sporfornyelse **Hr-Kæ**.

Td (Trolldhede T) km 94,0

Ingen spormæssige ændringer. Stationsbygningens vinduer og pakhus er beskyttede med yderligere beskadigelser med sorte spånplader.

Bs (Borris) km 101,7

Spor 2 var fjernet **lørdag 15. november 2008**, og nye skærver samt et nyt spor blev lagt. Ovk 236 i km 101,6 fik nye sveller og nye skinner både i spor 2 og spor 1. I spor 1 lå der et nyt sporskifte **1a** ind til læssevejen. Det vestlige sporskifte fra læssevejen og ud i spor 1 ved læsserampen var allerede dengang fjernet.

Nu er spor 1 blevet fornyet på samme måde spor 2 blev det for 4½ år siden. Sporskifte **1a** og læssevejssporet er fjernet. Militæret kan ikke som tidligere benytte sidesporet til at losse eller læsse kampvogne, som det skete i **1980'erne**. Trækraft på disse militærsættog kunne være en MT fra **Hr**.

Forside > Erhverv > Togselskaber > Jernbanekanaler > Data om infrastrukturen > Netredegrørelser > Netredegrørelse 2014

Netredegrørelse 2014

3.1C **Åbne strækninger for godstrafik** 07.12.2012 <http://www.bane.dk/visArtikelBred.asp?artikelID=17532>.

Her er **Bs** vist, selv om læssevejsspor ikke mere findes!

Ovk 237a i 102,0 ved læs serampen har fået ny vejbelægning og asfalt (med nyt sand over). Inden for stationsgrænsen står



Bs-Sj

vk 272 i km 109,8, **A 11 Ringvejen**, har fået nye betonfelter til skinnerne, ny asfalt på de to cykelstier og kørebanen. Nye skærver ligger på begge sider i en længde på 1 dekameter⁹⁾.

Sj (Skjern) km 111,9/115,6

⁹⁾ En dekameter, forkortet dam, faktor 10¹ i forhold til 1 meter. Det vil sige 10 meter.
Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Decimeter>

Der er lagt nye skærver og nyt spor ud i cirka 1 km's længde i retning med **Bs**.



Ovk 276 i km 110,9, **Vardevej**,
Ovk 277 i km 110,0, **Præstegårdsvej**,

2013

Ny tosporet jernbanebro i **Sj** over – nej ikke **Skjern Å – Kirkeå** – er bygget.

Ovk 227 i km 111,4, **Klostervej** har fået ny asfalt. Den nye ballast i alle tre spor er lagt til lidt N for denne ovk.

Ta (Tarm) km 111,1

Nye skærver og skinner fra ovk 218 ved perronen (det gamle spor 2). Her er der opsat 16.1.2.

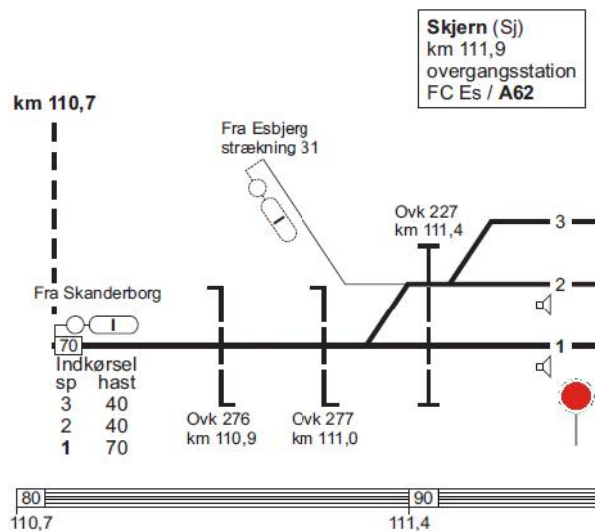
Bag bagerforretningen ved ovk 218 i km 111,0 ligger 90 meter borte usikret ovk 214 med **Korsvej** ==)))==)))==)))==)))==. Det er utroligt, at ovk 215, 216 og 217 skulle have eksisteret på de under 90 meter.

– Mon ikke, at ovk 214 har et forkert nummer, for sikret ovk 212 ligger i km 108,2 – 2,8 km bort?

Overkørsler andre steder er blevet fejlnummererede i nyere tid. Eksempelvis har mellem **Ur** og **Bn** den nedlagte vej ved ovk 133 i dag nummer 130, fordi de(n) person(er), der gav numrene, ikke vidste, at ovk 130, 131 og 132 havde eksisteret. Niveauovergang har ingen numre, orienterede personale fra Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland **onsdag 30. januar 2013 på Hotel Thinggaard, Jernbanegade 5, 7760 Hurup Thy**. Oprindelige ovk 133, nu 133, skal rettelig hedde ovk i km 45,152.

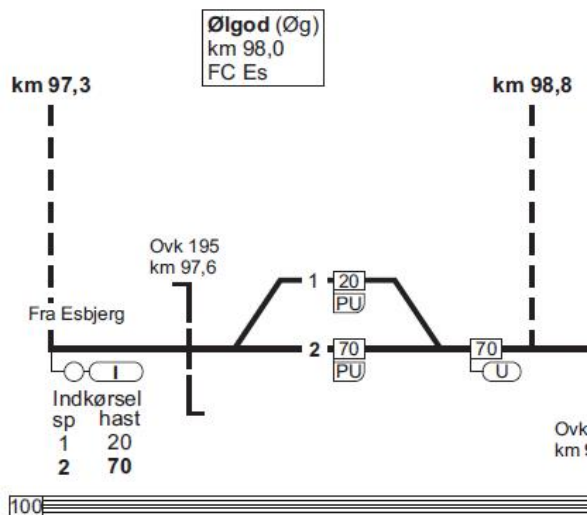
“Navnet” på ovk 214 skulle i stedet være kilometerangivelsen fra **Lk**, og “ovk” ændres til “ovg”.

Et ganske godt billede af **Ta**, fotograferet mens der stadig var perronbelysning til spor 1, kan ses på Google Earth. Klik på i **Åboulevarden** og se det gamle spor.



TIB (V) 35. Sd-Sj, 08.01.2006, side 523-22, nr. 3866.

Øg (Ølgod) km 98,0



TIB (V) 31. Es-Str, 09.12.2010, side 443-42, nr. 4293.

der vender ud til spor 1.

Øg-Gå

Kraftig nordenvind skubber godt på ad den næsten konstante stigning op til **Øg**.

Broen er nordenden er helt ny med spunsvægge. Af brofag ligger der en bro lavet af beton. Der støbes dæk. Under broen står noget cirkulært ...

På læssevejen bor mange jba, idet her at sat en klondike af containere op og oven på hverandre.

Spor 1 er endelig – efter mere end 3½ års kørsel med La **20** og Fast hastighedsnedsættelse **20** – blevet totalt udskiftet. Det var antagelig det sidste sted i Danmark, hvor Banedanmark havde togvejs-spør liggende i sandballast. Skinnerne var dog ikke befæstiget med A-spir.

PU'er **X** **X**

De to sporskifter ind til læssevejssporerne var fjernede før sporspærringen trådte i kraft. Nu er også selve læssevejssporet samt antagelig også skinnerne inde under containerbyen.

Nye kantsten er sat op langs siden af perron 2.

Da **Øg** forlades på vej mod **Gå**, sker det, der i flere år har været drømt om at se: **Hjedding Andelsmejeri**. Fra de mange forbikørsler med tog har der været spejdet 1-2 km mod V i håb om at kunne se det, men det lykkedes ikke. Nu står der er blå-hvidt skilt med henvisning.

Da ovk 188 i km 94,2 nås 1,3 km før **Gå**, er mejeriet ikke set. Der er noget galt, cyklet for langt af **Hjeddingvej**, så der vendes om, selv det koster tid. Nu skal **Hjedding Andelsmejeri** ses.

Knap 2 km tilbage ligger en gammelt hus ved landevejen uden vejskilt – dog står navnet på et ● skilt på ydermuren. Det var overset. Der er kun åbent **lørdage** og **søndage**, så der må nøjes med at kigge og fotografere ind ad vinduerne. Til gengæld er der et halvtag med borde og bænke, hvor der på nordvæggen er ophængt store plancher med en grundig gennemgang af dets historie. Der er forklaret forskellen på andelsmejerier og fællesmejerier under remsen om »Hoveder og høveder«.

Hjedding Mejerimuseum er kort beskrevet på http://da.wikipedia.org/wiki/Hjedding_Mejerimuseum

Derefter haster det med at nå til **Va**, hvis en togbus kl. 17.53 til **Sj** skal nås.

ANDELSMEJERIET I HJEDDING
Hjedding Andelsmejeri begyndte sin produktion i 1882 som det første andelsmejeri i Danmark. Mejeriets lille, originale Maglekilde-centrifuge og smørkerne revolutionerede dansk mejeridrift og landbrug.

<http://www.kulturarv.dk/?id=4013>

Gå (Gårde T) km 92,9

Vejbro i sydenden bygges om, så togbusserne har stoppested på østsiden af banen, mens trinbrættet ligger på vestsiden. Det er muligt at gå og cykle i gruset oppe på broen i sydenden, der under ombygning. To stilladser står i sporet nedenunder; dækket af SR-signal 16.1.2. Langs gelænder er en plankevæg vel sagtens til at støbe opad. Der cykles videre på vestsiden af banen mod **Tr**.




Tr (Tistrup) km 87,4

Her er ingen ændringer at se. De to indgangssporskifter er fornyede inden sporspærringen trådte i kraft. Der kan mangle skærver mellem de nye træsveller.

Is (Sig) km 81,5

Der er to jernbanebroen over **Vesterbækvej**. Det ene er der ikke mere skinner på, for spor 1 er fjernet for flere årtier siden. I dag ligger der kun skinner i spor 2 – strækningssporet. Her er metalrør i gelænderet udskiftet.

Vno (Varde Nord) km 75,2

Vej **181**, **Lundvej**, forlades for at dreje til venstre ind ad **Skrænten**, der ved indgangen til trinbrættet. På østsiden af **Lundvej** er der et blå vejskilt med tegning af en motorvogn og . Det er første gang dén model af en motorvogn er set. Fire vinduer i passagerafdelingen og to mindre rektangulære vinduer i hver ende, sneplov på hver af de to toakslede bogier.

Ingen ændringer at se på **Vno**. Trinbrættet "forhøjes" til at blive et "vendetrinbræt" med et signal visende ●, når der i perioden **lørdag 20. juli 2013 – søndag 11. august 2013** er spærret for togtrafik mellem **Vno** og **Es**. Der vil i den periode kørsel fra **Sj** til **Vno**.

Va (Varde) km 73,2

Togbus kl. 17.53 til **Sj** kan ikke nås, for spor 1 og spor 2 er fjernede og skal fotograferes. Der fjerner grus ned til planum, så der er gangbroer over til perron 2. Der ligger sveller fordelt i bunker over det hele. Gitterbroen over **Va Å** er pakket ind i plastik, og udkørselssporet mod **Tr** er pillet op og forsynet med et standsignal.



Maven beder om (læs skriger) at få noget at spise. Ovre i **Varde Centret** Ø for stationen købes varm mad. Næsten to timer til næste bus mod **Sj** er for lang tid at vente; bedre og en time hurtigere vil det være at rejse med et Arriva-tog kl. 18.29 til **Es** og rejse med DSB over **Fa** til **Str**. En togtur på fire over timer!

Va-Fa-Str

Ankomst Str kl. 22.48½ (21½) efter 15 timers rejse. I dag blev der kørt med tog 324,8 km og cyklet 105 km på 4 timer og 49 minutter.

En god dag med det ønskede antal billeder i hus. Det må skrives at have været en vellykket tur.

Ny forplads anlægges i Sk

Tog RA 5420 (Str-Ar) har mange stationgstid 7.48½-55½. Da der er morgen-der mangler et billede af et "portrætfoto" god tid til at få opgaven ekspederet. Stor er med kantsten i baner på tværs. Tre gravemakan asfalteres (antagelig). Der er rejst et metalgælænder med lodrette pinde rundt om de tre sider, kun mod rutebilholdepladserne er der et almindeligt afspærringshegn ved et arbejdsområde.



tionsophold undervejs. I **Sk** er der stands-sol på stationsbygningens vejfacade, og DSB Vingehjulet på denne station, er der overraskelsen, da der ses planeret grus skiner arbejder med at ordne det sidste, før der

Kiosken, der hjalp lidt mentalt retarderede til at lære at arbejde, er nedlagt og indrettet til et ventenum med flere cirkulære stole.

Ingen adgang materiel i gammelt spor 1 i Sk



SR-signal
6.5.4

En gang i foråret 2013 er der på perron 1 rejst et trådhegn af Banedanmark af den høje type, der skal forhindre mennesker i at kravle over. Det begynder ved perronen, hvor spor 0 endte, og nedgangen fra gangbroen har asfaltfæste. Det er opstillet hen under vejbroen med **Sdr. Boulevard** og cykelparkering hele vejen hen til pakhusets **blå** gavl i østenden. Omkring 50 søjler bærer dette hegn og holder en afstand til perronkanten på omkring en meter. Det vil sige, at personale ved materiel i det gamle spor 1 kan færdes på nordsiden af materiellet.



SR-signal
6.5.10

Ændring af spornumre i Sk

Det gamle spor 1 har antagelig ikke været et togvejsspor efter at det østlige indkørselssignal med forgreningsangivelse blev udskiftet med det nuværende firbegrebssignal.

– *Hvornår skete det?*

Det slås op i TIB (V). Sidetallet er uvedkommende for at kunne følge udviklingen. Mellem side 462-7 og side 462-12 mangler 4 rettelsesblade, hvor indskrænkningen fra 6 togvejsspor til 2 togvejsspor fandt sted. Indskrænkningen kan også først være sket ved ikrafttræden af TIB (V) 23.12.1991 side 462-12. Ændring af spornumrene er sket en gang mellem **1986** og **1991**.

32. Lg-Str Skive		
Spor	Indk.	Udk.
1	40	50
2	60	60
3	(100)	100
5	40	40
6	40	40

TIB (V) 27.5.1979
side 446-4

32. Lg-Str Skive		
Spor	Indk.	Udk.
1	40	50
2	60	60
3	100	100
5	40	40
6	40	40

TIB (V) 15.12.1986
side 462-7

32. Lg-Str Skive		
Spor	Indk.	Udk.
1	60	60
2	100	100

TIB (V) 23.12.1991
side 462-12

32. Lg-Str Skive		
Spor	Indk.	Udk.
1	60	60
2	100	100

TIB (V) 06.06.2013
side 465-19

Den østlige indgangssporsskifte til det gamle spor 1 blev udskiftet med en nyt i forbindelse med sporombygningen af de 4 km spor i og ved **Sk** for omkring ti år siden. Det har ikke været brug siden da.



Ved det gamle spor 1 og flere af ved havnebanen er der opstillet nok 16.1.2. for at fortælle, at al kørsel er skal gå, som Banedanmark kan ofsporene i to år, skal de indstilles til



læssevejssporene samt i østenden og mere end en håndfuld SR-signal forbudt. Der ventes på, at et antal år fentliggøre, at hvis ingen benytter fjernelse.



Forside > Erhverv > Togselskaber > Jernbanekanaler > Data om infrastrukturen > Netredegerelser > Netredegerelse 2014

Netredegerelse 2014

Kig på kortet 3.1C **Åbne strækninger for godstrafik** 07.12.2012

<http://www.bane.dk/visArtikelBred.asp?artikkelID=17532>. Her **Sk** vist.

Kig på kortet 3.8 **Banedanmark sidespor** Revideret 26.06.2012 gældende for året **2014** kan ses på <http://www.bane.dk/visArtikelBred.asp?artikkelID=17532>. Her **Sk** vist.

På kort 3.2A **Åbne, hvilende og lukkede/nedlagte sidespor** 07.12.2012 kan der læses:

Stationsnavn	P-Spor	G-Spor	Sidespor til vedligeholdelsesmateriel	Sidespor til ombygningsmateriel	Varslet lukket ultimo 2012	Heraf Trafikerede
Skive	0	2560	267	0	52	52

Læs ikke videre i den farvelagte liste over stationer, hvis psyken ikke er i orden, for denne dødsliste over sidespor og godsbaner er ikke humøropløftende læsning.

(BL)

Fr 12/7 2013

Ovk 353 Bu-Ho bygges om

Fredag 28. juni 2013 blev sporombygningen af ovk 353 i km 183,0 annonceret af BaneDanmark (se foran i teksten). Arriva Tog har bekendt følgerne af sporspærringen således:

Fredag den 12. juli og lørdag den 13. juli er alle Arrivas tog erstattet af togbus hele vejen mellem Skjern og Struer.

Ovk 353 blev ombygget for 3½ år siden. Her følger teksten fra ombygningen dengang.

Sporrammeudskiftning i ovk 355 og 353

Da der ifølge foranstående melding »I weekenden lørdag den 31. oktober – søndag den 1. november 2009 foretager Banedanmark sporarbejde mellem Skjern og Holstebro.« kører **Lemvigbanen** ikke **Vem-Ho**, kan der være stor sandsynlighed på, at et par ovk V for **Ho** skulle istandsættes. **FC Lmv** fortæller også, at det skyldes sporarbejde før **Ho**.

Derfor rejses der med tog IC 732 (Str-Fa) fra **Str** til **Ho**, hvorfra der cykles ad **Sortestien** langs nordsiden af banen i retning **Bu**. Oppe fra den høje cykelbro over **Ellebækvej** ses kl. 11.28 ned til ovk 355 i km 183,8. To vejskilte spærre vejen, og en jorddyng og en gravemaskine holder ved ovk. En ny sporramme ligger i ovk, men sporenderne er uden "sporforbindelse". Måleudstyr står på treben i sporet. Ved udmundingen af **Ellebækvej** i **Frøjkvej** ses en lastbil med en sporramme. Chaufføren fortæller, at han skal køre hen til ovk 353 i km 183,0.

Der cykles ad **Frøjkvej** efter lastbilen. **Vilhemsborg** er ligeledes spærret, og der er intet spor i ovk. Støtte ben sættes ud, og kl. 11.56 hejses den 7½ tons tunge sporramme op lastbilens førerhus og sænkes ned i hullet. En for meget svulle må dog først graves op. Så bruges en vinkelsliber til at skære de fire tiloversværende skinner af. Som baneformanden sagde "*Hellere en for lang sporramme end en for kort*". Derefter trækkes bagende af bogieladet med tre aksler hen til lastbilen, og de to halvt så lange gamle sporrammer hejses op kl. 12.39 (den sidste).

(BL)

Kilde: **FASTE ANLÆG, lørdag 31. oktober 2009**

Supplement

Kl. 12.00.00 hang en ny sporramme i en kran over ovk 353 og blev efterfølgende monteret. Buskadset ved ovk 353 havde da de skønneste brune efterårsfarver. Også ovk 355 i km 183,8 fik en ny sporramme.

I dag fredag 12. juli 2013

To nye skinner til at anbringe i ovk 353 har ligget klar i flere måneder lige V for ovk. Det kan undre, at knap fire "gamle" skinner skal udskiftes efter så få års brug. Der er rigtigt, at tog får en lille slingretur ved passage, men sådan ligger visse andre ovk også.

Sidst på eftermiddagen tager det kun en halv time at cykle fra **Str** (med 31,9 km/t. i gennemsnit) til ovk 353 for at se, hvorledes ombygningen adskiller sig fra den, der skete for over 3½ år siden.

BaneDanmark havde annonceret »**Vilhemsborgvej spærret**. Overkørslen vil derfor være lukket – fra torsdag den 11. juli, kl. 23.00, til søndag den 14. juli, kl. 14.00.« Mange vejskilte er derfor omstillet i vejens udmundning i **Vembvej**.

De to beskrevne skinner ligger stadig V for ovk 353, og begge er malede grå på midten.

183
0

 En jba (banearbejder) fortæller, at de har malet skinnerne, så de ligger beskyttede ned i rillerne i betonelementerne. Der kommer nogle sorte manchetter på et rør på hver side af skinnens krop, så den ikke vælter.

Der ligger 4 betonelementer svarende til vejens bredde. Der ligger ingen sveller under, for skinnerne hviler på nogle røde underlag, hvor epoxy eller nok andet skal fastholde skinnefoden til betonbunden.

Bunden er cirka 18 cm tyk og fungerer lige som sveller. Der ligger 14 nye betonsveller V for ovk 353 og 14 nye betonsveller Ø for.

De to nye skinner skyldes, at ovk 353 får de fire nye betonelementer til de vejfarende. Der ønskes den pågældende jba en fortsat god arbejdsløst. Efter et par besøg i **Ho** viser kilometertælleren 40 km ved ankomst til **Str** efter en god eftermiddag.

(BL)

Lø 13/7 2013

Hjertestykke i Hm sidespor fjernet

Sidesporet i **Hm** kan ikke mere benyttes, idet hjertestykket i spor 1 er fjernet. Et hjertestykke kaldes også en skinnekrydsning. Det har været brugt af **gule** troljer og Xtg. Flere oplysning er bragt **onsdag 30. juli 2013**.

Sporskiftetunge i Sgs fjernet

Hjertestykket (enkeltkrydsningen) krydsningspartiet i sporskiftet ind til **Sgs** (Søndergaard S) er fjernet for et år siden eller endnu før. Nu er den sidste tunge i tungepartiet også fjernet.

Det krumme vigespor eksisterer fortsat og vil blive nok liggende en del år endnu, så jernbaneentusiaster kan fotografere forgangne tider ved jernbanen, hvor der kunne sendes godsvogne til kunder over det ganske land.

En ny bro bygges i Sta

Banedanmark orienterede **torsdag 18. april 2013** på <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18727>

Banedanmark tager om kort tid fat på at udskifte broen, der fører Stallerupvej over jernbanen. Broen er slidt og skal erstattes med en ny bro, som støbes på stedet. Arbejdet går i gang tirsdag den 30. april, og vi forventer at være færdige i slutningen af september. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Stallerupvej spærret

Stallerupvej vil derfor være spærret for al trafik i perioden
– tirsdag den 30. april – fredag den 20. september

Derfor er der på **23. Fa-Es** La **80** i km 5,5-5,8 mellem **Fa** og **Bk** (Børkop). I dag kan stedet ses på afstand, idet en høj, **gul** kran rager godt op. Der er brædder sat op, tilsyneladende som støbeside til broen betonsider.

Sta

Indtil anlægsfasen af den nuværende station i **Fa** var færdig til indvielsen **tirsdag 14. maj 1935** kørte tog fra **Pj** (Pjedsted 1898-1979) lige ud i **Sta** (Stallerup) for at komme til den første station i **Fa** med færgeløje. Stationsbygningen og en anden sporplan eksisterer endnu og har stednavneforkortelsen **Gfa** (Fredericia Godsstation 1962-). Under bygningen af den **Fra** og nye **Fa** var et hus opført til den fungerende og armsignaler på denne forgreningsstation.

Fra **1935** drejer jernbanen til venstre i **Sta**, passerer **Fra** (Fredericia Rangerbanegård) og når **Fa**. Læs kort om den nuværende **Fa** på http://da.wikipedia.org/wiki/Fredericia_Station

Den gamle linjeføring

Den tidligere linjeføring "lige ud" fra **Sta** kan bedst ses ved at kigge ud i højre side fra et tog kommende fra **Pj** eller endnu bedre: stå på vejbroen, der fører **Stallerupvej** over **Sta**, når den nye bro er færdig.

Derhjemme i stuen kan den tidligere linjeføring også ses på www.krak.dk. Skriv under **Hvor?** **Stallerupvej**, vælg **Hybrid** trin **14**. SSØ for vejbroen ses den nuværende bane dreje til venstre i kurven. Fly i stedet ligeud. Senere kommer en svag venstrekurve, og til sidst følges den nuværende **Nordbanevej** (rammende vejnavn).

Gfa

Stationsbygningen findes ved at søge på beliggenheden af adressen "**Oldenborggade 1 7000**".

Online

Selv om det er online, det kigges på den gamle linjeføring, er det setebillede ikke en direkte transmission fra **Sta**, men ældre billeder. Skal du se rigtig online fra **Sta**, er du nødt til at være i **Sta** og med egne, åbne øjne kigge på den tidligere forgreningsstation **Sta**.

Sporombygning i Va



Spor 1 og 2 er fjernede, og lige efter de to sydlige sporskifter er i hvert spor anbragt SR-signal 16.1.2. "Stop". Der er udført "udbygningsarbejde" for at komme ned til eller under planum (banelegemets overside¹⁰). Nye betonsveller er anbragt på begge perroner, så de ligger det sted, hvor de skal bruges. Der er muligt at gå ad en blå overgang fra perron 1 til perron 2, der har gelændere, så man ikke falder ned i de dybe udgravninger i spor 1 og spor 2.

Jernbanebroen over **Va Å**
Sd 50-52, Ar 21.08.

– a la **Funderbroen** – er pakket ind i plast. ender skinnerne i km 73,6, og der står signal leder til anden jernbanebro og mod **Vv** (Varde fra **Vestbanen**).



Efter udgangssporskiftet – lige foran broen – 16.1.2. Venstre side af udgangssporskiftet (Vest). Spor 0 kan stadig benyttes til tog til og

Vigtig passagerinformation!
ESBJERG > VARDE > NR. NEBEL
INGEN DIREKTE TOG PÅ HVERDAGE
ESBJERG > NR. NEBEL
01.07.2013 – 19.07.2013

Flere store opslag bekendtgør særkøreplaner og ændringer i disse to uger.

Tog til
Oksbøl & Nr. Nebel
spor 0

(BL)

Ti 16/7 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Sporombygningen i Vestjylland rykker sydpå **Sporombygningen i Vestjylland rykker sydpå**

Arbejdet med at ombygge spor og sporskifter på en række stationer mellem Esbjerg, Skjern og Herning går ind i en ny fase.

Lørdag den 20. juli genåbnes der planmæssigt for trafikken på strækningen fra Studsgård over Skjern og videre til Varde Nord, samt mellem Lem og Skjern. Samtidig rykker sporarbejdet sydpå, og der lukkes for togtrafik mellem Esbjerg og Varde Nord.

Sporene på dele af stationerne i Kibæk, Borris, Skjern, Tarm og Ølgod er blevet renoveret og ombygget sammen med en kilometer spor nord for Varde, og der er blevet ombygget fem overkørsler. Sideløbende er en del broer blevet renoveret, ligesom der er foretaget en række øvrige arbejder på stationsområderne.

"Vi åbner nu den første del af en fornyet bane, der giver passagererne en bedre og mere robust jernbane som kræver en mindre vedligeholdelsesindsats end tidligere. Et sporarbejde af sådan et omfang kan ikke undgå at påvirke trafikanter og naboer, og vi er taknemmelige for den forståelse og tålmodighed, de har udvist i forbindelse med arbejdet," siger projektleder Hanne E. Svendsen.

Selv om togtrafikken genoptages, vil der stadig være enkelte restarbejder på rundt om på strækningen, og på et senere tidspunkt vil der ske en slutjustering af sporene. Disse arbejder vil ikke berøre togdriften i nævneværdigt omfang.

Stationer ombygges

Fra den 20. juli til den 11. august bliver der lukket for togtrafikken mellem Varde Nord og Esbjerg, og Arriva sætter i den periode togbusser ind på strækningen.

¹⁰ **Tværprofil 4.** Som det fremgår af fig. 2, der viser et snit på tværs af en enkeltsporet hovedbane, gives banelegemets overside, der benævnes banens planum, et svagt fald fra midten ud mod kanterne, således at det vand, der siver ned gennem sporets ballast ikke bliver stående på planum og opbløder dette, men løber af. Kilde: **DANSKE STATS BANER BANERNES BYGNING OG Udstyrelse**, København 1965, side 8-9.

Sporarbejdet foregår i denne periode primært på stationerne i Guldager og Varde, hvor en række spor og sporskifter på stationerne skal ombygges. Desuden skal der fjernes to sporskifter, der ikke længere er i brug, på strækningen mellem Esbjerg og Guldager.

På Varde Station, hvor det mest komplicerede arbejde skal udføres, har arbejdet allerede stået på et stykke tid.

"På Varde Station er vi godt i gang med at udskifte sporene og en række slidte sporskifter i den sydlige og den nordlige del af stationen. Arbejdet skrider planmæssigt frem, og vi regner med at kunne genåbne strækningen mellem Varde Nord og Esbjerg den 11. august som planlagt," siger Hanne E. Svendsen.

Læs mere om køreplanen for busserne på www.mitarriva.dk. Vestbanen mellem Varde og Nr. Nebel kører i hele perioden efter en særkøreplan.

Yderligere informationer om sporarbejdet via Banedanmarks pressevagt på telefon 82 34 13 13.

Fakta

- Strækning: Esbjerg-Skjern-Herning (cirka 90 kilometer)
- Fornyelsesarbejdet foregår primært på stationerne i Guldager, Varde, Ølgod, Tarm, Skjern, Borris og Kibæk
- Udskiftning af 19 sporskifter, samt skinner og sveller, hvor de er i dårlig stand
- Ombygning og fornyelse af fem overkørsler
- Renovering af 24 broer

Læs mere på www.bane.dk/esbjerg-skjern-herning

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19059>, **tirsdag 16. juli 2013**

(BL)

On 17/7 2013

Giftmidlet virker

På en tur med tog RA 5523 (Str-Ti) ses, at giftmidlet, der blev sprøjtet ud langs ukrudtet langs sporet på **Thybanen søndag 7. juli 2013**, nu virker. Der er omkring en ¾ meter bred brunlig stribe med dødt ukrudt.

(BL)

Lø 20/7 2013 – ma 29/7 2013

Ibrugtagning af ny sportavle på Esbjerg station

1. Indledning

Nuværende centralapparat på Esbjerg station, som er af typen DSB 1951, skal flyttes fra nuværende placering i kommandoposten til fjernstyringscentralen. Sikringsanlægget forsynes med rangertogveje og ombygges til et anlæg af typen DSB 1953/1954.

Ibrugtagningen foregår fra den 20.07.2013 kl. 00:00 – 29.07.2013 kl. 04:35.

2. Trafikafvikling

I perioden 20.07.2013 kl. 00:00 – 26.07.2013 kl. 20:35 vil der være trafikafvikling i fuld omfang.

I perioden 26.07.2013 kl. 20:35 – 29.07.2013 kl. 04:35 er trafikken indstillet.

Ibrugtagningen vil medføre, at signalgivningen aflyses, togene ledes ind-/ud af stationen ved ind-/udrangering og "kør" på U-signalerne D1 og D2.

I-signalerne A1, A2 og B viser "stop". Øvrige PU- og DV-signaler på Esbjerg station vil i perioder være slukket.

Linjeblokken mellem Esbjerg og Tjæreborg er under ibrugtagning virksom.

Der kører ingen tog mellem Esbjerg og Guldager, da banestykket er spærret i forbindelse med sporarbejdet.

3. Stationsbestyrerens forhold

Der er i ibrugtagningsperioden udover stationsbestyreren en trafikal koordinator, som sikrer kommunikationen med sikringstekniske personale i relærummet, og personale, der skal aflåse sporskifter i forbindelse med omstilling af sporskifter.

Sporskifterne 137, 139a/b, 146, 147, 148a/b og 157a/b kan omstilles fra centralapparatet i gl. kommandopost.

Øvrige sporskifter er aflåst med fast låsebolt som følger:

- 113 i venstre gren
- 114 i venstre gren
- 118a/b i venstre gren
- 125a/b i venstre gren
- 127 i højre gren
- 149 i højre gren
- 156 i højre gren
- 158 a/b venstre gren
- 160 i højre gren.

4. Rangertogveje

Efter endt ibrugtagning bliver anlægget tillyst med rangertogveje fra togvejssporene 0 til 4 samt fra rangersporene 6 til 10 til- og fra forsyningen.

5. TIB (V) strækning 29 + strækning 31

Rettelsesblade udsendes med gyldighed fra den 27.07.2013.

6. LA

Aflysning af signalgivning er optaget i LA.

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

Kilde: trafikmeddelelse 19/2013, **fredag 5. juli 2013** (BL)

Ma 22/7 2013

Vandslangeholder til personvogne

Da DSB kørte med personvogne i driften, skulle deres vandtanke forsynes med vand til håndvaskene på toiletterne og vand til at skylde kummerne med. Derfor havde alle store stationer flere holdere langs sporene, hvorpå en måske 5 meter lang gummislange kunne ligge. Syv træstolper af forskellige længder bar en trærende, hvorpå slange kunne ligge, når den ikke var i brug. Stolpen i midten var den længste, så slangen blev tømt for vand gennem begge ender, og vandet undgik at fryse til is i frostvejr.

Disse slangeholdere fandtes på alle større stationer, f.eks. i **Vj** mellem spor 4 og 5, og der kunne være flere holdere, så flere personvogne kunne få vand samtidigt. Det var praktisk, så en stamme ikke skulle flyttes flere gange for at komme til den ene vandslange. Det kunne også være nødvendigt, hvis et større tog kun standsede få minutter, og derfor skulle så mange personvogne som muligt have vand samtidigt. I **Sk** fandtes en slangeholder mellem gl. spor 1 og gl. spor 2.

– *Findes der stadig stationer, hvor en sådan holder kan ses, selv om der er gået måske tyve år?*

– Ja, mellem spor 1 og 2 i **Rj**. Gummislangen med de to mundstykker ligger der ikke mere, men et par meter derfra står vandhanen med den tilhørende holder til at fastholde den vinkelformede studs.

(BL)

On 24/7 2013

Rettelsesblade 4567-4570 til TIB (V)

1. Kh-Fa/TI

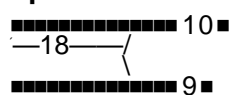
Fjernet sporskifte 123 a/b i Fredericia.

26. Fa-Pa

Fjernet sporskifte 123 a/b i Fredericia.

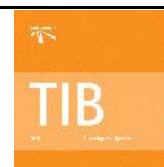
Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4567-4570, **onsdag 24. juli 2013**

Spor 18 mister sporforbindelse til spor 9 i Fa



Denne sporforbindelse forsvinder.

(BL)



Rettelsesblade 4571-4574 til TIB (V)**29. Lk-Es-Lk**

Ombygnings Esbjerg station.

**31. Es-Str-Es**

Ombygnings Esbjerg station.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4571-4574, **lørdag 27. juli 2013**

(BL)

Sporforbindelse til Esh

På den indtil da gældende sporplan står der mellem spor 3 og spor 4 "Til havnen"

På den nye sporplan ses strengen — for spor 3 ende således —, og påtegningen "Til havnen" er flyttet til at stå lige ud for spor 4 — Til havnen.

Fra Godsplads er sporforbindelsen hen over spor 4, 3 og antagelig det forsvundne spor 2 er fjernet. De to transversaler mellem spor 3 og 4 er ligeledes/således borte.

Det er sidste udkald til at fotografere de gamle sporforbindelser på det tosporede havnespor.

(BL)

Hu i stedet for La**Sporskifter i Sj**I **Sj** er der i sommer ilagt nye sporskifter i begge ender af de tre togvejsspor. Der kan ikke køres til og fra spor 1 til og fra **Øg** (Ølgod), hvilket det heller ikke kunne lade sig gøre før sporombygningen.

I syden lå der en transversal mellem de to baner, der var så rum, at selv om den tilladte hastighed var 40 km/t., var det ikke særlig behageligt at køre så stærkt. Med litra MR var det passende at køre 25 km/t., for ellers huggede togsættet ret så meget sideværts. De to sporskifter så ud til at være så gamle, at det var 30 km/t.-sporskifter.

Under inspektionsturen **fredag 5. juli 2013** var det nye sporskiftet lagt i nye, hvide skærver, og en mand, der arbejdede ved et af sporskifterne fortalte, at der ved indkørsel fra **Bs** måtte køres 60 km/t. gennem den nye transversal.I TIB (V) viser side 523-22 indkørselshastighederne fra **Bs** (Borris) til **Sj**. De tre indkørselshastigheder er:Spor 1 **70**

Spor 2 40

Spor 3 40

Der er udsendt rettelser til TIB (V) **onsdag 24. juli 2013** og **lørdag 27. juli 2013**. Ingen af disse to rettelser vedrører side 523-22 .**La**

La viser altid den gældende hastighed i forhold til TIB, så når en hastighed i gældende La er lavere end i TIB, må der højst køres med dén hastighed.

For strækning 35 Sd-Sj kan der i denne tid læses, hvad indkørselshastighederne til spor 2 og spor 3 er:

35. Sd-Sj

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Skjern	111,9	Indkørsel Spor 2 og 3	60	0.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: La, strækning 35 Sd-Sj, **fredag 27. juli 2013**Dag efter dag bringes denne angivelse for **Sj**, hvor der i den gældende TIB (V) står indkørselshastighederne 40 til spor 2 og 3. Det er altså tilladt at køre hurtigere end anført i TIB. Det er **ALDRIG** set før. Derfor bør der laves et andet cirkulære eller en anden overskrift, hvor **Hu** betyder »Hurtigere kørsel«, og så kunne denne forhåbentlige daglige udstedelse kaldes og have overskriften**Hu** i stedet for **La**

31. Es-Str-Es

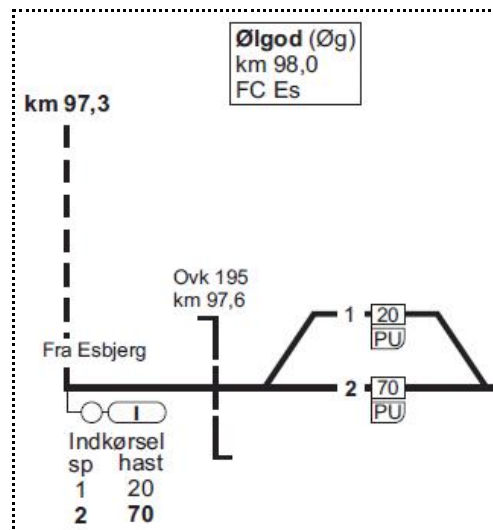
I Øg (Ølgod) spor 1 havde træsveller og sandballast, der blev udskiftet i sommer under sporspærringen **Sj-Va lørdag 1. juni 2013 – fredag 19. juli 2013**.

Det har antagelig været det sidste sted ved BaneDanmark, hvor der har været et perronspor med sandballast. Sporet tilstand har været så dårligt, at der har været La **20**. I gamle dage, da der blev kørt med litra MO, var hastigheden 60 km/t. i ind- og udkørselshastighed, men siden da er det gået ned ad bakke.

Den dårlige tilstand af spor 1 har været så længe, at den blev optaget TIB (V) med rettelsesblad 4293 gyldig **torsdag 9. december 2010**. Det vil sige, at der har været La **20**/Fast hastighedsnedsættelse **20** i over tre år.

Efter at der er lagt et komplet nyt spor er der endelig kommet andre boller i suppen.

Det samme fænomen med **Hu** i stedet for **La** finder også sted i Øg spor 1:



Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Ølgod	98,0	Spor 1	60	0.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: La, strækning 31 Es-Str-Es, **fredag 27. juli 2013**

Nå, alt får en ende; se TIB (V) rettelsesblade 4581-4583!
(BL)

Ma 29/7 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Nu fortsætter sporfornyelsen på Lille Syd
Nu fortsætter sporfornyelsen på Lille Syd

Sporfornyelsen af strækningen Roskilde-Køge-Næstved fortsætter planmæssigt. Hen over sommeren er der blevet arbejdet på Næstved Station, og fra den 3. august og frem til den 29. september fortsætter arbejdet på strækningen mellem Køge og Næstved.

"Vi går nu i gang med at udskifte skinner og sveller samt rense ballasten de steder på strækningen mellem Køge og Næstved, hvor det er nødvendigt. Samtidig renser vi grøfterne, og for at udnytte sporspærringerne bedst muligt renoverer vi i samme ombæring seks broer og en støttemur på strækningen," siger Charlotte Valentin, projektleder i Banedanmark.

Herudover rettes der kurver mellem Køge og Næstved, så det på sigt bliver muligt at hæve hastigheden fra 120 km/t. til 160 km/t, hvis der skulle opstå et behov for dette.

Færdige mellem Roskilde og Køge

Sporfornyelsen mellem Næstved og Køge er tredje og sidste etape af sporfornyelsesprojektet på Lille Syd-banen, der kører fra Næstved over Køge til Roskilde.

Banedanmark er blevet planmæssigt færdige med sporfornyelsen mellem Roskilde og Køge, og den omfattende sporombygning på Næstved Station er i fuld gang.

Her udskiftes skinner, sveller og ballast på en stor del af stationen, gasvarmen i sporskifterne udskiftes med el, den gamle gastank på stationen er fjernet, og der er blevet fjernet spor og sporskifter, som ikke længere benyttes, og foretaget en lang række øvrige arbejder.

Togbusser

Fra den 3. august til den 29. september kører der ingen tog mellem Køge og Næstved, og DSB vil i stedet indsætte busser på strækningen.

Banen genåbner mandag den 30. september, og herefter vil der være slutjusteringer og restarbejder frem til midten af december, men de vil ikke betyde nævneværdige ændringer i togdriften.

"Når vi er færdige med at renovere sporet og ombygge Næstved Station, får passagererne en nyrenoveret og fremtidssikret bane, hvor der vil være færre hastighedsnedsættelser og dermed bedre muligheder for at holde en høj rettidighed," siger Charlotte Valentin.

Rejsetider under sporarbejdet oplyses på DSBs hjemmeside.

Sporarbejdet

- Strækning: Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd)
- Omfattende sporfornyelse fra d. 23. marts – 29. december 2013
- Enkeltsporet strækning (68 km)
- Nuværende strækningshastighed: 120 km/t.
- Slutjustering og oprydning frem til midten af december

Mængder i sporfornyelsen:

- 60.000 tons nye skærver
- 10.000 tons jord
- 18 km nye skinner
- 25 km nye sveller
- 12 nye sporskifter
- 39.233 nye betonsveller
- 27.200 stk. gamle træsveller til bortskaffes på miljøforsvarligt vis
- Ændring af sporskiftevarme fra gas til el på Næstved Station
- Renovering af 6 broer og en støttemur på strækningen

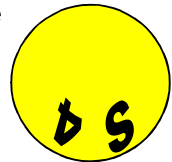
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=19077>, mandag 29. juli 2013

(BL)

Ti 30/7 2013

Hm uden tilsluttet sidespor

I aften var der under cykelturen et ophold i **Hm**, og så kunne ukrudtet omkring den **gule** ost N for perron 1 i spor 1 bøjes og nummeret læses: S 4. Hjertestykket er diskret blevet fjernet inden for nogle måneder, og derfor er det ikke blevet opdaget inden ugeringen. For 30 år siden blev der udsendt i do-cirkulærer fra **Driftsområde Ho**, og så var det muligt at være på stedet, når en begivenhed – positiv som negativ – forekom.



Det sydlige sporskifte har i flere måneder været dårlig, så der har været La **60**

31. Es-Str km 194,5-195,3. Banens tilstand over 0,8 km

31. Str-Es km 195,9-194,7. Banens tilstand over 1,2 km.

Nu er spor 1 også blev dårligt, så der La **40** grundet Banens tilstand.

Gennemkørende tog får ikke signalgivning med "To grønne", og gennemkørende tog fra **Str** må ned på under 25 km/t., før ovk 377 bliver sikret og PU for spor 2 skifter fra ● til ●.

I **oktober 2013** er der stadig La **60** i spor 2 og og La **40** i spor 1. Udbedring af sådanne skinnefejl eller lægning af nye skinner kan tage årevis, og i al den må togenes dieselmotorer brænde mere brændstof af end ellers – i særdeleshed gennemkørende tog.

(BL)

On 31/7 2013

Inspektion af Vno-Es

Under sporspærringen mellem **Stu** (Studsgård) og **Sj** samt sporspærringen **Sj-Va lørdag 1. juni 2013** – **fredag 19. juli 2013** blev der foretaget en inspektion af tilstanden **fredag 5. juli 2013** fra **Stu** over **Sj** til **Va**.

Fra **lørdag 20. juli 2013** til **søndag 11. august 2013** er der lukket for kørsel mellem **Vno** (Varde Nord) og **Es**, og Arriva sætter i den periode togbusser ind på strækningen.

Derfor er det naturligt at fortsætte inspektionen af den sydligste del af **Vestkystbanen**.

Rejseplan

I dag er der meldt om en frontpassage, og DMI for **Va** angiver en nedbørsmængde på 4 mm sluttende kl. 14 og derefter en opklaring med solskin. Derfor vil det være passende at rejse efter følgende plan:

Tilrejse med tog RA 5236 (Str-Sj) med afgang Str 12.09 og RA 5158 (Sj-Vno) ankomst **Vno** kl. 14.21. Turen om de 19,5 jernbanekm til **Es** vil sikkert tage to-tre timer.

Tværrrejse i Jylland kan fra Es gøres på minuttal 02 med et Ar-tog og stige af i **Tl**, cykle over Lillebæltsbroen for at fotografere det ene, manglende spor, se om undergangen under banen mellem de to tidligere perroner på **Lbt** (Broen T) er genåbnet ifølge en fortælling og ende i **Md**, hvor de fleste personførende tog ender. Godstog må gerne passere.

Hjemrejse **Md/Fa** til **Str** ved mørkets frembrud.

Vestkystbanen genåbnet Sj-Vno

Sj i km 115,6

Hastighederne i de "skæve" spor er blevet forhøjet med 50 %, så nu må der køres med 60 km/t. Fra **Lm**-siden er det som først den årelange dårlige spor-periode igen 60 km/t. De samme fra **Øg**, men fra **Bs** er der nu ind- og udkørsel til og fra spor 2 og spor 3 med 60 km/t. mod tidligere 40 km/t.

Øg i km 98,0

I **Øg** er der rejst et hegn på perron 2, så de skoleeleverne, der stiger på tog RA 5114 (Sj-Va) kl. 7.00 og skal af i **Vno**, nu må følge den autoriserede niveauovergang. I begyndelsen vil nogle sikkert komme for sent, idet tog RA 5105 (Es-Sj) holder i spor 1 og "spærrer", og så vil de forsøge at løbe S om dette tog og hoppe op til perron 2, men der er et hegn.

Vno i km 75,2

Ankomst for AR AR 2046 med tog 5158 er kl. 14.21 (±0). Lidt længere frem kan det interimistiske ses. Der er over en halv time til togsættet skal køre mod **Sj**.



Da der cycles ind ad **Lundvej**, er der sat skilte op med teksten **Cykelløb** – mærkeligt nok en **onsdag** eftermiddag! Lidt efter ses flere **røde** skilte med fire hvide bogstaver, rækværk langs vejen og tilskuertribuner. Nå, ja, **Post Danmark Rundt** har MÅL her. Det er 1. etape: **Si-Va** på 180 km. En mand fortæller, at rytterne vil komme om cirka 1½ time. Fint, så der tid nok til at se på de tre gange **Arn**, VGJ og sporombygningen i **Va**.



Arn i km 73,7

Dette trinbræt er nedlagt, da **Arnborg Forlystelsespark** gik konkurs.

Se billeder af de to af de tre trinbrætter, der var eksisterede ved **Arnborg Forlystelsespark**

http://www.danskestationer.dk/es-str/arnbjerg_dsb.php

http://www.danskestationer.dk/vnj/arnbjerg_vnj.php

Der var også et trinbræt på VGJ, hvor bl.a. DJK kørte en særtog for Vestfrost med DSB MO 1957 + 1848 + CAE 1267 + Bgh 210 + CAE1271 som tog 8433 (Es-Va) og så rangertræk til **Engparken**, angivet på TA 463, **tirsdag 16. august 1983**. Det skete **lørdag 20. august 1983**, hvor der blev standset lige over for **Ådalsvænget**.

Der findes nok ikke andre forlystelsesparker som **Varde Sommerland**, der kunne brillere med at have tre forskellige trinbrætter; ét trinbræt på hver af de tre jernbaner ud fra **Va**!

Arn står stadig i TKV og TIB (V), grusperronen ligger der stadig ved både BDK og Vestbanen, selv om ingen tog har standset her i over ti år. I dag arbejdes der på at fjernes perronen ved BDK-sporet.

Va i km 73,2

Oppe fra vejbroen med **Viadukten** er der et godt udsyn. Der ligger nu nye spor i spor 1, spor 2 og spor 3. En nordenden af spor 1 ligger gammelt spor, hvor en stensuger suger gammelt ballast op. Spor 2 og spor 3 mangler skinner i nordenden. Et nyt sporskifte er lagt mellem spor 3 og spor 4. Fra englænderen i spor 4 mangler sporforbindelsen til remisen.

AR AR 2052 afgår med tog 43 (Va-Nbl) kl. 15.17 (21) fra spor 0. **Vestbanen** er i disse dage uden sporforbindelse med omverden – ligesom Arrivas remise, og her klarer to togsæt hele toggangen. Det andet togsæt er vist AR AR 2049.

Handlingsmæssigt vil der være tid at kigge på resterne af VGJ og derefter overvære **Post Danmark Rundt**, hvor rytterne skulle komme i MÅL om 1 til 1½ time.

VGJ

Va-Ge (Gellerup i km 2,5)

Driften på Varde Grindsted Jernbane skulle indstilles **fredag 31. marts 1972**, men tog 114 (Gi-Va) ankom først kl. 0.24½ (241½) **lørdag 1. april 1972**. Efter nedlæggelsen af VGJ bevarede et stykke af banen som industrispor til DOMI-biler, der lå med en adgangsvej med sikret ovk. Hertil kørte DSB og senere VNJ godsvogne til og fra. DOMI lukkedes nogle år senere, og sporet blev delvist pillet op.

Viden om, at et stykke af VGJ stadig lå der, blev årsag til en efterforskning måtte iværksættes, og **fredag 22. marts 2002** hed DOMI nu RC Plast A/S. Den sikrede ovk stod der stadig i **2002** med et blinklys til vejfarende i hver retning ind til adressen **Gellerupvej 112**. Det **røde** farve på reflekserne er falmet meget!



Z 72,2: Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler

Rødt blinksignal angiver, at trafikanterne skal standse for stoplinie eller i betryggende afstand foran signalet.



Nu viser årskalenderen **2013**, og så er det spørgsmålet, om succesen fra **2002** kan gentages:

– *Ligger der stadig skinner fra en privatbane, der blev nedlagt for 41 år siden?*

Der cykles ud af **Gellerupvej**, og undervejs krydses den for første sikrede ovk. I **2002** var der intet spor her og ingen vejsignaler. Ved RC Plast A/S drejes til højre, men der er ingen røde blinklyssignaler at se. Heller ingen huller i træerne til venstre eller til højre, som der som regel kan ses selv 50 år efter en nedlæggelse. Til gengæld er der en 1 meter sort asfalt, der ligger på tværs af vejens ellers grå asfalt. Det afslører, at her sporet pillet op. Aha, ned mod **Va** eksisterer stadig den lille sti langs den søndre skinne, der også fandtes for 11 år siden.

– *Hvor endte resterne af VGJ?*

Sidste gang endte skinnerne lige før skrænten ned til hovedvej **11 Østre Omfartsvej**, der har »afkortet« jernbanen til **Gi**. Der var omkring 250 meter spor udregnet ved at gange antallet af talte skinner med en skinnes afskridtede længde. Nu er der tværs over etableret en cykelsti med midterstriber! Cykelstien kan ses www.krak.dk og skrive »Gellerupvej«; det er nok som søgeelement. På **13** kan hele det beskrevne stykke af VGJ ses parallelt med — visende **Gellerupvej**. Den nye cykelsti kan ses begynde lige før hovedvej **11**. Anno 2014 er der måske stadig 200 meter af tilbage af VGJ. Det blev den sidste bane med persontrafik ud fra **Gi**, der måtte give op for bilismen, men en rest eksisterer stadig, og *måske kommer det til at lægge længere ud i fremtiden end de 40,0 km fra **Bm** til **Gi**?*

Fra ovk ved **Gellerupvej** er der nogenlunde grusvej at cykle på helt ned til Arrivas remise. Det høres tværs gennem skoven en speaker fortælle i højttalerne oppe på **Lundvej**, hvor langt feltet er nået.

Va i km 73,2

Igen tilbage i **Va**, og nu viser uret 16, men der skal lige kigges på remiseområdet, og hvad der måtte gemme sig inde i remisen.

Hvor murstensbygningen ligger ud til traceen, lå en enkeltsporet træremise, hvor den mvf, der parkerede **rød** VGJ **Sm 7** efter den sidste ankomst fra **Gi** **lørdag 1. april 1972**, kom ud med en buket afskedsblomster i den ene hånd.

Der ligger stadig et stykke spor på ydersiden af lyddæmpermuren, men der er ingen sporforbindelse længere "inde". Har lå VGJ's spor, men det nuværende spor er anseligt 45 kg/m og i hvert fald ikke det oprindelige VGJ-spor. Dette spor er blevet lagt efter nedlæggelsen af VGJ.

Foran remisens spor 2 står tre bogier. De skal udskiftes med de tre under AR **AR 1005** i remisenspor 2. Det er et almindeligt hovedeftersyn. I remisenspor 1 står AR **AR 1027**, og i remisenspor 3 AR **AR 2048**. Alle tre togsæt er midlertidigt afskåret fra omverdenen.

Oppe i **Lundgade** findes en vejforgrening, hvor **Østervold** drejer fra. Her kommer eftermiddagssolskinnet ikke så meget bagfra på rytterne, når de passerer tre gange. Da alle fra **SI** er kommet i MÅL, kan besigtigelsen fortsætte i sydenden af **Va**.

På <http://www.danskestationer.dk/es-str/varde.php> kan der ses billeder af de to spor foran pakhuset, der nu er fjernede. På det sidste billede kan VGJ-sporet ses til højre, der blev forstærket efter nedlæggelsen.

De fire sporskifter til spor 1-2, 2-3 og 3-4 samt rangerhovedet til spor 3 er nye. Al ballast er lysende hvidt. Ved indgangssporskiftet **101** laves tre næsten ens billeder fra kl. 17.40½ med 25 og 20 sekunders mellemrum. Lysmæssigt er de vidt forskellige, da kumulusskyerne hindrer solskinnet i at blive fordelt ensartet over stationsområdet.

Vka i km 72,4

Urørt.

Gu i km 63,3

Kl. 18.22 afgår en **gul** Arriva-togbus fra forpladsen. Forgrunden er byskiltet **Guldager st.** Skinner til spor 1 lå over i mellem skinnerne i spor 2 **lørdag 13. juli 2013**. Her til aften arbejder en **gul** MH 5 70207 i spor 1, der er totalt fornyet med nye, hvide skærve, betonsveller og de beskrevne skinner. Gangbroen i sydenden af stationen bliver istandsat.

Kje i km 60,4

En jba i **Gu** fortalte, at *de fjernede sporskiftet sidste mandag, eller var det forrige mandag?* Der ligger nye, hvide skærver, og La **80** forekommer i km 60,3-60,4. Det har det været i månedsvis, *måske årevis?*

På forhånd var det ikke undersøgt, hvor sidesporene **Kje** og **Spa** endte; lidt spænding skal der af og til være i detektivarbejde! Heldigvis har en traktor eller lignende kørt hen oven på skinnerne, for tidsler og andet ukrudt er over en meter højt; et kørespor at bære cyklen i.

Nu begynder det spændende: *Hvor ender Kje sidespor?* Heldigvis fortsætter en rigtig sti og udmunder i en asfalteret cykelsti. Ø for ligger et stort areal uden ret meget vækst, og cykelstien ender i **Limfjordsvej**. Der drejes af ved første forgrening til højre, mod S. I modsolskin bag et træ lykkedes det at få en billede kl. 19.06½ af en højsidet rampe med metalhegnssektioner på perronkanten og pladsbelysning langs sporet. En sporstopperen op til det over to meter høje hegn ud til den nord-sydførende del af **Limfjordsvej** bekræfter, at her endte sidesporet.

Det optagne sidespor kan ses på www.krak.dk, **Hybrid**, Limfjordsvej 5, 6715 Esbjerg N. Der har åbenbart ligget to sidespor, hvor det sydlige hegn åbenbart efterfølgende er rejst i det sydlige sidespor.

Gje i km 60,1

Gjesing T er uændret.

Spa i km 57,6

Fotokopien af kortet i målforholdet 1:200.000 siddende i kortholderen på cykelstyret viser de fleste veje i et industriområde, men ikke alle. De to rigtige veje, **Storebæltsvej** og **Falkevej** følges ned til køleskabsfabrikken, der hedder **VESTFROST**. Eksistensen af **Spa** (Spangsbjerg sidespor) ses stadig tydeligt, idet en sikret ovk fortæller vejtrafikanter, at her findes en jernbane (på begge sider dækket af buskads!). Uret viser nu 19.17, og næste hjemreisetog bør være tog RR 3373 (Es-Ar) kl. 20.02 fra **Es**. Det burde kunne nås og måske at købe varm aftensmad til at spise i toget.

Se ovk ved at søge på Falkevej 8, 6705 Esbjerg Ø, Esbjerg.

Før i tiden blev der sendt mange køleskabe i godsvogne fra dette sidespor. Nu virker **VESTFROST** med de fire store sammenbyggede fabriksbygninger på vestsiden af **Falkevej** til at være lukket. Derfor cycles der tilbage/mod N til **Høgevej**, der fører mod Ø for at se, hvor sporet over ovk ender. Igen til højre, nu ad **Glentevej**, og her ses gennem trådhegnet skinner i asfalten dreje mod S, parallelt med **Glentevej**. Videre og atter til højre ad **Spangsbjerg Møllevej**. Herfra kan der kigges ind mellem fabrikken og den østlige bygning, og her ses to spor i asfalten. Det vestligste er det længste. Hvad der ikke blev opdaget, kan ses på www.krak.dk, **Hybrid**: Et tredje sidespor Ø for den østligste bygning, langs **Glentevej**.

*Kan der være et forhenværende sidespor V for **VESTFROST** V for **Falkevej**?* Det må undersøges, og det kan lade sig gøre, for porten i trådhegnet omkring fabrikken står åben. Kig igen på Falkevej 8. Hvor sidesporet drejer mod S til Vestkystbanen, ses et ukrudtdækket sidespor udgrene sig mod N under et halvtag, hvorfra en rampe følger sporet til nordvesthjørnet af den nordligste bygning. Kig på **17**.

Tilslutning i km 57,6

Derefter cycles ad **Spangsbjerg Møllevej** for at komme op på vejbroen over banen, hvor sporskiftet til **Spa** er fjernet. Hvide skærver fortæller indtil videre historie ...

Es i km 55,7

Kl. 19.57½ ses oppe fra vejbroen med **Frodesgade** den ifølge TIB (V) ombyggede station, men det er vist kun sikringsanlægget, der er ombygget. **Kmp Es** er i dagene **fredag 26. juli 2013** til **søndag 28. juli 2013** blevet flyttet sammen med **FC Es** for enden af spor 0. *Måske bliver det pæne, kantede murstenstårn med det tidligere **kmp Es** revet ned?* Dens facon minder om vandtårnet på **mdt Es** og i **Vem**.

I spor 0 holder DSB **MG 5842+42**, der skal afgå om fireøhalvt minut kl. 20.02. Bare rolig, det nås, for den tohjulede racercykel laver det, den bliver sat til at gøre. Dog må køb af aftensmad i **Es** udskydes til **Netto** i **Fa**, som det skete **onsdag 25. juli 2013**.

Hjemrejse Es-Fa-Str

Tog 3373 afgår rettidigt, og i **MG 5842** er der øjensynligt kun en passager: Deres udsendte.

I **Fa** ses i spor 2 eller 1 **Malus Tm^{III} 9515** (sikkert 9515) + **D-EVULW** Rlps-vogne læssede **gule** lad.

Str nås kort før midnat efter en tur på 12 timer med 370,8 km's kørsel med tog og 47 km på cykel. De ønskede observationer på **Vestkystbanen** blev nået, men besøget på **Lbm** (Lillebæltsbroen må

gøres inden for få dage, før det andet spor lægges. Spørringen skal ophøre **søndag 18. august 2013.**

(BL)

Fr 2/8 2013

Forside > Banearbejde > Sjælland > Roskilde-Køge-Næstved > Naboinformation Roskilde-Køge-Næstved > Bro over vandløb ved Haslev renoveres
Bro over vandløb ved Haslev renoveres

Udsendt til naboer 800 m fra broen

Banedanmark går om kort tid i gang med at renovere broen, der fører jernbanen over Søbækken. Før vi tager fat på renoveringsarbejdet, etablerer vi byggeplads og skurby på den sydøstlige side af sporet. Arbejdet forventes at være færdigt i slutningen af september. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Broen skal fornys. Vi fjerner skinner, skærver og sveller og bryder den gamle buebro af mursten og granit ned. Vandløbet rørlægges, og den nye bro bygges. Til sidst lægger vi sveller, skærver og skinner på plads igen og retablerer dæmningen.

Da togdriften i forvejen er indstillet på grund af et større sporarbejde på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, benytter vi lejligheden til at også at renovere en række broer, mens vi generer togtrafikken mindst muligt.

Hvornår foregår arbejdet?

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

Undskyld vi forstyrrer

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

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19096>

Forside > Banearbejde > Sjælland > Roskilde-Køge-Næstved > Naboinformation Roskilde-Køge-Næstved > Støttemur ved Haslev renoveres
Støttemur ved Haslev renoveres

Udsendt til naboer 150 m fra arbejdsstedet

Banedanmark går om kort tid i gang med at renovere støttemuren ud for det gamle ledvogterhus ved broen, der fører Skuderløsevej over jernbanen. Vi forventer at være færdige i slutningen af september. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Hvad går arbejdet ud på?

Den gamle støttemur er i dårlig stand. Derfor river vi den ned og erstatter den med en ny mur. Da togdriften i forvejen er indstillet på grund af et større sporarbejde på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, benytter vi lejligheden til også at udføre en række renoveringsarbejder, mens vi generer togtrafikken mindst muligt.

Sådan gør vi

Vi bryder den gamle mur ned og bygger en ny op af jernpæle med betonelementer imellem. Både nedbrydning og opbygning foregår i etaper.

Hvornår foregår arbejdet?

Vi arbejder for at blive færdige hurtigst muligt. Vi kan desværre ikke undgå at støje, og arbejdet kan desuden medføre støvgener. Vi bestræber os på at minimere generne, når vi arbejder.

Undskyld vi forstyrrer

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

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19097>

(BL)

Inspektion af Lbm og Lbt

DSB skriver under **Ændringer i trafikken. Sommer med ændret kørsel for InterCityLyn og InterCity:**

Fra den 29. juni til den 18. august laver vi sporarbejde på Lillebæltsbroen. Imens kører vi færre tog over broen. Det betyder, at InterCityLyn og InterCity kører efter ændrede planer. Regionaltogene mellem Odense og Fredericia kører kun mellem Odense og Middelfart. City Night Line fra København til Amsterdam/Prag/Basel kører lidt tidligere end normalt. (slut)

Begge spor skal udskiftes, og det er værd at se på enkeltsporsdriften med to personførende tog i hver retning samt godstog. Derfor vælges en mandag-fredag og helst inden det sidste, nye spor er lagt.

Onsdag 31. juli 2013 var det ellers planen slutte inspektionen mellem **Vno** (Varde Nord) og **Es** med et besøg på **Lbm** (Lillebæltsbroen M 1935-), men det blev udskudt grundet 1½ timers oplevelser med se rytterne under Post Danmark Rundt komme i MÅL i **Va**.



Vejret og fototidspunkter

I dag spår DMI, at det bliver årets varmeste dag, så det er ikke det "bedste" vejr at stå på **Lbm**, selv om det luftet noget, når gennemsejlingshøjden er 33 meter. Til gengæld vil der være en blå himmel uden forstyrrende skyer. Da **Lbm** ikke ligger lige N-S, er det bedst at stå på stien i broens vestside i den sidste del af eftermiddagen og først på aftenen, hvorfor det havde været godt at nå fra **Es** til **Lbm** i **onsdags**.

Som suppleant til billeder af sporombygningen vil det være noget **rødt** at se på i **Vj** kl. 16.30.

Rejseplan

Tog RV 3740 (Str-Fa) afgang **Str** 11.18 med ankomst **Fa** 13.21. Derefter cykles der de 10,2 jernbanekilometer til **Md** for at "se det hele". Cykle tilbage for at nå tog RV 3743 (Fa-Str) med afgang **Fa** 15.43, **Vj** ankomst 16.00, så der er tid til at se det ønskede. Hjemrejse med tog RV 3755 (Fa-Str) kl. 18.02 med ankomst **Str** 19.47.

Fa

Ifølge DSB A5-særkøreplanhefte **InterCity og InterCityLyn** er der krydsnings i **Fa** minuttal 37 mellem IC 191XX- og IC 191XX-tog. Det er det almindelig IC-tognumre, der har fået 19XXX sat foran i tognummeret.

Ankomst 13.22½ (21½). I forhallen viser informationsskærmen, at ankomsten fra Fyn først vil ske kl. 14.12. Uha, nu er der kun 16 minutter til tog IC 19144 vil passere **Sno** (Snoghøj) kl. 13.40. Så trædes der ellers til i pedalerne på den gamle racercykel, der bruges, når der er mange af- og påstigninger samt kørsel på marker. Hvor **Vestre Ringvej** støder til **Strandvejen** var der desværre ikke stillet signal, og der gik 1½ minut eller mere, før der kom "to grønne".

Lbm

Lbm nås kl. 13.40 efter en kraftig sveder, det vil sige fuldt fyr. Den ene af de to tendere (kun på 0,6 liter hver) på cyklen kan levere vand til den tørstige kedel, der har brugt en del damp om at komme herop.

Kl. 13.50½ passeres det nordligste brofag af DSB ER 2133 + MF 64 + MF 84 + MFA 5036, et tog på 13 vogne! Derefter følger et tog fra Vest- og Syddanmark og et godstog med en **rød** 185.

Det manglende spor er det østre spor på **Lbm**. Der er hvide arbejdsstelte forskellige steder.

1. Fa/TI – Kh

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Snoghøj	216,3	214,7-	40	00.00	24.00	Rækværket på Lillebæltsbroen. Højre spor Sno-Md er standsignaler opstillet til højre for sporet. Venstre spor Sno-Md er standsignalerne opstillet til venstre for sporet.
Middelfart	210,4	313,1				

Kilde: La. fredag 2. august 2013

Lbt

På Fyn-siden skulle det være muligt at gå under landfæstet ad den gamle trappe, der forbandt de to perroner på **Lbt** (Broen T) i km 7,4. **Lbt** står i **TOGPLAN** GYLDIG FRA 27. MAJ TIL 29. SEPTEMBER 1962, men ikke i **TOGPLAN** GYLDIG FRA 26. MAJ TIL 28. SEPTEMBER 1963. Trinbrættet kan være nedlagt **lørdag 29. september 1962** eller **lørdag 25. maj 1963**.

Begge perroner blev dog liggende en del år derefter, for **onsdag 5. august 1970** kørte MOROP-kongressen med DSB E 991 tog 4017 (Kø-Md), E 300, 110 km/t. med ankomst til **Md** kl. 13.08 (29) og fra **Md** som kl. 13.15 (215) som arbejdstog K (Md-Lbt-Md) op til **Lbt**.

Arbejdstoget befordrer nævnte rejsende fra Middelfart til det nedlagte Broen T.

Straks efter de rejsendes udstigning returnerer toget tomt til Middelfart.

Ved det nedlagte Broen T er der kun plads til udstigning fra 4 personvogne, hvorfor forreste og bageste personvogn aflåses.

Kilde: Særtogsanmeldelse nr. 381, **fredag 31. juli 1970**.

Efter ankomst til **Lbt** suste (antagelig) Deres udsendte ned ad adgangstunnellen under landfæstet og op til stien på vestsiden, hvorfra E 991 + de brune vogne kunne fotograferes uden synlig perron, og AM 1820 stod, som den gør i dag 43 år – på nær tre dage – senere. Ved at vente nede på kysten lykkedes det at få et par billeder af hele toget køre over **Lbm**.

Billeder af MOROP-særtoget, fotograferet af GWC, og særtogsanmeldelse nr. 381 kan ses på http://www.tog-billeder.dk/udflugter_saertog_morop.htm

E 991 havde korrekt SIR-signal nr. 66 »Kendingssignal for arbejds- og hjælpetog« **Dagsignal** ☒.

I dag er den beskrevne gangtunnel kun åben for jba'erne, men det er muligt ad jordede skovveje at gå under det første brofag og kravle op på østsidens skrænt. Her kan jordresterne af den østlige perronen stadig ses.

Tilbage på vestsiden lykkedes det fra stien kl. 14.46 at forevige RSC EG 3106 (r) med et godstog med kurs mod **Jylland** passere ad venstre spor AM 1820, så billedet næsten var taget samme sted som E 991 for 43 år siden; se GWC-billedet.

Der er hårdt funderet sand på planum hen til AM 1820, hvor det østre spor begynder.

Kl. 14.55½ passerer tog 19148 med DSB MFB 5279+79 + 5023+23 + 96 + ?? + 5203+03 forrest i det 15 vogne lange tog.

Det er nu tid til at cykle de 2,8 jernbanekilometer ind til **Md** for måske at se noget sporombygningsmateriel og måske et MR- eller MQ-tog, der "vender" der, da persontog under ombygningsfasen kun kører på **Fyn**.

Md

Jo, der er stillet en indkørsel i spor 1. Spor 2 mangler, for det var et blindspor for OMB, der lukkede i **torsdag 31. marts 1966**. Kl. 15.14 (24) ankommer DSB **MR 4089+89** med tog 19745 (Od-Md). I det nordligste spor holder **gult** materiel fra H.F. Wiebe med vestligt to **gule** BFM-100.

Rejse Md-Vj

Som angivet i rejseplanen skulle der gerne nås et MR-tog fra **Fa** kl. 15.43 til **Vj**, men da lokaltogets ankomst til endestationen skulle ses, ville det ikke kunne nås at cykle til **Fa**. I stedet rejses dem med tog 19147 (Cph-Fa) kl. 15.22-26 (23) bestående af DSB MFA 5054+54 + 5255+55 + ER 2127+27.

Vj

Ankomst kl. 15.57 (24) som tog L 47 (Fa-Ab).

– Årsagen til afstigning i **Vj**?

Kl. 16.30 skulle efter køreplanen Post Danmark Rundt nå til **Vj**, og billeder af de fire omgange ad **Koldingvej** ønskes lavet. Efter vinderne har fået deres kys af kyssepigerne trilles der på frihjul ned til **BRENNTAG** (&& i **Strandgade** for at se, om der også var en gevinst til Deres udsendte på racercykel. Om der var en gevinst kl. 17.57 kan ses under overskriften **GODSVOGNE**.



Rejse Vj-Str

Kl. 18.02 begynder hjemrejsen med tog RV 3755 (Fa-Str) bestående af DSB MR 4053+53 + 4028+28 med over 30 VC i passagerafdelingen trods åbne vinduer. Fem minutter før blev 33 RIV 80 D-NACCO 7929 326-6 Zacns fotograferet ved BRENNTAG ((&&

– *Hvorledes kunne det nås?*

– Kørsel på en racercykel; det tog faktisk kun tre minutter.

I **Ho** er der problemer med et kontrol af et sporskifte, så "den" hedder 19.33½-47 (2½/212) og ankomst til **Str** kl. 19.59½ (212½). En tur på kun ni timer er slut med en kort cykeltur på 22 km.

Derhjemme venter i køleskabet en **gul** papkarton med en liter dejlig kold koldskål at blive drukket! (BL)

On 7/8 2013

Inspektion af sporspærringen Rov-Hk

I sommeren **2012** var der en sporspærring fra **Lj** (Lejre) til **Hk** for at forberede det kommende dobbeltspor. Denne etape I blev set på en cykeltur **mandag 20. august 2012**, og nu et år efter kunne det være spændende at se udvikling under etape II, hvor dobbeltsporet skal ibrugtages mellem **Lj** (Lejre) og **Hv** (Hvalsø). I **Hk** skulle der gerne igen i år fotograferes MR-tog. Det vil dog ikke være godt at køre med et MR-tog **Hk-Kb**, da vejrmeldingen lover en del nedbør fra kl. 18 i **Hk**.

Historie om **Nordvestbanen** kan læses på <http://da.wikipedia.org/wiki/Nordvestbanen>

Et afsnit fortæller om årsagen til denne rejse i dag:

Den 2. juni 2012 til den 2. september 2012 gennemfører man 1. etape ud af 3 etaper, på dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød. Det betyder, at der i de 3 måneder ikke kører tog – men togbusser – mellem Lejre og Holbæk.

2. etape sker i sommeren 2013, hvor Lejre station skal ombygges. I samme 3 måneder,

som i 2012, kan DSB's tog kun køre til Roskilde. Der er dog under overvejelse at etablere et midlertidigt trinbræt vest for Roskilde for enden af Lindborgvej.

3. etape sker i sommeren 2014. Her vil det højst sandsynligt kun være strækningen mellem Hvalsø og Holbæk, som lukkes for togdrift.

Rejseplan Str-Lj & Hk-Str

Et passende afreisetidspunkt vil være tog L 714 (Str-Fa) med afgangstiden kl. 6.18. Tognummerskifte i **Fa** til tog 19114 (Fa-Kh) grundet kun et farbart spor over **Lbm** (Lillebæltsbroen). Togskifte i **Htå** til tog 1525 (Kh-Ro), der skifter tognummer i **Ro** til tog 15252 (Ro-Rov) med ankomst omkring kl. 11.12.

Cykle **Rov-Hk** og da det ikke er tilladt at få cykle med togbusserne mellem **Hk** og **Rov** må der cykle den korteste vej til jyllandsforbindelsen. Det vil sige senest kl. 17.30 skal der cykles 37 km fra **Hk** til **Ro**.

Fra **Rg** er der jyllandsforbindelse kl. 19.17 eller 20.17.

Rov (Roskilde Vest, km 34,2)

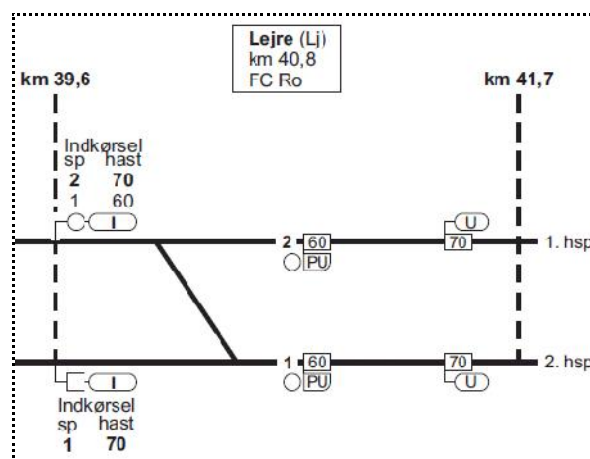
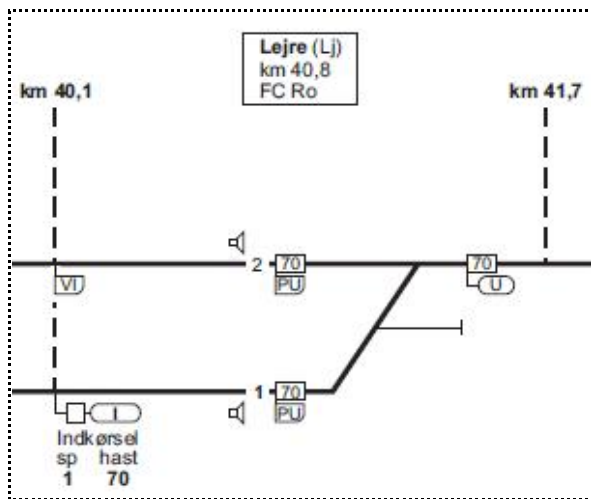
Det nye trinbræt er anlagt under sporombygningsfase 2 for at give en hurtigere forbindelse for passagererne til og fra **Kalundborgbanen**. Mens det eksisterer, kan der læses en trafikmeddelelse herom på http://www.bane.dk/db/filarkiv/15345/Trafikmeddelelser_09082013_internet.pdf. Ved et klik på dette link, åbnes forsiden med side 1 og side 2 med en oversigt over udsendte trafikmeddelelser under **Fjern Øst** klik på TM 13/2013.

Læs om anlæggelsen af **Rov** i artiklen »Midlertidigt trinbræt bygget på tre dage« bragt i

Baneavisen nr. 14 2013, der kan downloades på adressen <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=18914>

Et par buschauffører foran barokbygningerne fortæller, at der er kommet en ny cykelsti lige N for alene langs vejen til **Lj**, så den bruges under »overfarten« til **Lj**.

Lj (Lejre, km 40,8)



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, 28.08.2013.

Kilde: TIB (Ø), side 120-17, 23.05.2011.

Da **Lj** var overgangsstation fra dobbeltspor til enkeltspor, lå perron 2 mellem spor 1 og spor 2. Nu er der bygget en underføring med to elevatorer, så det er muligt at komme fra stationsbygningen på nordsiden over til perron 2, der er anlagt på sydsiden af spor 2.

Lj-Kit

Under etape 2 lægges der dobbeltspor fra **Lj** til **Hv**, og det ses første gang på den fri bane, da de to vestlige indkørselssignalet nås. Omkring en halv km V for er der bygget en ny vejbro. Det er nødvendigt, idet den gamle kun spændte over enkeltsporet.

Anlægsvejen på sydsiden af banen forlades, og en asfalteret vej fører mod SV.

Vejens navn er **Kisserupvej**. En ny jernbanebro var bygget sidste år, og nu er der lagt dobbeltspor.

En gul **CAT** på larvefødder jævner med sin brede grab skråningen ned til vejunderføringen.

En bred, tør og støvet arbejdsvej fører V på, hver side af broen arbejder i sporet en gul

Det vides ikke, hvor arbejdsvejen følger helt sikkert hele banens sydside. på grusvejen, går det at cykle med en le dæk. Sidste år cyklede det op over lands nu følges anlægsvejen helt hen til **Kit**.



og herfra er det godt at tage billeder. På ATLAS-kran.

ender, men den Da der er få sten racercykels smalbyen **Kisserup**, men



Lidt efter dukker det flotte sted op, hvor nu afdøde W.E. Dancker-Jensen i , slutningen af 1950'erne fotograferede dejlige strækingsfotos. Dét sted, fra sydsiden af banen med skoven S for, kan ikke mere bruges, for en dobbeltsporet jernbanebro er bygget.

Kit (Kisserup, km 46,2, 1928-1969)

Før trinbrættet nås, der hvor det lå, ligger der dobbeltspor med to spor på det sidste år byggede dobbeltsporede jernbanebro hen over **Bryggervej**. Der ligger nogle stabler gamle træsveller og nye betonsveller lige V for broen ved den stadig ubeboede ejendom. Sidste år var der megen aktivitet med masser af gule maskiner. Nu er der stille.

Trinbrættet **Kit** eksisterede i årene **1928-1969** og skiftede navne i **1933** fra **Kidserup** til **Kisserup**. Glem alt om asfalt ned til trinbrættet, glem alt om biler, tænk på hestevogne, sorte cykler og gåben. Det var 0,7 km at gå fra landsbyen ned til trinbrættet, og det var den hurtigste måde at komme indtil **Lj** eller **Hv** for at købe det, den lokale købmanden ikke førte.

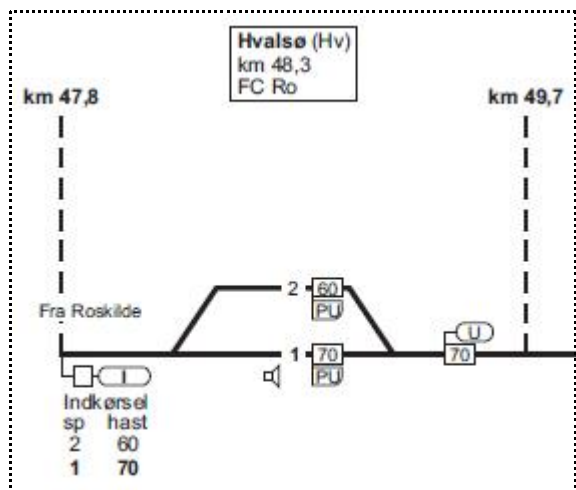
Resterne af træbommene på nordsiden er væk, men en »gravsten« over ovk 92 – skiltet ved usikrede ovk⁹² – eksisterer stadig. Ved denne ovk lå trinbrættet.

Kit-Hv

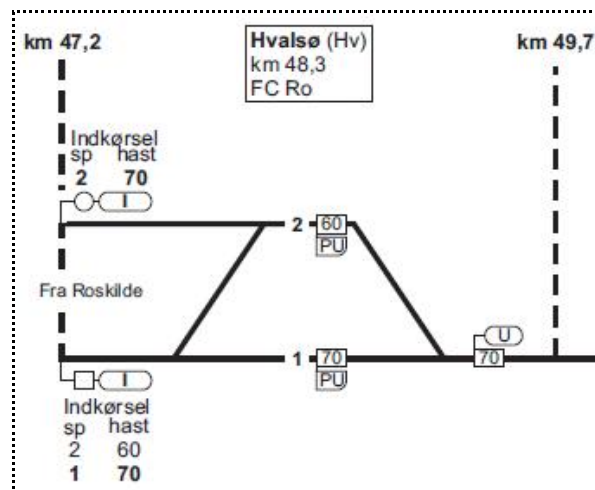
Det nye indkørselssignal for det søndre spor er endnu ikke samlet, og den nordre spors indkørselssignal ligger ned. Det første køretøj ses køre på den nye, søndre spor: en traktor med gummihjul og skinnehjul til at holde den »på sporet«. Ud mod grøften rager en aksel ud, hvorpå en kabeltrommel sidder. En hvid PVIK-ledning (sandsynligvis) rulles af, mens traktoren kører fra stationen hen mod stationsgrænsen. Smart!

Langs sydsiden af banen følges vejene ind til den næste station.

Hv (Hvalsø, km 48,3)



Kilde: TIB (Ø), side 121-19, 03.09.2012.



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, 28.08.2013.

Forandringerne giver indtryk af at være de samme, der sker i Lj. Forhøjet perron på nordsiden ved stationsbygningen og ny perron på sydsiden, to elevatorer og en gangtunnel.

Alle læssevejsspor er fjernede. Sporene har antageligt ikke benyttet siden restaureringen af jernbanevogne flyttede herfra. Det solide hegn med pigge over lågerne for nogle meter spor åbent eller revet op. Det samme er sket med sidesporet hen forbi **Midtsjællands Autocentrum**. Sporskifte/afløb **S2** er væk.

Et sporplan kan ses bogen **MIDTBANEN**, P. Thomassen, GJ, april 1977, på side 92 med teksten: *Hvalsø stations sporplan 1925 med projekteret udvidelser. Efter Dansk Jernbaneblad 1925.*

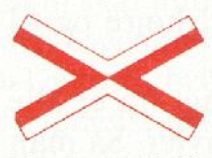
Der cykles i vestenden af byen ad **Åsvejen**, der skulle føre til **Åsen**. Et vejskilt viser noget andet, og lidt efter til venstre, mod S. Lige som sidste år i **august** blev der igen drejet ved et forkert vej. Den dårlige skiltning med vejen til **Åsen** er ikke blevet bedre. En herre forklarer efterfølgende, at »det er den lille vej dernede«. Det findes en sti, der er fører til vejen **Åsen**. Ingen skiltning.

Hv-Tø

Der kom et fald på vejen **Åsen**, og et skilt forkynder en frihøjde på 3,0 m under en jernbanebro. På Google Earth findes der et udmærket billede af jernbanebroen af "**Midtbanen ved Esmosegård**". Det er under **Midtbanen**, hvor det sidste tog kørte **torsdag 14. maj 1936**. Den elev, der gav afgang i **Hv** til det sidste tog denne aften, var G.A. Wienecke z **lørdag 3. august 1912**, elev **søndag 1. juni 1930** og ass. **tirsdag 1. september 1936**, senere tinsp, fortalte det til Deres udsendte i **juli 1985**.

Læs lidt om **Sjællandske Midtbane** på

http://da.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%A6llandske_midtbane



Krydsmærke for enkeltsporet jernbane.

Nedlagt, usikret ovk 100

Igen et år efter første besøg drejes der til højre ind til ejendommen beliggende på adressen **Åsen 4**. Krydsmærke for enkeltsporet jernbane og undertavlen "Se efter tog" er fjernet. Blandt brændenælder ses tappen, hvorpå overkørselsnummerskiltet **100** sad. En vold og en banegrøft forhindrer brug af den usikrede ovk.

Sidste år var halvdelen af jorden til det kommende nordre dobbeltspor fjernet; nu ligger der skærver hen over planum. Til venstre i km 50,0 er det skæve La **100**-skilt fjernet, dog ses henne i cirka km 50,3 ses et bagsiden af et mærke. Det er bagsiden af SR-signal 17.3 **GIV AGT** (eller 17.4). Vejen har været adgangsvej til gården **Kildegård** beliggende på nordsiden af banen.

– Mon kurven skal rettes ud eller/og er det af hensyn til det kommende dobbeltspor?

– Nej, det er ikke sket.

Dagens bjergetape begynder nede fra **Elverdamså**, for det stiger 10 meter fra kote 36 op til kote 46 på bare 220 meter lig 4,5 %. Hastigheden er næsten nede på 5,5 km/t., hvor den ned ad faldet til

jernbanebroen under **Midtbanen** nåede op på 55,5 km/t. En ti gange lavere hastighed! Det er ikke så sært kun med 2 hk på brødmotoren.

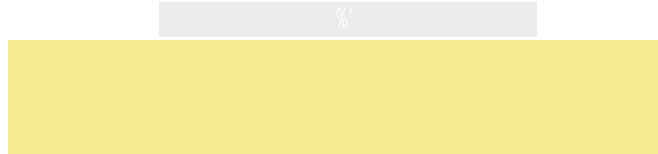
Over til **Rugård** var der sidste år bygget en ny vejbro. Dengang lå planum til det kommende, nordre dobbeltspor klar til at modtage skærver. Nu ligger skærverne der.

Ovk 105 i km 52,7

Ovk 105 er nedlagt for de vejfarende. Fra den nye vej S for kan der laves i ualmindeligt billede af en ovk, der har to hvide striber i en stump asfalt, der begynder eller ender i en bølgende kornmark. De to bomme er oppe, og der står uordenssignaler.

Desværre er kirken i landsbyen **Soderup** ikke sådan at få med på et billede, da to store træer dækker kirketårnet.

Derefter cykles under jernbanebroen – anlagt sidste år – gennem **Soderup** om til nordsiden af den nedlagte ovk 105. Omkring 50 meter før ovk er der en vejspærring, hvorpå der er monteret en over 1 meter stor, **gul** forbudstavle. En sådan forbudstavle er godt at sætte op for at advare mod faren ved at krydse skinnerne.



Teksten burde være skrevet af en person, der kan sætte kommaer og punktum.

Der er tre sætninger med hver sit ud-sagnsled og navneord. Et komma skal sættes efter den første sætning, og et punktum før den sidste, selvstændige sætning.

Lige, som der ikke sættes et punktum i/ efter en overskrift, sættes der heller ikke et punktum efter det sidste ord på en vejtafle.

Det er forbudt at krydse overkørslen da den er lukket, overtrædelse er forbundet med bødestraf

Det er forbudt at krydse overkørslen, da den er lukket. Overtrædelse er forbundet med bødestraf

Vandforsyning

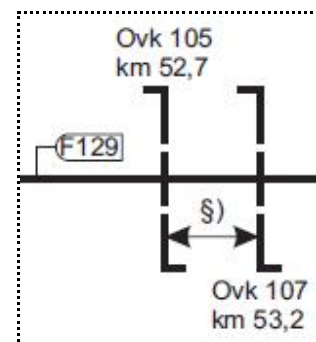
Næsten alt vand er brugt i begge tendere, men hvor der findes en kirke, er der også vandkraner. Her er sågar to vandkraner lige ved siden af hinanden, hver med forskellige lukkemekanismer. Den ene har samme type drejehane, som den i **Lg** spor 1 ved sydenden af perronen. Den anden er forsynet med en trykmekanisme. Den giver dog en for pludselig vandstråle, hvor den med drejehanen er bedre at bruge. Normalt giver en vandkran med store rør 1 m³ vand fra sig hvert minut. Det tager kun en brøkdel af et minut at fylde de to tendere.

Ovk 107 i km 53,2



Få minutter senere ses fra den nu blinde **Tadrevej** (pudsigt navn) den nedlagte ovk 107, der har fælles overkørselssignal med ovk 105. Henne fra ovk 105 kunne SR-signal 11.4 ses med de to **brandgule** lys tændte ved ovk 107. Mærkeligt at have lys i signal 11.4. ved en nedlagt ovk. Uordenssignal, blinklys og bomanlæg står på skærverne, hvor det nordre dobbeltspors skinner skal ligge. Det samme var tilfældet ved ovk 105. En besynderlig midlertidig foranstaltning; hvorfor vides ikke. Der er lavet en grøft lige uden for skærverne, så kun fodgængere kan krydse banen, hvor vejen tidligere lå.

Også her ved enden af **Tadrevej** er der monteret en over 1 meter stor, **gul** forbudstavle. Her skete der et uheld, hvor en 82-årige dame krydsede den nedlagte ovk og fik sin cykel smadret af et forbi kørende ME-tog. Det *kan* være årsagen til opsætningen af de **gule** forbudstavler.



Uændret TIB (Ø), gyldig 28.08.2013.

hm

Tø (Tølløse, km 54,6)

I et spor ved den nedrevne remisebygning på **mdt Tø** holder LJ FS 1141+RTOG MF 1041. **Mandag 20. august 2012** var det VL FS 1123+MF 1023, der holdt fri fra arbejde dér. Den tresporede remise blev revet ned efter en storm. På Google Earth kan skaderne på taget **fredag 7. januar 2005** ses. De grønne farver på græs og marker indikerer en anden måned.

I spor 0 ankommer en kran med en rusten metalramme. Det er støtte til den kommende nye perronkant langs spor 0. Oppe fra gangbroen over spor 1 og 2 fotograferes kl. 15.34½ VL 2029+29 ankomme kl. 15.34½ (22½) i spor 1. Ved lbf fås tognummeret for det ankommende og afgående tog:

Tog PP 192057 (Sg-Tø) & PP 192064 (Tø-Sg).

Returløbet har et syv numre højere tognummer.

Ovk 110 i km 54,8, **Jernbanevej**, er urørt, men ude i højrekurven kunne sidste gang ses en høj, **gul** kran. Nu er der bygget en jernbanebro til de to spor, og her skal trafikken mellem de to dele af **Tø** køre i fremtiden.

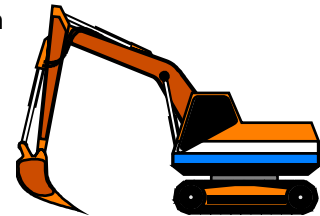
Tø-Sit

Fra vejbroen i km 56,1 over til **Lundrød** var der for et år siden intet jordarbejde udført til det nye dobbeltspor. Nu ligger der udjævnede skærer.

Sit (Skimmede T, km 57,8, **1929-1969**)

Ved AM'en i km 57,9 (står i TIB (Ø)) står den endnu en telefon, så når man ved, at her lå en trinbræt, kan man få nostalgiske associationer ... Stednavneforkortelsen **Sit** dækker over **Skimmede 1929-1933** og **Skinnede 1933-1969**.

Mellem de to AM'er er den nye jernbanebro klar med plads til det kommende, nordre dobbeltspor hen over **Hjortholmvej**.



Pe (Vipperød, km 61,2)

Rustne skinner. Næ, flere Fccs at se i sydenden af spor 1. Ude på det, der har været læssevejen og igen fungerer som læssevej, for der ligger "friske" skærver", holder **ContecRail** CONTC 40 86 946 0 612-5 Fccs + 40 86 946 0 608-3 Fccs.

Hver PU gældende for spor 1 og 2 er påsat et **X**. Ved PU for spor 1 står **60**.

VIPPERØD OG OMEGNS BRUGSFØRENING liggende modsat stationsbygningen, og her handler mange, men i år er det for tidligt at købe drikkevarer med smag.

To steder – både i spor 1 og spor 2 – står i alt fire SR-signal 16.1.2 **●**, fotograferet kl. 16.49
Der er sågar i spor 2 anbragt en dobbelt hund – sikret med en kæde, så den ikke stikker af!

Hk (Holbæk, km 67,1)

Næste MR-tog, der skal ankomme om en halv time – 17.39 (kun fra **Kb**, for der køres ikke mod **Pe**). Indtil kan der kigges efter, om der stadig findes spor på havnebanen.

Hov, fra læsserampen ved havnebanen ses VL 2127+27, der holder skråt over for på et spor tilhørende **mdt Hk**. 2127 har fået smadret fronten. Frontruden er knust og buler indad. Kofangeren er bøjet ned i venstre side.

Havnebane i Hk

Ja, havnesporets begyndelse findes inde på banen område, men så har **Hk Kommune** lagt ny asfalt ud, for at kamouflere noget uønsket. Havnebanen er ret lang, og man skal have gode øjne for at finde de mindste spor af en havnebane. Ned på den vandrette den, der må have været en del af havnens areal, er der ingen spor at se. Der kigges ikke efter plads, hvor de mange S-tog med asbest blev skrottet. Først helt ude i vestenden af havnen ses skinner på en brostensvej. Det kan faktisk ses på www.krak.dk parallelt med **Havnevej**, lige før krydset med **Havnegade**. Skift til **Hybrid** trin **17**. I brostenene ses skinnerne.

Vejrmeldingen over »Holbæk, Danmark« spæde kl. 6 begyndende regn kl. 18 med 1-2 mm nedbør. Billedet kl. 17.31 af havnesporet bliver det sidste solskinsbillede i dag. Hele himlen mod V er faretruende mørk.

MR og rc regionaltog i og ved Hk

Da der om få uger ikke mere kører litra MR på **Kalundborgbanen**, og der er minimum 37 km at cykle til **Rg**, vil den næstsidste jyllandsforbindelse kl. 19.07 til **Str** ikke kunne nås, så der kan der fotograferes:

Tog 4552 (Kb-Hk) ankomst kl. 17.39 & Tog 4549 (Hk-Kb) afgang kl. 17.55.

En vold i vestenden af **Hk** får det høje antikravlehegn langs spor 3 til ikke at dække så meget af DSB MRD 4275+75, der bremser kl. 17.38 (+½). Kl. 17.44 (2½) afgår VL 2030+30 fra spor 2 mod **Nks**.

Stenhus i km 1,3

Med kun 11 minutter afgang for tog 4549 og træer langs sydsiden af banen, kan der i gråvejret vælges at stå på nordsiden af de to jernbaner V ud af **Hk**. Ved vejunderføringen **Stenshusvej** ligger ... trinbrættet **Stenshus!**

Her passerer MR 4075+75 kl. 17.57 (±0) **Hk Rt** (Regstrup).

En ung mand kommer op ad trappen ved perronen ved trinbrættet. Et VL-tog må snart komme, og det er der tid til at vente på, da der er to timer til "sidste" jyllandstog afgår fra **Rg**. Kl. 18.03½-04 (212½/213) standser VL 2126+26, og to piger stiger af.

Tognumre på privatbaner

Tognumre er ikke sådan at finde på en privatbane, hvor der er flere stive køreplaner i løbet af en dag. I publikumskøreplanerne er der ofte ingen tognumre angivet, dog anført ved HHJ. (Senere fjernet).

Tjenestekøreplanen for VL (tidligere HTJ & OHJ) lykkedes det efterfølgende ikke at finde på internettet, men så findes der andre metoder. Ved at slå op på **Du er her: Forside > Afgang/Ankomst. Se trafikken på din station** og indtaste »Holbæk« fås **Tog til og fra Holbæk**. Under **Tog** står tognummeret for kommende ankomster og afgang. Da tidspunkt var kl. 18, og på hjemmesiden vises kun tognumre for et kortere tidsrum, må der slås op sidst på eftermiddagen en **mandag-fredag** for at få vist toget med ankomst til **Hk** kl. 17.55.

Stenhus kan ikke vises på **banedanmarks** hjemmeside; derfor må der indtastes »Holbæk«.

I **Tø** indtastes »Tølløse« for at få tognumre på HTJ. Et tog set på en af banens mellemstationer, må den lokale køreplan bruges til at findes det pågældende togs ankomst- eller afgangstiden for **Tø**.

Linket er <http://trafikinfo.bane.dk/Trafikinformation/AfgangAnkomst>

St. Merløse

Fra **Stenhus T** til ovk 107 ved amtsvej **215 Bonderupvej** i vestenden af **St. Merløse** er der 22,0 km, der blev kørt på 43 minutter. Ikke dårligt, men der var også muligt at køre så stærkt, for gråvejret lagde en dæmper på varmeudviklingen.

Lige da denne ovk nås kl. 19, bryder solen frem. Nej, sikke et gult aftenlys ind mod stationen bag ovk 108 til venstre. Dét må (betyder skal) fotograferes.

(fortsættes under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**)

Uret har foretaget otteogtyve "klik" siden ankomst til **St. Merløse**, så nu er det tid til at cykle de resterende 13 km til **Rg**, for dagens sidste tog mod **Str**, tog 19373 (Cph-Fa), afgår kl. 20.17. Der skulle gerne aflægges et besøg på **mdt Rg**, hvor CFL 1805 forhåbentlig stadig holder. Tenderen er allerede nu næsten tom for brændsel, og tenderne skal fyldes op.

Da **Rg** først nås kl. 20, får påfyldning af væske og brændsel første prioritet oppe ved tankstationen på **Næstvedvej**, og derfor nås ikke at komme over til 1805, der stadig holder på **mdt Rg**.

Hjemrejse

Efter 4½ times rejse nås **Str** næste dag kl. 0.47. Det blev en særdeles god tur af 18½ times varighed og 690,3 km kørt med tog og 97 km's pedaltrampen. Når tredje etape med anlæggelsen af det manglende stykke bane med dobbeltspor finder sted til næste år, i **2014**, må den tredje inspektion finde sted.

(BL)

Fr 9/8 2013

Inspektion af sporspærring Kj-Næ

Der sker en omfattende sporfornyelse fra **lørdag 23. marts – søndag 29. september 2013**. Strækningen lukket for togtrafik i tre etaper.

- | | |
|-----------------------------|--|
| 23. marts – 31. marts 2013: | Strækningen Holme Olstrup – Næstved er spærret for togtrafik |
| 1. april – 5. maj 2013: | Strækningen Roskilde-Køge er spærret for togtrafik |
| 3. august – 29. september: | Strækningen Køge-Næstved er spærret for togtrafik |

Når en sporspærring skal besigtiges, og der skal ses mest muligt, gælder det om, at ramme den fase, hvor arbejdet er godt i gang og endnu næsten ikke afsluttet. Sporspærringen mellem **Kj** og **Næ** er i dag kun syv dage gammel, hvor der måske ikke er fjernet så mange skinner, men en anden og væsentlig grund til valget af i dag: solskin med få skyer, og de næste mange dage vil der komme nedbør hver dag.

I aften ved 23-tiden gik planlægningen konkret i gang. DMI for **Rg** ses, da der er meldt vestenvind. Få skyer midt på dagen og 23 VC. Det melder DMI for **Næ**. Kort udskrives i et passende målforhold, så alle de små veje er indtegnede. Kort sættes i kortholderen på cykelstyret.

Tilrejse til Lille Syd

Den sker fra **Str** kl. 6.18 med L 714 (Str-Fa)/19114 (Fa-Kh), som det skete i forgårs, **onsdag 7. august 2013**, til **Rov** (Roskilde Vest). I dag skiftes i **Od** til tog 19814, der standser 129,0 km senere i **Ro** kl. 10.43½. Videre med DSB MRD 4247+47 + 4236+36 i tog 2423 (Ro-Kj) med afgang kl. 10.59½ (2½), og **Kj** nås kl. 11.21½..

Der er nu 7½ time til at cykle langs den 39,0 km lange bane til **Næ**, der er under sporombygning frem til **søndag 29. september 2013**. Distancen ad de små landeveje er meget længere end ad banen, og hvor meget længere vil kunne ses på cykelcomputeren i **Næ**.

Kj km 53,7

Dagens første fotomodel bliver rosa Balfour Beatty Rail A/S Køf 152 + 33 86 473 3 108 CONTC Slmmps med **Kj** kirkes tårn og et vandtårn med et kugleformet tag som sidebaggrunde.

Hvad der mere holdt af materiel er anført under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**.

Bag et højt trådnet ses en **TRIANGEL** uden numre; det sydligste køretøj i rækken af materiel tilhørende ØSJK. Det må være DSB Mc 651, for motorvognen ligner dén motorvogn

Hvad der mere holdt af materiel er anført under **VETERANMATERIEL OSV**.

Kj næsten fra tiden »Kjøge«

Mdt Kj bestod af en tresporet rundremise med vandtårn og hus. De tre armudkørselssignaler stod Ø for dette vandtårn!

Søndag 12. december 1971 havde DJK arrangeret en udflugt med DSB C 708 i tog 8629 (Kh-Kj), og maskinen skulle drejes på drejeskiven, inden turen fortsatte i tog 404 (Kj-Rdg). Denne solskinsdag sad den 14 meter lange drejeskive fast, indtil det lykkedes at få den gjort drejbar.

Før S-banen blev anlagt til **Kj**, lå der på vestsiden en murstensstationsbygning med tre perronspor, hvor der var niveauovergang til perron 2. Alle tre perronspor var hyppigt besatte. Eksempelvis tog Deres udsendte et billede af:

I antagelig spor 1	DSB <u>MO 1878 + 1984</u> + CI som tog 142 (Nf-Kh),
I det vestre spor ved øperron 2	DSB <u>MO 1812 + 1860</u> + 1 psv. som tog 137 (Kh-Næ)
I det østre spor ved øperron 2	ØSJS <u>Sm 13 + 17</u> som tog 106 (Kj-Fxl/Rdg).

Datoen var **søndag 24. marts 1974**. Dengang kørte Scandia-skinnebusserne få tog til **Ro**. Se et billede fra fortiden i **Ro** og **Kj**: De (p.t.) to sidste billeder på **ØSJS-fotos**

[Jernbanehistorisk forum – om jernbaner i de gode, gamle dage](http://www.jernbanen.dk/forum2/index.php?mode=thread&id=5505)

<http://www.jernbanen.dk/forum2/index.php?mode=thread&id=5505>

Andre sidespor i Kj

Det anbefales under læsningen denne gennemgang at følge med på www.krak.dk, Køge, forstørrelsesgrad i **Hybrid** på **15**. Skiftes til **16**, forsvinder vej- og gadenavne.

I NØ-enden af stationen fører i et sidespor over **Værftsvej** ind til Junkers, hvor der transporteres træstammer. Venstre spor efter sporskiftet fører mod N, højre spor mod Ø. I dag er der ingen rg med litra MK.

N for havnen

Et luftfoto over havnen ses på <http://www.koegehavn.dk/koege-da-DK/HAVNEOMR%C3%85DER>
Klik derefter på havnekortet, og på det forstørrede kort ses sidespor ved havnen.

Flere spor i SØ-enden af stationen har retning mod havnen, og fra **Østre Banevej** ses dette al for udbredte signal: **⋯**. Det burde have en frastødende effekt, men bringer i stedet en tiltrækningskraft, idet det vil fotografisk vil være klogt at fotografere de rustne skinner bag standsignalet, idet ved næste besøg her kan sporene være fjernede. Det er desværre ofte et faktum!

Politikken ved BDK er: jo færre skinner, jo færre udgifter. Det er ikke noget specielt for **Kj**, men en landsdækkende årelang politik. At det ikke er påstand, kan enhver læse ved at slå op på

Bilag

3.2A Åbne, hvilende og lukkede/nedlagte sidespor 07.10.2013

<http://www.bane.dk/visArtikelBred.asp?artikelID=17532>.

Stationsnavn	P-Spor	G-Spor	Sidespor til vedligeholdelsesmateriel	Sidespor til ombygningmateriel	Sidespor der erklæres hvilende pr. 13/12 2013	Bemærkning
Køge	0	2992	841	2538	0	0

For **Kj** er angivet under **Sidespor der erklæres hvilende pr. 12/12 2013** »0«. De følgende iagttagelser peger på en anden skæbne.

Det venstre sidespor krydser **Cementvej**, hvor et sporskifte i asfalten deler spor i to lige foran det spærrende, meget høje hegn ind til østzonen.

ISPS
Adgang for uvedkommende
Restricted Area

Terrorsikring af havne

Fra 1. november 2013 er nationale færgeruter ikke længere omfattet af de internationale regler for terrorsikring. Lempelsen er sund fornuft. En fornuft, der også efterspørges i andre havne. ...

Kilde: **DH DANSKE HAVNES NYHEDSBREV**. Nyhedsbrev nr. 10 – Den 5. november 2013

<http://www.danskehavne.dk/menu/Nyheder/nyheder/tersorsikring-af-havne>

Det højre sidespor til ikke i brug mere, for SR-signal 16.1.2 forbyder "Stop". Det fører gennem en asfaltvej med to O 45 spærrebomme ■ ■ ■ ■ ■, forbi en bygning fra mellemkrigsårene til **Havnen/Nordre Havnekaj** på nordsiden af havnebassinet. Her er der ligeledes et højt hegn, der forhindrer uvedkommende at komme ind i østzonen. Skal der køres ud på de to spor på **Havnen**, skal hegnet ved zonegrænsen først fjernes, idet en bærende søjle står inde i profilet!

S for havnen

Kemetyl A/S

I sydenden af antagelig spor 1 krydses lige Ø for ovk 115 i km 53,9 **Østre Banevej** og **Nordre Kajgade**, op over vej- og jernbanebroen med **Carlsensvej**, og så er den søndre del af havnen nået. Ved det første sporskifte drejes til venstre hen ad **Søndre Kajgade** langs kajkanten, og i en højrekurve passeres **KØGE ROKLUB**, før **Søndre Molevej** passeres. Det er her drømmen om at få et billede af en MK med en tankvogn står højt på ønskelisten.

På sydsiden af **Søndre Kajgade** findes et hegn med skiltet **Port 3A**, hvor Kemetyl A/S har to sidespor, der af og til har en tankvogn stående i det venstre spor. Det højre sidespor er rustent og bruges ikke. Der er en flere meter høj mur mellem de to sidespor.

Søndre Kajgade

Nu er det tid til at se på sydenden af **Kj** station, men længere mod V på **Søndre Molevej** ses i asfalten, at her der ligger et sidespor. Der blev opdaget et forsvundet sidespor, der lå langs **Carlsensvej**, krydsede **Søndre Havnevej**, **Søndre Molevej** og endte tilsyneladende lige efter **Kosanvej**.

– Endte det ved et Kosanlager? Var der to spor dér? Nedlagt år? Sporet fjernet år? Krydsede det også **Søndre Badevej**? (Det fornemmedes ikke).

(BL)

Både Kosan og BP-gas havde lager side om side, men kun med et spor hver.

(JSL via BL)

Senere kigges der på det tidligere anførte havnekort, hvor sporet S for **Søndre Molevej** ses ende.

Sydende af Kj

På sporet mod **Hf** ligger der komplet et nyt spor og en ny ballast over **Kj Å**. På vestsiden lykkedes det at cykle på **Strandvejen**, der krydser de to strækninger i ovk 117 i km 54,3. De



gamle skilte fra den gang, den var en usikret ovk, sidder der stadig. Nu er den en niveauovergang med advarselanlæg.

– Nedlægges ovk 117?

Næste fotostop er oppe fra vej **209 Søndre Viaduktvej** med det klassiske billede af de to jernbaners forgrening, dog uden skinner og sveller på BDK's strækning. Nye skinner ligger i hver side af ballasten og blev læsset af, mens sporet eksisterede. Stationsgrænsen findes lige S for viadukten.

Uret viser nu 14.00 ved I-signalet, og der er brugt over 2½ time på at kigge på **Kj**. Knap fem timer til det oprindelige mål med at se banens tilstand under ombygningsfasen, og så går det ellers zigzag til **Næ**.

Kj-Hf

Kl. 14.07 tages det næste brofoto (uden bro, oppe fra bro) fra **Egøvej**. Nedenfor holder en **gul** gravemaskine og en ladvogn, begge på larvefødder. Ballasten er fjernet lige under bro, og en mobilsnakkende mand og gravende mand er at se.

Kl. 14.16 finder næste fotostop sted på vejbroen med **Hastrupvej**. Også her ligger »bredspor«, og ballast under broen er fjernet.



Kl. 14.25 nås den tredje vejbro på den fri bane, og det er vej **151 Vordingborgvej**. Her må der holdes en naturlig pause, idet lige ved udsigten NØ langs banen står et mirabelletræ med modne, **gule** bær. Mange modne bær ligger på fortovet. Værsgo og spis. (Det gav lidt trykken i maven, så godt smagte de).

På sydsiden af vejbroen med **Vordingborgvej** ser der anderledes ud, for her ligger det gamle spor stadig, og de nye skinner midt i sporet. En **gul** kran med gummi- og skinnehjul fra **Jens Jacob's MASKINUDLEJNING** fra **As**, (ja, langt væk), graver jord op fra banegrøften og kører i den

retning mod SV, hvor der stadig findes skinner, og tømmer grabben.

Hf km 59,2

Kl. 14.44 nås der inden for den næste »stationsgrænse«; det er i tionsgrænsen er midlertidigt sløjfet, idet det slukkede indkørselssignal dække. Vejen over broen hedder **Svansbjergvej**. Nye skinner ligger



nordøstenden af **Hf**. Stær blændet af med et sort imellem skinnerne.

Selve stationsbygningen og de to spor ser urørte ud. Spor 1's ballast ser nyere ud end spor 2's. Signaler er tildækkede.

Strækningsspor mod **Th** og strækningen kan betragtes fra vejbroen med **Søllerupvej**. I varmemilmeret kan der på det eksponerede, forstørrede billede ses, at de nye skinner midt i sporet ikke ligger længere end til det fremskudte signal. Længst ude ses vejbroen med **Sæddervej**, næste mål.

Hf-Th

Kl. 15.09 foreviges sommerflimmeret oppe fra **Sæddervej** med de annullerede signaler til **Hf**. På telebilledet kan der faktisk tælles 12 kilometermærker, hvor den fjerneste står 2,4 km fra den forreste



Kl. 15.18 ses oppe fra vejbroen **Slimmingevej** gamle træ- og betonsveller være aflæssede i km 63,6. Mod SV ses de annullerede signaler til **Th** og jernbanebroen over **E47 Sydmotorvejen**. På hver siden af jernbanebroen ligger to sæt skinner.

Th km 65,6

Kl. 15.28 er der rødt ● i vejtrafiksignalet, der tillader kørsel ad **Byvej** under jernbanebroen i **Th**. Det røde lys er tændt i noget længere tid end et minut, så der er god tid til at fotografere den **røde HUDDIG** oppe på skinnerne og en lift under broen. En mand oppe i den på arbejder med istandsættelse. Ellers intet ændret at bemærke i **Th**.

Th-Hz

Fra der tre efterfølgende broer er der ingen ændringer at se, så det næste fotostop bliver først kl. 16.08 ved den nu nedlagte usikrede ovk 154 i **Orned**. Den blev brugt ved flere fotostop **fredag 20. maj 2011** med DSBM MY 1101.

Hz km 74,4

Endelige nås **Hz**, hvor intet ser ud til at være sket. Ventesalen kan stadig bruges, men hvor længe er klogt fotomæssigt at tænke på, idet stationsbygninger ofte jævnes fra jordens overflade med kort varsel. Vinkedamen i det hvide hus ved ovk 159 i km 74,6 har p.t. ingen luf til vinkel til. Der er kommet flere og flere skyer, og hver gang lidt mere solskin kommer, laves et billede fra ovk 159 af stationen. Få sekunder efter mindre solskin og så videre ... Det driller og koster den efterhånden dyrebare tid. Ophold i **Hz** kl. 16.19-32. 2½ time til sidste togafgang fra **Næ** med forbindelse til hovedlandet.

Da der tilsyneladende ikke rigtig sker noget på denne af strækningen, springes en vejbro i sydenden af **Hz**, og det næste mål er:

Baa km 78,5

Oprettet omkring **1924** og nedlagt **søndag 1. oktober 1972**.

Første gang **Baa** (Bråby) blev besøgt, var det desværre med et gennemkørende tog 166 (Nf-Kh) trukket af DSB MX 1011, og belastningen på bremsesedlen stod til at være 16 aksler og 154 tons. Passage kl. 19.51½ (2½).

Kørslen fra **Kø** skete til **Næ** mod tog 877 (Kø-Nf) bestående fra **Kø** af DSB MO 1806 + mellemvogne + MO 1816. Turen fra **Sg** til **Næ** tog kun 28½ minut = 84,4 km/t. Ingen bil kan holde det gennemsnit mellem de to byer, heller ingen af de nye meget hurtige togsæt. **Næ**, litra MO var af og til det suverænt hurtigste motortog at køre med. Datoen var **onsdag 5. august 1970**.

Næste gang **Baa** passerer, er fire dage senere – også med et MX-tog – desværre gennemkørende kl. 15.01 (21). Det var tog 1141 (Kh-Nf) med DSB MX 1020 med 12 aksler og 114 tons.

Stationsbygningen ligger flot belyst kl. 17 af eftermiddagssolen. Det er træer ud mod skinnerne. Oppe fra vejbroen **Skuderløsevej** ses græs og ukrudt, hvor spor 1 lå. Ifølge fotonotaterne ophold 16.51-17.00.

Gis km 81,1

Stoksbjergvej krydser banen i ovk 173 i km 81,1. En opgradering af ovk 173 træder i kraft med TIB (Ø) **mandag 30. september 2013**.

Før **1917** var stationsforkortelsen **Gi**, men da **Grindsted** får skinner, overtages **Gi** af denne by, og stednavneforkortelsen bliver **Gis**. Det er et af Danmarks største godser med et areal på 3.850 hektar. Sidesporet er optaget i tjenestekøreplanen for året **1956**. **Gisselfeld S** nedlagt i **1965**.

Fra ovk 174 ses siderampen Ø for det tidligere sidespor **Gis** ganske tydeligt. Nostalgibilleder vil være bedst at optage en eftermiddag. I ovk 174 i km 81,5 skifter vejnavnet fra V mod Ø fra **Ravnstrupvej** til **Gødstrupvej** og nedlægges og fjernes fra TIB (Ø) **mandag 30. september 2013**.

Gis forlades ad grusvejen **Gødstrupvej** (på **Sjælland**) efter et ophold 17.17-32.

OI km 85,3

Stationsbesøget begynder fra den gennem årtier benyttede vejbro til fotostop: **54 Landevejen**.

I spor 1 er der parkeret fra S:Xtg 40 86 950 1 266-1 læsset med en **gul** GSV-gravemaskine + **gul** MH Plus S 1604 ZW + 33 86 473 3 116-8 Simmps. hj.st. **Pa**.

Der sælges is, selv om cafeen i stationsbygningens skulle være lukket, men med priser på næsten det dobbelt af det normale, undlades denne nydelse. *Desværre!*

Nu er begge tendere ved at være tomme, og da ingen vandkran ved en kirke er passeret før her i **OI**, er det nødvendigt at få vand. Ifølge kortet i målforholdet 1.50.000 er den korteste vej til **Næn** ad **54 Landevejen**. Kortet viser en sti med signaturen - - - direkte fra **OI Kirke** op til vejen. Stien er ført under banen i en bro bygget **1922** – så vidt det huskes. Her står U-signalet lige NØ for og I-signalet lige SV for. Der ligger firstrengsspor/nyt »smalspor« (kun nye skinner). Motiver på mange udflugter før i tiden var **OI Kirke** og de to højeste arme på indkørselssignalet, for **OI** var ubetjent på **søndage**.

Ophold 17.48-18.15. Nu haster »den«, for der er 40 minutter til togafgang i **Næ**, og der mangler et trinbræt og mere end 7,4 km jernbanekilometer at cykle.

OI-Næn

Ovk 185 i km 88,3 nedlægges og fjernes fra TIB (Ø) **mandag 30. september 2013**. Det er vejen **Øverup Krog**, ej set. Det var der ikke tid til.

Næn km 89,6

Det var meget svært at finde frem vejen fra **OI** til **Næ**. Den levende Danmarkskort er fra **2002**, og i industrikvarteret er der just ikke en blå og hvidt skilt med henvisning til **Næn**. På kortet er tilføjet **89,6**, så jernbanemæssigt er der ikke svært at finde, men der er så megen bevoksning langs banen, at ingen

kilometermærke kan ses. Endelig findes på nordsiden **Næn** kl. 18.40. Perron og andet er urørt. I sporet ligger der også fire skinner med de nye skinner som »bredspor«.

Nu haster det: Kun 15 minutter – skriver et kvarter – til det sidste tog afgår med forbindelse til det store land (læs hovedlandet med **Str**).

Næ km 92,7

Sidste foto kl. 18.51½ med aftensolskin på stationsbygningen i **Næ** uden biler foran. (I dag blev der IKKE kørt i bil, på mc og slet ikke med tog). Sidste forbindelse til **Str** skulle afgå kl. 18.55 og Deres udsendte nåede at købe en tiltrængt is efter 28 graders svedetur. Tog 3054 afgik ikke 18.55, først kl. 18.57½ (22½), så der er masser af tid til et billede af **gul** CONTC Køf 251 ovre på pladsen kl. 18.56. Spor 6 har intet spor, kun nye skærver og et **60**-skilt.

Rg km 63,9

Togskifte fra tog 3054 til tog IC 19373 (Kh-Fa). Ifølge køreplanen ville der blive 62 minutters ventetid, og som jernbaneentusiast ved man godt, hvad et sådan langt ophold kan bruges til. **Gul** RSC MK 622 kan ses sammen med TR 410 baggrunden. Dét er nu ikke det oplagte besøgsmaal. Næ, det, der ikke blev nået i forgårs, **onsdag 7. august 2013** før afgangens også med tog 19373 til hovedlandet, er et besøg på **mdt Rg**, hvor et billede af CFL 1805 ville kunne nås. Dens hjul er ikke helt blanke.

Trængsel i tog 19373

Belært af den store trængsel i forgårs, hvor der næsten ikke var plads til en cykel fra **Rg** i tog 19373 til **Vj** (flyttede vogn i **Od**), bliver der købt en cykelpladsbillet til 30 kroner. Pyt med en siddeplads, hvis der er nogen, til føreren. Tgf på tog 19373 protesterer over, at cykel skulle med, men med en reserveret plads (uden at vise den som bevis ved indgang i vogn 22, blev det accepteret. Tgf så den senere.

Toget bestod kun af 2 MF-togsæt og et ER-togsæt, i alt kun 10 vogne. Som i forgårs var toget fyldt op, hvilket gav associationer til Bangladesh, hvor der på flere tog med over 13 personvogne sidder passagerer oppe på taget. Dét går ikke her med køreledningen og 180 km/t. Selv om der kun er ét ledig spor på **Lbm** (Lillebæltsbroen M 1935-), *kunne der måske være kørt et tog mere til **Od** (hver time) for at aflaste de overlæssede tog?*

Ankomst til **Str** med tog 773 (Vj-Str) næste dag, **lørdag 10. august 2013**, kl. 0.47 (±0).



Evaluering

At det tog over 2½ time at komme rundt i **Kj** var ikke tidsmæssigt lagt ind i den løse plan.

Hz skulle gerne være nået kl. 16, med da der ikke var sket ret meget undervejs til **Næ**, kunne »forsinkelsen« på 32 minutter indhentes.

Næn må også være svær at finde for de cyklister, der ikke har gps på deres cykel!

Det »sidste« tog blev nået i **Næ**. Hvis ikke, kunne de 24,6 km fra **Næ** til **Rg** være cyklet og tog 19373 nået.

Trods en svedetur – eller svedekur – må det skrives at have været i vellykket tur. I alt blev de 39,0 jernbanekilometer til 86 km på cykel (minus lidt kørsel i **Rg** og **Str**). Så meget er jernbanen kortere end de snoede landeveje mellem **Kj** og **Næ**.

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Vestjyske tog planmæssigt tilbage på skinnerne

Vestjyske tog planmæssigt tilbage på skinnerne

Sommerens store sporarbejde i Vestjylland, hvor der er blevet ombygget spor og sporskifter på en række stationsområder mellem Esbjerg, Skjern og Herning, bliver planmæssigt afsluttet søndag den 11. august.

Med første morgentog mandag den 12. august genoptager Arriva togtrafikken på den sidste del af strækningen mellem Varde Nord og Esbjerg, og dermed er der normal togdrift på hele strækningen igen, her mens de mange pendlere vender tilbage fra sommerferien. I juli genåbnede Banedanmark planmæssigt strækningen mellem Studsgård og Skjern og mellem Skjern og Varde Nord.

"Sporet og sporskifterne på syv stationer er blevet udskiftet etapevis, og vi er glade for at kunne give passagererne i Vestjylland en bedre og mere robust bane, hvor der i de kommende år ikke bliver det samme behov for vedligeholdelse som tidligere," siger projektleder Hanne E. Svendsen.

Ud over nye spor på stationerne i Guldager, Varde, Ølgod, Tarm, Skjern, Borris og Kibæk er der også foretaget dræn- og afvandingsarbejder, ligesom der er blevet fornyet fem overkørsler og to kilometer spor på den frie strækning.

For at mindske generne for passagererne, har Banedanmark også udnyttet sporspæringerne til samtidig at renovere 24 broer på strækningen. Imens banen har været lukket, har Banedanmark også med udskiftningen af centralapparatet på Esbjerg Station afsluttet et større sikringsteknisk projekt på Esbjerg Station.

"Den sidste del af strækningen er nu planmæssigt klar til normal togdrift, og vi takker for tålmodigheden hos såvel passagererne som hos de naboer, der har måttet leve med støjen fra arbejdet," siger Hanne E. Svendsen.

Togbusserne køres i garage

På det meste af den strækning, hvor der har været sporarbejde, er Arrivas tog allerede tilbage på skinnerne. Når trafikken genoptages mellem Varde Nord og Esbjerg, køres de sidste af Arrivas togbusser i garage, og så er det igen hverdag for den kollektive trafik i Midt- og Vestjylland.

"Vi glæder os over, at sporene bliver åbnet igen. De lange rejsetider har været til besvær for vores passagerer, og vi glæder os til igen at kunne levere tog til tiden. Det er godt for os, vores passagerer og samfundet i det hele taget, at vi igen kan køre på strækningen," siger togdirektør Ivan Skødt Andersen fra Arriva Danmark.

Resterende arbejder

Ved overkørslerne på Vardevej og Præstegårdsvej i Skjern resterer der stadig en del arbejde med at få overkørslerne til at passe bedre til vejprofilen. Banedanmark er i dialog med Ringkøbing-Skjern Kommune om dette, og overkørslerne forventes at stå færdig i løbet af efteråret.

På Varde Station går Banedanmark nu i gang med at renovere en række af de bagspor, der bruges til opstilling af tog. Disse arbejder vil foregå i dagtimerne og forventes færdige medio september, hvorefter der vil være restarbejder og oprydning. Samtidig vil der rundt omkring på strækningen ligeledes blive udført forskellige restarbejder. Ingen af disse arbejder forventes at få nævneværdig indflydelse på togdriften.

I september skal de ombyggede spor slutjusteres for at sikre, at de fortsat ligger korrekt. Dette arbejde vil hovedsageligt foregå om natten for ikke at påvirke togtrafikken. ...

Fakta om sporfornyelsesprojektet

- Strækning: Esbjerg-Skjern-Herning (cirka 90 kilometer)
- Fornyelsesarbejdet foregik primært på stationerne i Guldager, Varde, Ølgod, Tarm, Skjern, Borris og Kibæk
- Udskiftning af 19 sporskifter, samt skinner og sveller, hvor det var nødvendigt
- Ombygning og fornyelse af fem overkørsler
- Renovering af 24 broer
- Samlet pris for sporprojektet: 116 millioner kroner

Læs mere på www.bane.dk/esbjerg-skjern-herning

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19110>, fredag 9. august 2013

(BL)

On 14/8 2013

Spa, Kje og Arn nedlagt

31. Es-Str-Es

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Esbjerg Guldager	55,7 63,3	Spangsbjerg sidespor 57,6 nedlagt		00.00	24.00	
Esbjerg Guldager	55,7 63,3	Kjesing side- spor 60,4 nedlagt		00.00	24.00	

Varde	73,2	Arnbjerg T		00.00	24.00	
Tistrup	87,3	nedlagt				

Kilde: La, onsdag 14. august 2013

Fejl i La om beliggenhed af Arn

Va ligger i km 73,2. Arn lå i km 73,7, og TIB (V) angiver stationsgrænsen i Va ud mod Tr (Tistrup) til at befinde sig i km 73,9, det vil sige på Va station. Derfor er det **forkert** at angive Arn som beliggende på den fri bane mellem Va og Tr.

Under »Årsag« kunne der have været skrevet »Nedlagt«. Dét er årsagen!

La slettes hver dag

La udstedes gældende for en dag fra kl. 0.00 til kl. 24.00. Gemmes der ikke en pdf-fil for den pågældende dag eller en papirudskrift, slettes den pågældende dag på internettet, og en efterfølgende visning er ikke mere mulig.

Da ikke findes La for strækning **31. Es-Str-Es** for dagene **onsdag 31. juli 2013 – tirsdag 13. august 2013**, og der står fra kl. »0.00«, må nedlæggelsen af de tre togekspeditionssteder **Spa, Kje og Arn** være sket en af disse dage.

(BL)

To 15/8 2013

Forside > Presserum > Banedanmarks medarbejderblad > Baneavisen nr. 14 2013

Baneavisen nr. 14 2013

Nyt nummer af baneavisen – Banedanmarks medarbejderblad. Læs blandt andet artikler om Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, om sporarbejdet på Lillebæltsbroen og om 50-års jubilæret Verner Bauer 4 sider (August 2013)

Download som:

- **PDF**

Overskrifter

Et halvår med fokus på Tracé, arbejdsmiljø og PRINCE2

Tracé til Tiden

Håndholdt sporfornyelse på Lillebælt

Centralapparatet holdt flyttedag

Kilde: <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=19117>

(BL)

Fr 16/8 2013

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg

Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg

Banedanmark nedlægger i perioden 2014-2015 jernbaneoverkørslerne i Svenstrup, Ellidshøj og Skørping samt ombygger Skørping Station.

Overkørslerne erstattes med nye vejanlæg, der krydser banen i et andet niveau. I Skørping føres den nye vej under banen i en tunnel, mens de nye veje i Svenstrup og Ellidshøj føres over banen på broer.

På Skørping station etableres der ny adgang til perronerne.

Projektet vil bidrage til, at det bliver muligt at øge hastigheden på strækningen fra de nuværende 120 km/t. til 160 km/t. Hastigheden kan dog først sættes op i 2018, da øget hastighed også forudsætter en generel fornyelse af banestrækningen, nye signaler samt en række tilpasninger af baneanlægget.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=19034>, downloadet **fredag 16. august 2013**

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Skørping

Skørping

I Skørping nedlægges jernbaneoverkørslen på Himmerlandsvej/Jyllandsgade, og der etableres en ny 2-sporet vej i en tunnel under jernbanen ca. 200 meter længere mod syd.

På vestsiden af jernbanen tilsluttes vejen rundkørslen ved krydset Buderupholmvej-Himmerlandsvej. På østsiden tilsluttes den nye vej Møldrupsvej i et T-kryds.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

Ombygning af stationen

For at kunne øge hastigheden gennem Skørping er det udover lukning af overkørslen nødvendigt at nedlægge de to perronovergange på Skørping Station. Umiddelbart nord for etableres derfor en gangbro som erstatning for perronovergangene.

De tre perroner på stationen bevares, men de afkortes ved Himmerlandsvej, da de her er for smalle i forhold til nutidens krav.

Der anlægges desuden en gangtunnel ved Himmerlandsvej, som Rebild Kommune bidrager til finansieringen af. Der etableres elevatorer på begge sider af Himmerlandsvej, så fodgængere kan krydse jernbanen ved den nuværende overkørsel. Cyklister kan trække cyklen gennem tunnelen via en sliske i forbindelse med trapperne.

Perronovergangene på stationen lukkes først, når gangbroen og gangtunnelen kan tages i brug.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo februar 2014: Ekspropriationsforretning

Forår 2014: Anlægsarbejdet starter

Ultimo 2014: Ibrugtagning af den nye vej, lukning af overkørsel og ibrugtagning af gangbro og gangtunnel.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19089>, downloadet fredag 16. august 2013

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Ellidshøj Ellidshøj

I Ellidshøj nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen. Mejls Brovej forlægges ca. 300 meter mod syd, og vejen føres over banen på en bro. Erstatningsvejen tilsluttes mod vest Ellidshøjvej og mod øst Mejls Brovej.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo marts 2014: Ekspropriationsforretning

Foråret 2014: Anlægsarbejdet starter

Medio 2015: Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19090>, downloadet lørdag 17. august 2013

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Svenstrup Svenstrup

I Svenstrup nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen, hvor Dall Møllevej krydser banen.

Erstatningsvejen vil blive ført over banen og Svenstrup Banevej. Erstatningsvejen tilsluttes mod øst Dall Møllevej og mod vest Hobrovej i et T-kryds.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

I forbindelse med nedlæggelse af overkørslen etableres der elevatorer på den eksisterende fodgængerbro ved stationen, og de nuværende trapper forsynes med slisker, så man kan trække sin cykel hen over broen.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo marts 2014: Ekspropriationsforretning

Foråret 2014: Anlægsarbejdet starter

Medio 2015: Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19091>, downloadet lørdag 17. august 2013
(BL)

Togtrafikken over Lillebæltsbroen planmæssigt tilbage på to spor

Sommerens sporarbejde på den vitale togstrækning over Lillebæltsbroen er ved at være afsluttet, og mandag morgen kører der igen tog i begge spor over broen.

I løbet af sommeren er 2250 meter spor blevet udskiftet, så det også fremadrettet er muligt at sikre togtrafikken rettidighed. Der er kommet nye skinner, og befæstelserne, der holder skinnerne fast til underlaget, er blevet skiftet ud. Desuden er betonbuefagene blevet fugtisoleret i området under sporene.

"De nye spor giver passagererne en bedre komfort og er med til, at også vi fremadrettet kan sikre togenes rettidighed. Samtidig forventer vi, at støjen fra togene reduceres, fordi skinnernes nye befæstelser har et indbygget lag af gummi, som dæmper vibrationerne, når toget kører hen over Lillebæltsbroen," siger projektleder Steen Jørn Ingwersen.

Arbejdet er stort set foregået som en manuel sporombygning, hvilket er markant anderledes i forhold til Banedanmarks øvrige sporombygningsprojekter. 5500 befæstelser er blevet løsnet, fjernet og nye boltet fast til stålbroen med 22.000 bolte alt sammen som manuelt arbejde.

Et spor ad gangen

Da Lillebæltsbroen er en særdeles vital del af det danske jernbanenet, er arbejdet foregået i et spor ad gangen, så det har været muligt fortsat at køre tog, imens der er blevet arbejdet.

"Sporombygningen har været planlagt, så der hele tiden har været togtrafik under arbejdet i et af de to spor over Lillebæltsbroen. Vi takker meget for tålmodigheden hos passagererne, som har måttet leve med færre tog og længere rejsetid over Lillebæltsbroen i løbet af sommeren," siger Steen Jørn Ingwersen.

I den kommende tid vil der fortsat være aktivitet ved Lillebæltsbroen i form af restarbejder og oprydning. Senere på året vil der være en slutjustering af sporene, men hverken restarbejder eller sporjusteringen vil få større konsekvenser for togtrafikken.

Fredericia Station

Sporarbejdet på Lillebæltsbroen er koordineret med et andet større sporarbejde på Fredericia Station, hvor Banedanmark er i gang med at udskifte og nedlægge sporskifter i stationens sydlige ende. Her går arbejdet ind i en ny etape på mandag, hvilket betyder, at der til og med den 15. september kører færre tog mellem Fredericia og Taulov.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19121>, fredag 16. august 2013

(BL)

Lø 17/8 2013

Rettelsesblade 4575-4576 til TIB (V)

21. Od-Svg-Od

Ovk 32 i km 14,5 i Ås (Årslev) bliver opgraderet til langbomanlæg.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4575-4576, lørdag 17. august 2013

(BL)

Sø 18/8 2013

Rettelsesblade 4577-4583 til TIB (V)

1. Kh-Fa/TI-Fa/TI-Fa

Fjernet sporskifte 119 a/b i Fredericia.

26. Fa-Pa-Fa

Fjernet sporskifte 119 a/b i Fredericia.

31. Es-Str-Es

Ind- og udkørselshastighed spor 1 Ølgod.

35. Sd-Sj-Sd

Indkørselshastighed spor 2 og 3 Skjern.

Udkørselshastighed spor 2 og 3 Skjern.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4577-4583, dag . juli 2013

(BL)



Aarhus Hovedbanegård

I hver af de tre nedgange fra forhallen til perronerne har der i over et år hængt en opslagstavle, hvor rejsende har kunne læse om renovering af perrontagene.

Nu ser arbejdet ud til at være tilendebragt, og så kunne opslagstavlerne fjernes.

(BL)

On 21/8 2013 + ma 26/8 2013 – ti 27/8 2013

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing, besigtigelsesforretning den 21., 26. og 27. august 2013

BESIGTIGELSE

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanestrækningen fra Esbjerg til Ringkøbing indkalder jeg til en besigtigelsesforretning efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008)

ONSDAG DEN 21. AUGUST 2013

Forretningen begynder kl. 8.45 ved overkørsel nr. 190, hvor Hjeddingvej krydser banen, og hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 185, 186, 187, 191 og 192. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen drøfte projektets indflydelse på ejendommen med hver enkelt af de fremmødte lodsejere. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene i marken.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ved vejoverføring km 91,277, hvor kommunevej Gødsvangvej krydser banen, og hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 178, 179, 182 og 183 og offentlig overgang km 91,584. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 12.00 ved overkørsel nr. 161, km 82,090, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 160, 161, 162, 163 og 164. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Endelig fortsætter forretningen kl. 13.45 ved overkørsel nr. 122, km 64,005, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 121, 122, 123 og 124. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Aarhus Hovedbanegård

Fra den 24. maj 2012 og cirka 1½ år frem vil Banedanmark og DSB Ejendomme renovere perronerne på Aarhus H.

Perrontaget afrenses og males i nye farver. Under perrontaget etableres ny belysning nedhængt fra perrontaget.
Inventaret på perronerne fjernes og fornys.

Projektet udføres i 3 etaper, startende ved spor 6 + 7.
Spor 4 + 5 opstartes senere i 2012.
Sidste etape udføres ved sporene 2 + 3 i 2013.

Venlig hilsen

banedanmark



MANDAG DEN 26. AUGUST 2013

Forretningen begynder kl. 10.30 ved overkørsel nr. 261, km 133,515, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslen. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 11.45 ved overkørsel nr. 253, km 129,069, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslen. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 14.15 ved overkørsel nr. 234, km 118,944, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 234, 235 og 236. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 16.00 ved vejoverføring km 120,577, hvor kommunevej Hølletvej krydser banen, og hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 238, 239 og 241. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B57, B58, B59 og B60.

Herefter vil kommissionen ...

TIRSDAG DEN 27. AUGUST 2013

Forretningen begynder kl. 8.30 ved overgang km 110,876, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overgangen. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 9.45 ved overkørsel nr. 213, km 108,820, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslen. Den berørte lodsejer og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. Den berørte lodsejer er lodsejeren med nummer B40.

Herefter vil kommissionen ...

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ved overkørsel nr. 207a, hvor kommunevej Skodsbølvej krydser banen, og hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 204, 205 og 206. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer B.. ...

Herefter vil kommissionen ...

Enhver, der berøres af anlægget, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer.

Såfremt kommissionen kan vedtage projektet, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget ved en senere lejlighed.

Lodsejere, der efter det foreliggende projekt berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Oversigtsplaner samt besigtigelsesmappe for det påtænkte projekt vil fra og med den 23. juli 2013 være fremlagt til eftersyn på Teknisk Forvaltnings kontor i Esbjerg Kommune, på Teknisk Forvaltnings kontor i Ringkøbing-Skjern Kommune og hos Borgerservice i Varde Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

onsdag 17. juli 2013

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/411>

Procedurer og lovgivning

For at forstå procedurer og kende lovgivningen kan det være en god idé at læse mere herom under »Jernbanen og arealforhold«. Den findes under:

Forside > Publikationer > Jernbanen og arealforhold

Jernbanen og arealforhold

Pjecen fortæller i store træk om forløbet af en ekspropriation, hvor Banedanmark er anlægsmyndighed, og om de forskellige former for ekspropriationer, der gennemføres for arealer, der specielt skal anvendes til jernbaneformål. 16 sider (Januar 2011).

Download som:

- PDF

Kilde: <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=13262>

Besigtigelsesprotokoller

– *Hvorledes endte sagerne?* Læs 39 siders protokol herom på:

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing, besigtigelsesforretningen den 21. august 2013 på <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/71>

eller **Læs hele nyheden** på <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/420>

Beliggenhed af overkørsler på Vestkystbanen

Onsdag 21. august 2013 kl. 8.45	Gå-Øg	Ovk 190, hvor Hjeddingvej krydser banen, overkørslerne 185, 186, 187, 191 og 192.
Onsdag 21. august 2013 kl. 10.30	Tr-Gå	Vejoverføring km 91,277, Gødsvangvej , overkørslerne 178, 179, 182 og 183 og offentlig overgang km 91,584.
Onsdag 21. august 2013 kl. 12.00	Is-Tr	Overkørsel 161, km 82,090, overkørslerne 160, 161, 162, 163 og 164.
Onsdag 21. august 2013 kl. 13.45	Gu-Va	Overkørsel 122, km 64,005, overkørslerne 121, 122, 123 og 124.
Mandag 26. august 2013 kl. 10.30	Lm-Rj	Overkørsel 261, km 133,515.
Mandag 26. august 2013 kl. 11.45	Lm-Rj	Overkørsel 253, km 129,069.
Mandag 26. august 2013 kl. 14.15	Sj-Lm	Overkørsel 234, km 118,944.
Mandag 26. august 2013 kl. 16.00	Sj-Lm	Vejoverføring km 120,577, Hølletvej , overkørslerne 238, 239 og 241.
Tirsdag 27. august 2013 kl. 8.30	Øg-Ta	Overgang km 110,876.
Tirsdag 27. august 2013 kl. 9.45	Øg-Ta	Overkørsel 213, km 108,820.
Tirsdag 27. august 2013 kl. 10.30	Øg-Ta	Overkørsel 207a, Skodsbølvej , overkørslerne 204, 205 og 206.

(BL)

Fr 23/8 2013

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Hegn skal skærpe opmærksomheden ved perronovergangen

Hegn skal skærpe opmærksomheden ved perronovergange

Banedanmark opsætter små hegn ved perronovergangen ved fire stationer for at få folk til at sætte farten ned og orientere sig bedre, når de krydser sporene.

I perronovergangene bliver trafikanterne typisk advaret om, at der kommer tog via røde advarselslygter og "gå-ikke-over-sporet"-beskeden, der lyder i højttalerne. I disse uger sætter Banedanmark ekstra hegn op ved perronovergangen på stationerne i Ringe, Bjerringbro, Lindholm og Haslev for at skærpe opmærksomheden yderligere hos dem, der krydser overgangene.

Der er særligt fokus på de steder, hvor en perronovergang også fungerer som en almindelig passage mellem to bydele. Hegnene skal få folk til at sætte farten ned og orientere sig bedre, før de krydser sporene, forklarer Niels Hansen, Risk Manager i Banedanmark.

Vores observationer viser, at mange har hovedtelefoner på og også en del fart på, når de krydser overgangen. Og netop på disse stationer, hvor perronovergangen også fungerer som almindelig passage mellem to bydele, mener vi, at det giver særlig god mening at opsætte hegnet for at minde om, at man skal passe på ved perronovergangen," siger han.

Respekter signalerne

Fodgængere og cyklister skal selvfølgelig fortsat respektere alle advarsler, når der kommer tog. Og det er under alle omstændigheder altid en god vane at kigge til begge sider, inden man krydser sporene.

"Togene kan komme fra begge side, og udviklingen har gjort dem mere lydsvage. Derfor ønsker vi at øge opmærksomheden hos trafikanterne. Er man opmærksom, og respekterer man advarselssignalerne, er det selvfølgelig helt sikkert at krydse sporene," siger Niels Hansen

Kend og respekter advarselssignalerne

- Når lampen lyser og talemaskinen er i gang betyder det at der kommer tog.
- Så længe man respekterer alle advarselssignaler, så er det helt trygt at krydse sporene.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19138>, fredag 23. august 2013

(BL)

Ma 26/8 2013

Besigtigelsesforretning af nedlæggelse og sikring af overkørsler Vlg-Sj

Arbejdsplan

– *Hvad skal der ske i dag?*

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanestrækningen fra Esbjerg til Ringkøbing indkalder jeg (Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Red.) til en besigtigelsesforretning efter reglerne i statsekspropriationsloven.

... der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslen. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Herefter vil kommissionen drøfte projektets indflydelse på ejendommen med hver enkelt af de fremmødte lodsejere. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene i marken.

Mandag 26. august 2013	kl. 10.30	Lm-Rj	Overkørsel 261, km 133,515.
Mandag 26. august 2013	kl. 11.45	Lm-Rj	Overkørsel 253, km 129,069.
Mandag 26. august 2013	kl. 14.15	Sj-Lm	Overkørsel 234, km 118,944.
Mandag 26. august 2013	kl. 16.00	Sj-Lm	Vejoverføring km 120,577, Hølletvej , vedrørende ovk. 238, 239 og 241.

Forberedelser

Udskrift af kort over strækningen **Rj-Sj** i målforholdet 1:150.000 er udført for at have et kort siddende i kortholderen på cykelstyret.

Rejseplan

Udrejse: Tog RA 5218 (Str-Sj) med afgang **Str** 9.00 i km 202,1 og standsning i **Rj** 10.04-11 i km 139,2.

Forretningen begynder kl. 10.30 ved ovk 261, km 133,515.

Forretningen fortsætter kl. 11.45 ved ovk 253, km 129,069

Forretningen fortsætter kl. 14.15 ved ovk 234, km 118,944 ... vedrørende ovk 234, 235 og 236.

Forretningen fortsætter kl. 16.00 ved vejoverføring km 120,577, hvor kommunevej **Hølletvej** krydser banen ... vedrørende ovk 238, 239 og 241.

Hjemrejse: Afgang fra **Lm** i km 127,0 kl. 17.12½-16½ med ankomst til **Str** kl. 18.32

alternativt **Lm** afgang kl. 18.48½-49 med ankomst **Str** kl. 20.02.

Dagens besigtigelse af forholdene i marken

Med ankomst til **Rj** kl. 10.05½ (21½) er der 24½ minut til at nå ud til ovk 261 i km 133,515 beliggende i **Vlg** (Velling 1918-1971) i km 133,2. På denne gennemgang af de usikrede ovk kan det anbefales at følge med fra luften på www.krak.dk, **Hybrid**. Flyvehøjde vil være angivet med det efterfølgende tal.

Kl. 10.30 ovk 261 i km 133,515 i Vlg ==)))==)))==)))==)))==

Kommissarius og to personer fra Banedanmark kendes fra besigtigelserne i **februar 2013** på **Thybanen**. En del lodsejere er mødt op. Da Banedanmark skal have adgang til fredskov på begge siden er banen i **Vlg**, er de nødt til at have afgang fra **Koustrupvej**, der vil skifte status fra kommunevej til privat vej. Flere lodsejere bemærker den kraftige vejtrafik over broen i vestenden, hvor mange unge fra en friskole går hver dag samt det smalle profil giver risiko for sammenstød mellem biler.

Anbefalet flyvehøjde **16-17**.

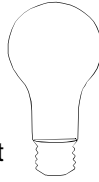
Der er nu god tid til at fotografere **Vlg** 315 m længere mod Ø. Dejlig formiddagssolskin på vejside ud mod **Koustrupvej**. Se billeder af stationsbygningen på <http://www.danskestationer.dk/es-str/velling.php>. Henvi-
sing til placering af togekspeditionsstedet på Google Maps sker til satellitbilleder af dårligere kvalitet end Kraks **Hybrid**. Kig derfor på Kraks hybridsbilleder.

AR AR 1020 med tog RA 5224 (Str-Sj) **Vlg** kl. 11.15½ passerer ovk 261.

Kl. 11.45 ovk 253 i km 129,069 Lm-Rj ==)))==)))==)))==)))==

På vejen **Refstrup** ligger en stor gård, der har adgang til marker V for banen gennem usikret ovk 253. Der er mødt flere lodsejere op, og kommissarius foreslår at rykke hen i læ og skygge i en lade nærmest banen. Der foretages ingen gang de 130 meter hen til ovk 253.

En lodsejer foreslår en primitiv forformslen ikke vil blive nedlagt. Fra Banedanmark oplæg skyldes den politiske beslutning om at ovk. At opgradere den til en sikret ovk vil koste samlet er der ikke at så mange millioner, at det



advarsel, så overkø- fortælles, at deres nedlægge usikrede 3,5 million kroner, og ville kunne sig gøre.

Sandsynligvis tænkes der ikke på den billi- hvor en hvid pære på hver side af banen slukker kort før, der kommer et tog.



AR AR 1021 med tog RA 5230 (Str-Sj) **Rj Lm** kl. 12.21

Før ovk 353, 4 heste ved **Boling**.

AR AR 2044 med tog RA 5243 (Sj-Str) **Lm Rj** kl. 13.02

Nok sidste blik efter pass. af ovk 252.

Syv hårde bump fra km 127,8 til km 128,0



I efteråret **2002**, lige ingen Arriva Tog A/S begyndte at køre på **Vestkystba-** **nen**, blev der lagt nyt spor fra **Sj** til **Lm** og fra **Rj** til **Vem**. De 12,2 km fra **Lm** til **Rj** blev ikke skiftet, men der eksisterede eller kort tid kom der først La **80** til et punkt 3,8 km før **Rj**. Da det havde eksisteret en del år, blev det kaldt Fast hastighedsnedsættelse **80**; så forsvandt det fra den daglige La ved at trykke det i TIB (V). Derefter kom der La **80** helt op til **Rj**, så nu må der kun køres 80 km/t. mellem de to stationer.



Mellem ovk 254 i km 129,9 og forbi ovk 256 i km 130,9 var der et års tid en La **40** over 1,4 km grundet dårligt justeret spor.

De gamle omkring 25 meter lange skinner ligger fra nordenden af **Lm** ud forbi indkørselssignal i km 127,8 og hen til ovk 252 i km 128,3. Det er over i stykke på omkring 0,7 km. Skinners tilstand lige N for l-signalet er meget dårlig, så strækningen med Fast hastighedsnedsættelse 80 er der kommet La **40**.

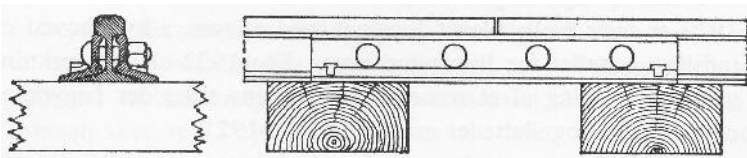


Fig. 15 Svævende stød med vinkellasker. Danske Statsbaner "Banernes bygning og udstyrelse", side 24, København, 1965.

At der ligger syv hårde svævende stød med vinkellasker, behøver man ikke at have stillingsbetegnelse lkf for at vide, for enhver passager kan mærke og høre antallet af hårde bump.

Der er omkring 28 skinnestød, og det er bedst at sidde i nordkørende tog, for det første af de syv værste

skinnestød befinder sig lige efter La **40**-skiltet i km 127,8. Dén sætning af toget er man ikke i tvivl om, er dén første! *Gong!*

km (fork. for kilometer).

km² (fork. for kvadratkilometer).

km/h (fork. for kilometer per time) (jf. 2. h).

km/t. (fork. for kilometer per time).

Retskrivningsordbogen.

På den vestre skinne er skinnestødets længde omkring 2 cm, og i dag er det er varm sommerdag med temperaturer på et stykke over 20 grader celsius, hvor skinnerne er endnu varmere. Til vinter er skinnelængderne kortere, og så vil hullet mellem de to skinner være endnu længere. Skinnestødets er så gammelt, at der er flyttet skinnemateriel, måske af typen B52, fra den nordre skinne hen mod den søndre. Den flytning af s.o. (skinneoverkant) kunne være begyndt, da der »kun« var La **80**/Fast hastighedsnedsættelse **80** her 0,8 km før perronerne i **Lm**, hvor opbremsninger af standsende tog påbegyndtes eller var i gang.

For 50 år siden

I gamle dage, måske for 50 år siden, blev den lokale banekolonne sendt ud for at skifte de udtjente skinner. Det skulle den ansvarshavende bfm eller bam sørge for.

Nu findes der ingen baneformænd eller banemestre mere, og det ser ud til, at Banedanmark via en bevilling fra Folketinget om nogle år kan få et beløb til at skifte de 2 x 8 dårlige skinner, så den NEDSATTE hastighed KAN FORDOBLES.

Andre steder i **Danmark** bruges der millioner af kroner på at øge hastigheden med 40 km/t. fra f.eks. 120 km/t. til 160 km/t. Her kunne en banekolonne uden brug af maskiner og etablering nødvendig sporspærring af ugers varighed skifte de 16 skinner i flere tempi. I dagtimerne med to tog i timen vil det ikke kunne nås, men weekenderne er der 92 minutter uden tog mellem **Lm** og **Rj**. Derfra skal fratrækkes 2 x 5 minutter til etableringen af sporspærringen. Hver nat er der mange timer uden toggang.

$$2 \times 40 = 80$$

Vestkystbanens prioritering:

Det er ude i Vestjylland, og det kan vente til en gang ude i fremtiden (flere år/et årti).

AR AR 1016 med tog RA 5236 (Str-Sj) **Rj** **Lm** kl. 13.19 La **40** 128,0 til 127,8.

– Lyden?

– Gong, gong, gong, gong, gong, og **gong**.

Der er afsat 10 minutters køretid i begge kørselsretninger mellem **Lm** og **Rj**, og det tager det lige præcis med litra AR 10 minutter at køre de 12,2 km = 73,2 km/t. i gennemsnitshastighed.

Kl. 14.15 ovk 234 i km 118,944 ==)))==)))==)))==)))==, vedrørende ovk 234, 235 og 236 Sj-Lm I **Nørre Vognbjerg** ender asfalten på **Hølletvej** og der er over 1 km at cykle på rullesten på størrelse med dueæg. Der er tydeligt, at disse veje kun er beregnede til landbrugskøretøjer, biler eller til nød en mountainbike. Cykelhastigheden på **Kvembjergvej** er 9-14 km/t. Den endnu mindre grusvej hen til usikret ovk 234 har næsten ingen dueæg, så der kan cykle 28 km/t. i det hvide sand. Der er sandelig stor forskel på beskaffenheden af grusveje!

Ovk 234 i km 118,944 ==)))==)))==)))==)))==

Kl. 14.13 nås frem fra østsiden af banen til usikret ovk 234. På vestsiden ligger et **gult** hus med et sort plankeværk ud mod sporet, så beboerne kan få lidt privatliv på græsplænen. Der er kommet flere lodsejere.

AR AR 1001 med tog RA 5242 (Str-Sj) **Lm** **Sj** kl. 14.27 Ovk 234 **lukket!** Aldrig set før!

Først kl. 14.30 ankommer kommissionen fra østsiden af ovk 234 i km 118,944. De fire fra Banedanmark er ikke dukket, så der ventes. Først en halv time forsinket kommer de sølvgrå biler fra vestsiden.

AR AR 1007 med tog RA 5255 (Sj-Str) **Sj** **Lm** kl. 14.50 Solskinstog passerer ovk 234.

Ovk 235 i km 119,868 ==)))==)))==)))==)))==

Matrikelkortet har været vist, og der cykles tilbage ad vejene for at komme frem til usikret ovk 235 i km 119,868, der fra ovk 234 kan ses ligger oppe i højrekurven, hvor Banedanmarks radiomast står. Fra den sidste gård ned til ovk 235 fører vejen ned gennem et buskads a la det, der findes hen over det ubrugte kommunale sidespor i **BI** (Brønderslev), besøgt **onsdag 15. august 2012**. Der er en tunnel skabs grene med blade som lysdæmpere. At cykle passer ikke, for der er højt græs, og den venstre tidligere kørespor et en wadi, en tørlagt bæk med en dybe på mere end 20 cm. Racercyklen løftes til sidst for at komme frem.

Det var fra **Nørre Vognbjerg** på NØ-siden. Fra SV-siden kan Banedanmark køre hen til radiomasten i **Sønder Vognbjerg**.

AR AR 1029 med tog RA 5248 (Str-Sj) **Lm** **Sj** kl. 15.28 10 sekunder før solskin pass. ovk 235.

Ovk 238 i km 120,874 ==)))==)))==)))==)))==

Videre ad grusvejen **Sdr. Vognbjergvej** for at komme til ovk 238 ved en gård i **Vognbjerg**.

AR AR 2042 med tog RA 5261 (Sj-Str) **Sj** **Lm** kl. 15.51½ Passerer ovk 238, der er flyttet.

Kl. 16.00 vejoverføring km 120,577, Hølletvej, vedrørende ovk. 238, 239 og 241 Sj-Lm

Hølletvej er ført under jernbanebroen med en frihøjde på 3,3 meter. Ned ad den stejle bakke og ind under broen ligger der asfalt, der har dækket en nedskyllet grus. Mange lodsejere er mødt op. En af de ældre gårdejere driver gården ved ovk 238, og han fortæller om gamle dage, at han husker, der lå fiskerhuse nede for ovk 238. Så langt gik Rj Fjord op, før landet omkring **Andrup** blev tørlagt.

AR AR 1003 med tog RA 5254 (Str-Sj) **Lm Sj** kl. 16.27.00 Passerer ovk 238 og underføring i km 120,577.

Ovk 241 ==)))==)))==)))==)))==

Oppe fra vejbroen **Nystedvej** (i **Jylland**) over jernbanen er der et godt motiv med **Db** (Dejbjerg) liggende henne i skov ved ovk 243 og **Db Kirke** oppe på bakken til højre. Folkene fra Banedanmark var ikke klar over, at usikret ovk 241 eksisterede stadig med gamle metallåger og gammelt nummerskilt 241. Kl. 16.48 går der hen over stubmarken for at se på resterne af den. Der ligger intet at køre på mellem skinnerne.

AR AR 1020 med tog RA 5267 (Sj-Str) **Sj Lm** kl. 17.09 Passerer ovk 241, skygge over **Db**.

AR AR 2052 med tog RA 5260 (Str-Sj) **Lm Sj** kl. 17.19½ Halvt solskin, solskin på **Db Kirke**

Db i km 122,9

Togekspeditionssted i årene **1918-1969**. Til sidst lå perronen på vestsiden af banen lige S for ovk 243 i km 123,2 med den krydsende **Dejbjergvej**. Perronkanten blev fjernet for måske ti år siden. Se dét sted på <http://www.danskestationer.dk/es-str/dejbjerg.php>. Stationsbygningen ligger yderst til venstre i billedet. På nordsiden eksisterede der i ejendommen en købmandsforretning til nok omkring **1980**.

Vejen ned til stationsbygningen hedder **Dejbjerg St. Vej**, det er det eneste hus på vejen! Fra banesiden kan stationsbygningen ikke fotograferes.

Hjemrejse

Tre lokale ryttere passerer ovk 243, men de cykler mod Ø. Mod V er der en god udsigt oppe fra en bakke. Den medbragte madpakkerne er spist for længe siden, og for at prøve et nyt spisested i **Sj** kunne det være, at Brugsen

AR AR 2047 (Sj-Str) tager imod med åbne døre i spor 3 i **Sj**, og der serves en gratis sover undervejs til togets endestation.

Tog 5277 gør ophold i **Vem** kl. 19.25½-26 (21½/21½), hvor tog 327 (Vem-Lmv) – med afgangstid kl. 19.25 – afventer rejsende, og i **Ho** 19.40-44 (21½/±0). Der blev ingen te serveret på nogen af stationerne. En forklaring på de to tomme kopper te kan læses under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**.

Ankomst til **Str** kl. 20.01 (+1) efter en udflugt på 11 timer, der gav 148,4 kørte km med tog og 50 km på racercykel. Atter en sommerdag, hvor kun få tog netop blev lagt i skygge under en kumulussky. Det må skrives at have været en udbytterig dag med problemstillinger for gårdmændene og gode solskinsbilleder.

(BL)

Rettelsesblade 4584-4585 til TIB (V)

31. Es-Str-Es

Nedlæggelse sidespor Spangsbjerg og Kjersing.

Ændringer Varde station.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4584-4585, **mandag 26. august 2013**



Hvad, der ikke angivet under ændringer **Va**, er: **Arn** (Arnbjerg) i km 73,7 er slettet. Det er ikke let at se, når en nyt pdf-fil åbnes og læses. I papirudgaven af TIB kunne det gamle rettelsesblad sammenlignes med det nye, og så ville trinbrætets forsvindning tydeligt kunne ses. Det er en af de [negative sider](#) ved elektroniske rettelsesblade.

Nedlagte trinbrætter og sidespor optaget i La

Nok for første gang er et trinbræt angivet i La til at være nedlagt.

Arn angivet i La i hvert fald for **onsdag 14. august 2013** med teksten:

»Arnbjerg T nedlagt 00.00-24.00«

Bemærk, ingen km-angivelse for **Arn**. Arnbjerg har været nedlagt siden **2003**, hvor

Nok for første gang er sidespor angivet i La – fra **onsdag 14. august 2013** – til at være nedlagt.

Spa angivet i La i hvert fald med teksten:

»Spangsbjerg sidespor 57,6 nedlagt 00.00-24.00«

»Kjesing Sidespor 60,4 nedlagt 00.00-24.00«

Læs beretningen under **FASTE ANLÆG** fra **onsdag 31. juli 2013** om **Arn**, **Kje** og **Spa** skrevet af Deres udsendte.

(BL)

Besigtigelsesforretning af nedlæggelse og sikring af overkørsler Ta-Øg**Arbejdsplan**– *Hvad skal der ske i dag?*

Tirsdag 27. august 2013 kl. 8.30 **Øg-Ta** Overgang km 110,876.
Tirsdag 27. august 2013 kl. 9.45 **Øg-Ta** Overkørsel 213, km 108,820.
Tirsdag 27. august 2013 kl. 10.30 **Øg-Ta** Overkørsel 207a, **Skodsbølvej**, overkørslerne 204, 205 og 206.

Rejseplan

Udrejse: Tog RA 5208 (Str-Sj) med afgang **Str** 6.31 i km 202,1, og udstigning af tog RA 5124 (Sj-Es) i **Ta** (Tarm) kl. 8.13 i km 111,1.

Hjemrejse: Afgang fra **Øg** i km 98,0 kl. 12.20 eller 13.20 med ankomst til **Str** kl. 14.09 eller 15.09.

I Ta

I det kønneste solskin ligger stationsbygningen med sol på facaden ud mod det gamle spor 2, det eneste spor nu om stunder. Remisen fra V.N.T.J.-tiden er revet ned.

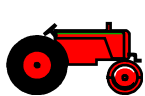
Kl. 8.30 ovk i km 110,876, Øg-Ta ==)))==)))==)))==)))==

Fejlagtig bærer overgangen i km 110,876 ovk 214. **Storegade** krydser banen i ovk 218 i km 111,0 (med kun en decimal). På de 124 meter har der altså ligget ovk 215, 216 og 217. Det er meget tvivlsomt, og niveauovergange har aldrig har overgangsnumre. Der er en fejl er sket ved ovk 133 mellem **Ur** (Hurup Thy) og **Bn** (Bedsted Thy), der er blevet nummereret ovk 133.

En lodsejer er mødt op, og han fortæller om de mange, der benytter denne overgang.

AR AR 2044 tog RA 5115 (Es-Sj) **Øg Ta** kl. 8.36 Passerer ovk 218 lige før perronen i **Ta**.

AR AR 1029 tog RA 5123 (Es-Sj) **Øg Ta** kl. 9.31 Ovk 212 i km 108,211 bevares

Kl. 9.45 ovk 213 i km 108,820 Øg-Ta ==)))==)))==)))==)))==

Kun en lods er kommet hertil og det på en **rød** Fergussen-traktor. Det ser godt ud på billedet, da AR AR 2051 med tog RA 5134 (Sj-Es) passerer kl. 9.52½.

Kl. 10.30 ovk 207a i km 105,1 ==)))==)))==)))==)))==, Skodsbølvej, overkørslerne 204, 205 og 206 Skø (Skodsbøl 1918-1967) ligger i km 105,0. Lige N for ligger ovk 207a i km 105,135 med halvbomme.

Der eksisterer nu om stunder kun usikret ovk 205 ved en gård, og den skal nedlægges. En nye 4 meter grusvej med 1,75 m rabatter etableres på vestsiden af banen og munder ud i **Skodsbølvej** 30 m V for ovk 207a. En lodsejer ønsker at vide, hvorfor der skal være 30 m hen til overkørslen.

– *Oversigtsforhold.*

Solen belyser den vandrette bom på ovk 207a, da AR AR 1027 + 1009 passerer med tog RA 5140 (Sj-Es) kl. 10.54½.; et dejligt stemningsbillede.

Skø i km 105,0

Togekspeditionssted i årene **1918-1967**. Stationsbygning facade ud mod vej er let at fotografere, for **Puglundvej** ligger foran.

Besigtigelse af andre usikrede ovk inden hjemrejse

De to usikrede ovk ned mod **Ta** er besigtiget af kommissionen, og det sker ikke mere. Derfor kan de næste par timer benyttes til at fotografere næste ovk op mod **Øg** (Ølgod) i km 98,7 og måske helt til **Gå** (Gårde) i km 92,9. Følgende usikrede findes:

Mellem **Skø** og **Øg**: 205, 201, 200, 199 .

Mellem **Øg** og **Gå**: 192, 191, 187, 186 .

Ovk 205 i km 104,165 ==)))==)))==)))==)))== er den ovk, der skal nedlægges.

Ovk 201 ==)))==)))==)))==)))== ligger ved **Tøstrupgård**, men dens skæbne kendes ikke.

Ovk 200 ==)))==)))==)))==)))== har i flere år haft fliserne liggende på hver side af skinnerne og det gamle ovk-skilt 200. Træleddene er næsten

Overkørsel midlertidigt
lukket
 Kontakt
Banedanmark
 før passage

Skilte ved ovk 200.

rådnede op. Majsmarken giver kun tilgang for gående. På et kort i målforholdet 1:50.000 hedder lokaliteten **Bovbjerg**. En markvej af 1 km's længde fører hertil.

Ovk 199 ==)))==)))==)))==)))== i km 100,6 ligger ved en meget stor gård, og de s/h-køer ser ifølge fodspor ud til at drives over overkørslen.

AR AR 1001 med tog RA 5141 (Es-Sj) **Øg** **Ta** kl. 12.22½ Passerer ovk 199 set fra gård.

Ovk 198 i km 99,7 har advarselsanlæg; **Forsomhovej** krydser.

Øg i km 98,0

Efter inspektionsturen **fredag 5. juli 2013** blev der skrevet vejbroen i bordenden at stationen lige bag ved U-signalet.

Broen er nordenden er helt ny med spunsvægge. Af brofag ligger der en bro lavet af beton. Der støbes dæk. Under broen står noget cirkulært ... På læssevejen bor mange jba, idet her at sat en klondike af containere op og oven på hverandre.

Nu ligger der en ny bro med ny asfalt, og på den lodrette side af brofagets beton står:

En stump skinne fra det vestlige sidespor inde på pladsen fører ind under de mange beboelsesvogne, jba bor i.

2013

Øg-Gå

Ovk 192 ==)))==)))==)))==)))== ligger ved **Virkelyst**. Skæbne ukendt.

AR AR 1011 med tog 5152 (Sj-Es) **Øg** **Gå** kl. 13.02 Er passeret ovk 192.

Ovk 191 ==)))==)))==)))==)))== ligger ved **Granly**, cirka 0,4 km S for ovk 192. Skæbne ukendt.

Ovk 190 ligger i km 95,4 og har advarselsanlæg og fører over til gården **Østergård**. Den ligger cirka 0,13 km S for ovk 190.

– *Mon ikke ovk 192 ==)))==)))==)))==)))== og 191 ==)))==)))==)))==)))== nedlægges, og der laves en grusvej hen til ovk 190? Dagens foreløbige sidste billede tages kl. 13.08½. Om 11½ minut afgår tog RA 5147 (Es-Sj) fra **Øg**. Der er nu en grusvej at cykle hen til asfaltvejen og derfra 3,4 km at cykle. Med en let racercykel kan det sagtens nås ...*

Hjemrejse

Tog RA 5147 (Es-Sj), togskitte i **Sj** til tog RA 5249 (Sj-Str) med ankomst kl. 15.10 (21) til **Str.** 205,1 km kørte med tog og 36,36 km på racercykel ad til dels forfærdelige veje med rullesten og løst grus.

Lige som i går må det skrives at have været en vellykket dag, hvor de forbigående Lint-tog i de fleste tilfælde kunne fotograferes i solskin.

Besigtigelsesprotokoller

– *Hvorledes endte sagerne? Læs 47 siders protokol herom på:*

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing, besigtigelsesforretningen den 26. og 27. august 2013 på <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/71> eller **Læs hele nyheden** på <http://www.kommissarius-jyl.dk/content/nedl%C3%A6ggelse-og-sikring-af-overk%C3%B8rsler-esbjerg-ringk%C3%B8bing-besigtigelsesforretningen-den-26-og-27-august-2013>

(BL)

On 28/8 2013

Rettelsesblade 2559-2563 til TIB (Ø)

Strækning 5. Ro-Kb

Ændring strækningshastighed.

Nyt vekselspor Lejre-Hvalsø.

Nyt vekselspor Hvalsø-Lejre.

Nyt vekselspor Hvalsø-Lejre og ændring signaler Lejre-Roskilde.

Ændring hastighedsprofil.

Kilde: **TIB (Ø/V)**, rettelsesblade 2559-2563, **onsdag 28. august 2013**

Tal

Strækningshastigheden **Ro-Kb** var tidligere 120 km/t., og den ændres til **Ro-Hv** (Hvalsø) 160 km/t. og **Hv-Kb** 120 km/t.

7,5 km dobbeltspor fra **Lj** (Lejre) i km 40,8 til **Hv** (Hvalsø) i km 48,3 er det nye vekselspor.

(BL)



Banedanmark anlægger dobbeltspor på strækningen mellem Vamdrup og Vojens og opgraderer hastigheden til 160 km/t. på mellemliggende stationer. Det betyder, at strækningens kapacitet bliver udvidet betragteligt. Projektet går i jorden i foråret 2014.

Vi har fået fem ansøgninger om at komme i betragtning som tilbudsgivere, og alle fem er blevet prækvalificeret til at give tilbud på opgaven med at anlægge dobbeltspor på strækningen mellem Vamdrup og Vojens.

De fem konsortier, der er prækvalificeret til at give bud på anlæggelse af det ekstra spor, er:

- Aarsleff Bane og Anlæg I/S
- GCF S.p.A
- Joint Venture Vamdrup-Vojens: Willke/Wiebe/SPL
- M.J. Eriksson A/S
- Arkil A/S Anlæg

De fem konsortier får tilsendt udbudsmaterialet til første tilbud fra Banedanmark i primo september 2013. Banedanmark forventer at kunne indgå kontrakt med et af konsortierne i det tidlige forår 2014 efter forhandlinger med alle fem i løbet af vinteren.

Yderligere information på projektets hjemmeside www.banedanmark.dk/vamdrup-vojen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19146>, onsdag 28. august 2013

Banedanmark anlægger et ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens.

Strækningen mellem Vamdrup og Vojens er enkeltsporet, og Banedanmark anlægger nu et dobbeltspor og opgraderer hastigheden til 160 km/t. på strækningen. Det betyder, at strækningens kapacitet bliver udvidet betragteligt.

Fakta

Formål:

Vi udbygger strækningen Vamdrup-Vojens med et elektrificeret dobbeltspor og moderniserer banen, så hastigheden for passagertog kan hæves til 160 km/t..

Budget: 742 mio kr.

Forventet arbejdsperiode: 2013 til 2015.

I 1996 blev strækningen Vojens-Tinglev blev moderniseret og færdigbygget i 1996. Nu, hvor banen udvides med et ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens, bliver hele strækningen mellem Tinglev og Fredericia dobbeltsporet.

Anlægsloven for projektet blev vedtaget den 23. maj 2012, og Banedanmark er i fuld gang med de forberedende arbejder, der indebærer ekspropriationer, jordboringer og arkæologiske forundersøgelser.

Udbygningen af jernbanen mellem Vamdrup og Vojens går i jorden i foråret 2014 og det nye dobbeltspor står færdigt i 2015.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=10712>

Banedanmark skal udbygge den 20 km lange strækning mellem Vamdrup og Vojens med et ekstra spor og køreledningsanlæg, så hele banen mellem Fredericia og Tinglev bliver dobbeltsporet. Samtidig opgraderes strækningen til 160 km/t.

Det store anlægsarbejde indebærer desuden udskiftning af broen over Kestrupvej, som ikke er forberedt til to spor, samt ombygning af det eksisterende sikringsanlæg. I forbindelse med anlægsarbejdet skal Banedanmark desuden ombygge sporskifter i nordenden af Vamdrup Station og rense ballast under det eksisterende spor på en del af strækningen.

Hvad omfatter arbejdet?

Det er et temmelig omfattende anlægsarbejde, Banedanmark nu går i gang med. Udover at anlægge og elektrificere det ekstra spor skal sikringsanlæggene ved Vojens og Vamdrup stationer ombygges og flere broer skal udskiftes eller renoveres, så der kan være to spor. Samtidig skal banedæmninger

udvides for at give plads til det nye spor og flere steder skal jorden stabiliseres, fordi der er flere blødbundsområder på strækningen.

Banedanmark har lavet kontrakt med de rådgivende ingeniørfirmaer Atkins og Grontmij, som skal projektere anlægsarbejdet. Projekteringsarbejdet er begyndt i år, og til næste år går selve udførelsen i gang. Banen skal være klar til drift i 2015.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18801>

(BL)

Sø 1/9 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Togene planmæssigt tilbage mellem Roskilde og Holbæk

Togene planmæssigt tilbage mellem Roskilde og Holbæk

Helt efter planen kan Banedanmark mandag den 2. september byde tog og passagerer velkommen tilbage på en endnu bedre bane i det vestsjællandske. Med sommerens store sporarbejde er et helt nyt dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø på plads, og stationerne i Lejre og Hvalsø er bygget om.

Siden maj er der arbejdet intensivt med både at lægge og klargøre det nye dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø. Samtidig er både Lejre og Hvalsø stationer bygget om med bl.a. nye perroner, gangtunneler og elevatorer, så de er klar til den nye og bedre bane, hvor togene fremover kan køre op til 160 km/t.

"Med det dobbeltspor, der nu er lagt, får vi allerede bedre muligheder for at give passagererne en mere rettidig togdrift. Den fulde effekt for passagererne og togtrafikken kommer først, når vi er færdige med hele strækningen mellem Lejre og Vipperød, og der så er dobbeltspor hele vejen fra Holbæk til Roskilde," siger projektchef Martin Lose.

Det nye spor mellem Lejre og Hvalsø betyder, at togene fra Hvalsø mod København ikke i samme omfang vil blive berørt, hvis et tog fra København mod Hvalsø er forsinket. Samtidig vil der være mulighed for at indhente dele af eventuelle forsinkelser, fordi der mellem Lejre og Hvalsø kan køres op til 160 km/t. frem for de tidligere 120 km/t.

Farvel til busserne

Hos pendlerne har der været overordnet tilfredshed med de busser, der har erstattet togtrafikken sommeren over. Men der er også glæde over, at togene nu er tilbage:

"Jeg synes, det er gået helt fint med busserne, siger Elsa Munk Rasmussen, der er pendlertalsmand på Nordvestbanen.

"Det har været en rigtig god sommer med busserne, men selvfølgelig er det rart, når togene er tilbage på sporet. Jeg ved godt, vi skal på den igen til næste år for tredje og sidste gang, men jeg tror, det nok skal gå lige så godt."

Med det nye dobbeltspor og de ombyggede stationer er første etape af det nye dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød realiseret. I sommeren 2014 bygger Banedanmark sidste del af dobbeltsporet fra Hvalsø til Vipperød, og stationerne i Tølløse og Vipperød bygges om med blandt andet nye perroner og gang-tunneler.

Hele det nye dobbeltspor og de fire ombyggede stationer står klar i begyndelsen af 2015. Med projektet vil der være dobbeltspor hele vejen mellem Holbæk og Roskilde og videre til København.

Fakta om det nye dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø

Banedanmark har anlagt 7,5 km nyt spor parallelt med det eksisterende spor mellem Lejre og Hvalsø. Til det nye spor har vi brugt

30.000 tons skærver

4.500 tons sveller

840 tons skinner

Hertil kommer ombygningen af stationerne i Hvalsø og Lejre

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19162>, søndag 1. september 2013

(BL)

Ma 2/9 2013 – ti 3/9 2013

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Hassing-Thisted, besigtigelsesforretning den 2. og 3. september 2013

BESIGTIGELSE

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på banestrækningen fra Hassing til Thisted indkalder jeg i henhold til statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) til en besigtigelsesforretning

MANDAG DEN 2. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 9.30 på Hotel Thisted, Frederiksgade 16, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 256, 258, 260 og 261. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Herefter vil kommissionen ... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 13.00 på Hotel Thisted, Frederiksgade 16, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 244, 249, 251 og 254. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Herefter vil kommissionen ... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 16.00 ved kommunevej Sportsvej i Hørdum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 167, 169 og 171. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Herefter vil kommissionen ... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

TIRSDAG DEN 3. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.30 i Sjørring Idræts- og Kulturcenter, Hjørnet 2, Sjørring, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 231, 232, 234, 235 og 239. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om

Herefter vil kommissionen ... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Enhver, der berøres af anlægget, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer.

Såfremt kommissionen kan vedtage projektet, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget ved en senere lejlighed.

Lodsejere, der efter det foreliggende projekt berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Oversigtsplaner for det påtænkte projekt vil fra og med den 5. august 2013 være fremlagt til eftersyn hos Borgerservice i Thisted Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Tirsdag 30. juli 2013

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/413>

Beliggenhed af overkørsler

Mandag 2. september 2013 kl. 9.30	Ri-Ti	Overkørslerne 256, 258, 260 og 261.
Mandag 2. september 2013 kl. 13.00	Ri-Ti	Overkørslerne 244, 249, 251 og 254.
Mandag 2. september 2013 kl. 16.00	Hæ-Sne	Overkørslerne 167, 169 og 171.
Tirsdag 3. september 2013 kl. 8.30	Sne-Ri	Overkørslerne 231, 232, 234, 235 og 239.

(BL)

Ma 2/9 2013

Besigtigelse af overkørsler mellem Ti og Ri samt i Hæ

Rejseplan

Tilrejse med tog RA 5509 (Str-Ti) med afgang fra **Str** kl. 6.48 med ankomst til **Ti** kl. 8.12 for at være fremme til kl. 9.30..

BESIGTIGELSE

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på banestrækningen fra Hassing til Thisted indkalder jeg ... til en besigtigelsesforretning

Forretningen begynder kl. 9.30 på Hotel Thisted, Frederiksgade 16, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 256, 258, 260 og 261. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Beliggenhed af overkørsler

Mandag 2. september 2013 kl. 9.30	Ri-Ti	Overkørslerne 256, 258, 260 og 261.
Mandag 2. september 2013 kl. 13.00	Ri-Ti	Overkørslerne 244, 249, 251 og 254.
Mandag 2. september 2013 kl. 16.00	Hæ-Sne	Overkørslerne 167, 169 og 171.

Program

Besigtigelsesforretning i dag

Ekspropriation 2. halvår: 2014

Udførelse: 2015-2016

Nedlæggelse/sikring af overkørsler: 2016.

- 4 meter vejbane og 0,75 meters rabat i hver side
- Privat fællesvej
- 1 års eftersyn
- 5 års eftersyn
- Konstruktionsfejl reparation – ikke slidtage
- Kurver dimensioneres efter en 16,5 m lastbil

I marken

Derefter skal kommissionen ud i marken og se på forholdene. Der begyndes med usikret ovk 261 og derefter usikret ovk 260. Først kl. 13.00 fortsætter forretningen på **Hotel Thisted**.

Ventetiden benyttes til at fotografere de to usikrede ovk og de tre næste, ovk 258, 254, 251 og 249, der skal behandle da.

Ovk 258 ==)))==)))==)))==)))== i km 71,274 har ingen vej på sydsiden af banen. Den bliver ikke benyttet, når kornet er under modning. Når jorden er bar, kan den tidligere linjeføring af markvejen ses i form af grus i jorden. Ovk 258 har ingen vej S for banen. Kun i vinterhalvåret kan resterne af vejen ses i den nøgne jord.

Trp i km 71,2



Resterne af **Trp** (Torp S), hvortil Køf'en fra **Ti** kørte ud med ølvogne, kan ses, for i asfalten ved det tidligere Civilforsvaret, nu Hjemmeværnscenter – **Thy**, ligger rilleskinner stadig. Hvor tilslutningsspor-skiftet i østenden har ligget, kan ses uden for hegnet.

Hjemmeværnscenter – Thy

Trp S (Torp) i km 71,2 blev ibrugtaget **torsdag 28. januar 1988** til betjening af De Forenede Bryggers fællesdepot i **Ti**. **Trp** står i **TIB (V) mandag 15. februar 1999**, men ikke **mandag 14. januar 2002**. Holdestedet **Torp** var et sidespor uden dækningssignal. De fleste af sidesporets skinner er rapporteret af **JM tirsdag 19. februar 1999** til at være fjernet i begyndelse af **2002**.

Notat **tirsdag 22. marts 2005**: Ved det nedlagte øldepot i **Trp** (Torp), km 71,2, er en ny, stor, grå bygning under opførelse, så det ikke en gang i fremtiden vil kunne lade sig gøre at retablere sidesporet. Der ligger ellers stadig skinner på asfaltlæssearealet hen til stopperen.

Ovk 256 ==)))==)))==)))==)))== i km 71,012 er med kommunevej **Silstrupvej**

Ovk 254 ==)))==)))==)))==)))== i km 70,661 fører til en ubeboet ejendom. Vejen over ovk 254 benytter daglig af mange lastbiler, der ikke kan komme op på hovedvej **11 Oddesundvej**.

Ovk 251 ==)))==)))==)))==)))== i km 70,256 fører over banen ved to snediger. Her græsser altid ponyer.

Ovk 249 ==)))==)))==)))==)))== i km 69,777 fører fra **Vorupørvej** til den store gård **Tilstedgård** med en SFP-besætning.

Forretningen fortsætter kl. 13.00 på Hotel Thisted, Frederiksgade 16, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 244, 249, 251 og 254.

En af lodsejerne mangler den præcise længde, den nye vej S for ovk 256 får hen til, hvor usikret ovk 261 ligger. På matrikelkortet står der 1:4.000; det siger ikke noget. Svaret er 1.200 meter. Linsp kan levere den nøjagtige længde. Vejen bliver ført til endepunktet, uanset, om der er 1.250 meter eller anden længde.

Besigtigelsesforretning for ovk 244-254

Efter den faste gennemgang af procedurerne ved en besigtigelsesforretning, tager en mand ordet og fortæller om sine og naboejendommenes ønsker om fremtiden med hensyn til adgang til offentlig vej.

– *Der har oprindeligt været 12 ovk, der nu er reduceret til 3 ovk. Den omvej, BDK har foreslået, betyder, Torben skal for at kunne ud fra sin ejendom med SFP-besætning køre forbi en anden ejendom, der ligger ved de nedlagte overkørsler 247 og 246, hvor der er risiko for smitte, Ejendommen har en SFP-besætning. Vi mener, at en af de tre overkørsler bevares. Hvis den går dem imod, har vi et forslag.*

Kommissarius svarer:

– Lige nu er det en høringsrunde, og kommissionen hører og trækker sig tilbage, før der sker noget.

Landmanden fortsætter:

– *Torben har vejadgang via ovk 249. Torben har kun lov til at køre lige over Vorupørvej, og nedlægges ovk 249, skal der køres hen over ovk 244, svinge til højre ad Vorupørvej og til venstre igen. Det var det, der skulle undgås.*

En journalist fra Thisted Dagblad tager notater, så der kommer sikkert en eller flere artikler om den planlagte nedlæggelse af overkørsler.

Rejse Ti-Hæ

Det afgående togsæt skal naturligvis fotograferes, og med de skråt faldende regndråber er der med at finde et sted, hvor der er læ for modregnen. Det lykkedes ved ovk 254.

Der var AR AR 2051 i tog RA 5537 (Str-Ti) og er det samme i tog 5546.

Med tog RA 5546 (Ti-Str) passer det lige med ankomst til **Hæ** (Hørdum) kl. 15.53. Formiddagens småregne er blevet afløst af vedvarende regn; en frontpassage med strid vestenvind.

Hæ i km 53,7

Forretningen fortsætter kl. 16.00 ved kommunevej Sportsvej i Hørdum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 167, 169 og 171.

De fire fra Banedanmark eller Rambøll står i læ for regnen under plasthalvtaget for enden af den **gule** stationsbygning. De to lodsejere fra ovk 171 og 173 er mødt op, men denne gang er der også kommet en lokal mand, der ønskede at overvære besigtigelsen. Tagrendeafløbet ud til perronsiden er stoppet eller kan ikke aftage mængden af nedbør, så to tykke vandstråler rammer fliserne og støjer ret meget.

De to brugere af ovk 171 og 173 skal fordele jord så vidt muligt. En af gårdejerne er bekymret ved at skulle køre med store landbrugsmaskiner hen forbi stationsbygningen, hvor **Hørdum Hallen** ligger på den modsatte side af **Sportsvej**. Mange biler kan parkere her, og mange unge færdes her.

Ud til **ovk 171** ==)))==)))==)))==)))== i km 54,527 går alle, og flere har paraply med. Da Deres udsendte skal fotografere frontalt mod vestenvindens dråber, må en paraply også fiskes frem.

Ovk 173 ==)))==)))==)))==)))== i km 54,526. Derefter skydes der genvej ned over de to gårdes græsmarker til ovk 173. Her plejede der af og til at drives s/h-køer over ovk 173, der skulle ind til malkning. Cyklen bliver dog også afleret med en masse våd ler på stellet.



AR AR 1026 med tog RA 5543 (Str-Ti) **Hæ Sne** 17.08½ (20). Ved ovk 171 og timeglas N for **Hæ**.

Hjemrejse fra Hæ til Str

Tog 5543 skal krydse tog L 760 (Ti-Fa) i **Sne** i km 59,2 – kun 4,7 km borte – om fem minutters, så der skal cykles væk fra gården og op til **Hæ** så hurtigt som muligt.

DSB MFA 5294+94 standser i **Hæ** kl. 17.19-19½ (2½/2½), og der er rart at komme i tørvej efter eftermiddags frontpassage, der stadig »raserer«. Rygsækken var ved at være gennemblødt.

Str an kl. 18.17 (21) efter 147,2 km's med tog og 30 km på cykel.

(BL)

Ti 3/9 2013

Besigtigelse af overkørsler mellem Sne og Ri

Rejseplan

Tilrejse med tog RA 5509 (Str-Ti) med afgang fra **Str** kl. 6.48 – lige som i går – med ankomst til **Ri** kl. 8.04½ for at være fremme til kl. 8.30.

BESIGTIGELSE

Forretningen begynder kl. 8.30 i Sjørring Idræts- og Kulturcenter, Hjørnet 2, Sjørring, Thisted, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 231, 232, 234, 235 og 239 ... Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/413>

Journalisten fra Thisted Dagblad, der i går kom på **Hotel Thisted**, er også kommet og tager notater om lodsejernes problemer med forslagene til de nye vejplaner.

Beliggenhed af overkørsler

Tirsdag 3. september 2013 kl. 8.30 **Sne-Ri** Overkørslerne 231, 232, 234, 235 og 239.

Ovk 227 ==)))==)))==)))==)))== i km 65,081, **Todbølgevej**, blive opgraderet. Der er nu kun krydsmærke for enkeltsporet jernbane.



Ovk 231 ==)))==)))==)))==)))== i km 65,874. Gårdejereren på **Ny Søgård** klager over at skulle køre langt for at komme til den mindre del af jord beliggende S for banen. Set fra skinnesiden er græsset og ukrudtet på markvejen ved ovk 231 ned til engene altid pænt voksende (meget sjældent i brug).

Fredskov har BDK fået afslag til at røre ved fredskov andre steder, og manden fra BDK kan igen prøve at få lov til at få den nedlagt, så der kan laves noget andet, når den usikrede ovk nedlægges.

Ovk 232 ==)))==)))==)))==)))== i km 66,213 skal også nedlægges, og lodsejerne i **Hovekær** er utilfredse med det forslag til ny vej, BDK har lavet. En hestestald – ganske ved banen – har port lige ud til vejen, hvor den nye trafik vil komme, hvilket anses for at være u hensigtsmæssigt. En gruppe af lodsejere har lavet et ændringsforslag, som de samlet før kl. 9.30 forelægger for kommissionen i et andet lokale. Derefter kan hver enkelt lodsejer tale i enerum med kommissionen.

For to-tre år siden var der La **60** for tog fra **Ri** med **Sne** grundet jord i indersiden af højrekurven hindrede at se vejen fra V. La **60** forsvandt igen, uden et lag jord på marken blev fjernet for at forbedre oversigtsforholdene.



Time-glas til Ri ved ovk 232.

Ovk 233 ==)))==)))==)))==)))== i km 66,666 bliver nedlagt. Der tre ejendommers vej bliver ført mellem jernbanen og hestestalden og hen over dalen til **Brogårdsvej**.

Ri km 67,0



Ri (Sjørring T) ligger 6,6 km fra **Ti**. Se fire billeder på <http://www.griffen.dk/thy/403-ri/index.htm> og fire billeder på <http://www.danskestationer.dk/str-ti/sjoerring.php>. **Ri** har en ganske spændende historie bag sig. Byen ligger mellem de to udtørrede søer **Sjørring Sø** og **Sperring Sø** og var et strategisk vigtigt sted for 1.000 år siden. Her ligger stadig forsvarsværket og **Sjørringvold** efterskole for ordblinde. Desværre har ingen skrevet noget herom på <http://da.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%B8rring>. Til gengæld er der sat to store tavler op ved voldene, hvor der på tre sprog beskrives byens tidlige historie. I året **2013** er der 694 indbyggere.

De lokal er stolte over byens historie, og der kan på http://www.sjoerring.net/om/om_sjoerring.htm se et gammelt kort og læses herom under overskriften »**Om Sjørring og hvordan byen fik sit navn**«.

Offentlig **ovg 234** i km 67,084, **Brogårdsvej**, er sikret med advarselsanlæg og nedlægges.

Ovk 235 i km 67,178, **Næstrupvej**, har halvbomanlæg, og der sker antagelig ingen ændringer.

Ovk 239 i km 67,795, **Gl. Sjørringvej**, har halvbomanlæg, og sker der antagelig ingen ændringer.

Kommissionen er kørt fra ovk 233 til **Brogårdsvej** for at se på den foreslåede nye vej over bækken herop. Der er nu over tre kvarter til togang mod **Str**.

AR AR 2043 tog RA 5523 (Str-Ti) **Ri** kl. 11.21½ (2½). Er standset for en dame kan stige på. På det næste billede – taget på den anden side af ovk 234 – ses i højre side af billedet købmandskædens forretning **SUPER SPAR**.

– *Hvor længe bliver en købmand i Ri ved med at sælge dagligvarer? (Ønsk)!*



Timeglas til Ri ved ovk 239.

Hjemrejse fra Ri til Str

Der cykles op til den over 800 år gamle **Ri Kirke**, hvorfra kun taget af stationsbygningen kan ses. Til gengæld er der et godt kig ned over ovk 233 og 232 ude i højrekurven. Kirken er åben, og der sælges et hæfte for 20 kroner, der beskriver kirkens udvikling. Således er kirketårnet først bygget i 1939; det kan bruges til at tidsfæste billeder.

Den lokale bager lige modsat trinbrættet skal naturligvis støttes ved at købe en kage til at spise efter brødet i madpakken i toget hjemad. Bageriet i **Hy** (Hylke) blev nedlagt for mange år siden, og det lå på samme måde lige modsat en vej. En tom drikkeflaske med B-pant findes med en reklame på

Ri er det det eneste trinbræt af de syv trinbrætter på **Thybanen**, der har en ventesal og sågar et toilet! Ventesalen, eller ordet venterummet er mere passende, er gråmalet. Lidt puds er faldet ned. Der er en brun bæk og en **gul** affaldsspand med plastpose.

Ovk 234 sikres, og kl. 12.23-23½ (22/22) standser AR AR 1020 med tog RA 5530 (Ti-Str). Der er kun 6 minutter køretid om de 6,6 km fra **Ti** til **Ri**, og det kan ikke lade sig gøre at køre på 6 minutter, når udkørselshastigheden i **Ti** er 40 km. I årevis har der været La **20** for udkørsel fra spor 1 og 2, og denne La **20** bliver sikkert ved med at eksistere to-tre år, indtil antallet af spor i **Ti** formindskes til næsten ingenting a la **Svg** med kun 1 – skriver ét – skifte.

Efter 67,0 km's kørsel nås **Str** kl. 13.36 (±0), hvilket giver et gennemsnit på 55 km/t. I alt dagens rejser til 134,0 km med tog og kun 12 km på en almindelig cykel.

(BL)

To 5/9 2013

Kørsel Ro-Tø

Rejseplan: Tog L 726 (Str-Fa), L 26 (Fa-Kh), skifte i **Htå** til tog RØ 2537 (Kk-Hk), trukket af DSB ME 1523 + 5 psv.

Rov (Roskilde Vest, km 34,2)

Trinbrættet, der var endepunkt for kørslen under sporspærringen fra **Lj** til **Hk**, er væk, og der er kun lidt uudviklet ukrudt at se grundet træperronnens skygge.

Lj (Lejre, km 40,8)

Standsnings kl. 14.41-41½ (±0/±0). En ny perron ligger ved spor 2. Stationen er stedbetjent, idet fjernstyringen til **FC Ro** først bliver færdig om uge. Efter en halv times ophold fortsættes med tog RØ 1541 (Kk-Kb) til nabostationen.

Hv (Hvalsø, km 48,3)

Standsnings kl. 15.19-20½ (21/21½). Her er det to nye perroner, to elevatorer og en undergang mellem spor 1 og 2. Al forbindelse til sidespor er fjernet. Efter en times ophold fortsættes til næste nabostation.

Tø (Tølløse, km 54,6)

Dørene til ventesalen er låst op. Der er åben i »pølsevognen« bag glasvejen, og en seddel bekendtgør salg af billetter til busser og tog. Pølsemanden kan sælge billetter til **Hk**, **Kb**, **Kh** og **Malmö**, men desværre ikke til VL. De kan købes i billetautomaten.

Afgang Departures

	Tid	Forventet	Spor	Til	Bemærkninger
\$\$	15.30	16.38	0	Slagelse	
\$\$	16.00	16.37	0	Slagelse	
\$\$	16.30	16.37	0	Slagelse	

I ventesalen i **Tø** vises, hvorledes toggangen afvikles. Der er særdeles tæt toggang og forspand på HTJ! Herefter fortsætter rejsen med tog kl. 17.01 (21) til **St. Merløse**.

Læs en udførlig beskrivelse af sporombygningen fra **Rov** til **Pe** (Vipperød) **onsdag 7. august 2013**.
(BL)

/9 2013

Byggeriet af Vognhal 2 i Marslev påbegyndt

Efter flere års forberedelse med byggemodning af grunden, er det egentlige byggeri endelig påbegyndt.

... 1. august 2013 blev der i Marslev støbt fundament til Vognhal 2.

... Alle bidrag store som små er velkomne.

Se seneste nyt på www.djk.com eller www.jernbaneklub.dk

Kilde: **Jernbanen M3-2013**, september 2013, side 1

(BL)

Ti 10/9 2013 – on 11/9 2013

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Lyngs-Hassing, ekspropriationsforretning den 10. og 11. september 2013

EKSPPROPRIATION

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på banestrækningen fra Lyngs til Hassing vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

TIRSDAG DEN 10. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 10.30 ved overkørsel nr. 89 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene 45 og 51.

Jeg indkalder derfor såvel ejere og brugere af ejendommene som enhver anden, der har en interesse at varetage, til at møde ved forretningen enten personligt eller ved stedfortræder med skriftlig fuldmagt.

Ved mødestedet vil ekspropriationens omfang blive påvist, og de berørte ejendomme vil blive besigtiget i fornødent omfang. Spørgsmål om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

Forretningen fortsætter kl. 11.15 ved overkørsel nr. 80 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene

Jeg indkalder derfor ...

Forretningen fortsætter kl. 13.30 ved overkørsel nr. 76 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene.. ...

Jeg indkalder derfor ...

Forretningen fortsætter herefter kl. 16.00 ved overkørsel nr. 70 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene

Jeg indkalder derfor ...

ONSDAG DEN 11. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.30 ved ejendommen beliggende Oddesundvej 305, Hurup Thy og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene

Jeg indkalder derfor ...

Forretningen fortsætter kl. 9.15 ved overkørsel nr. 68 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene

Jeg indkalder derfor ...

Forretningen fortsætter herefter kl. 10.00 ved overkørsel nr. 69 og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenumrene

Jeg indkalder derfor ...

Ovennævnte arealfortegnelse over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere og brugere. Fortegnelsen og ekspropriationsplanen vil fra og med den 13. august 2013 være fremlagt til gennemsyn hos Borgerservice i Struer Kommune og Thisted Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Onsdag 7. august 2013

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/414>

Beliggenhed af overkørsler

Tirsdag 10. september 2013 kl. 10.30	Ln-Yd	Overkørsel 89.
Tirsdag 10. september 2013 kl. 11.15	Ln-Yd	Overkørsel 80.
Tirsdag 10. september 2013 kl. 13.30	Ln-Yd	Overkørsel 76.
Tirsdag 10. september 2013 kl. 16.00	Ln-Yd	Overkørsel 70.
Onsdag 11. september 2013 kl. 9.15	Ln-Yd	Overkørsel 68.
Onsdag 11. september 2013 kl. 10.00	Ln-Yd	Overkørsel 69

(BL)

To 12/9 2013

Forside > Banearbejde > Jylland > Naboinformation Jylland > Overkørsel ved Stoholm nær Skive bygges om

Overkørsel ved Stoholm nær Skive bygges om

Udsendt til naboer 600 m fra overkørslen.

Banedanmark går om kort tid i gang med de indledende arbejder til en forbedring af sikkerheden ved den offentlige overkørsel på Feldingbjergvej ved Stoholm.

Vi hæver vejen, anlægger vigeplads og etablerer tilslutning til de erstatningsveje, der er anlagt med forbindelse til en række private overkørsler.

Siden suppleres det nuværende lys- og lydsignal med bomme. Først når bomanlægget er etableret, lukkes de private overkørsler.

Feldingbjergvej lukket i perioder 19.-27. september 2013

Feldingbjergvej vil derfor være lukket ved jernbaneoverkørslen i perioder i tidsrummet 19.-27. september 2013.

Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Undskyld vi støjer

Der kan forekomme mindre støjgener i forbindelse med vores arbejde. Det beklager vi og håber på din tålmodighed. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19181>, torsdag 12. september 2013

Ovk 79

Feldingbjergvej krydser Langåbanen i ovk 79 i km 59,2. Den har fælles overkørselssignal med ovk 80 i km 59,6, der ikke omtalt og vil blive nedlagt, når den færdige grusvej fra usikret ovk 81 til ovk 79 bliver den eneste farbare vej.

Ovk 79 ligger mellem **Sm** og **Hø**. Fra ovk 79 er der 10,9 km til **Sk** og 19,4 km til **Vg**, og til begge købstæder skal en station passeres (**Hø** og **Ra**). **Sm** kom under kommunesammenligningerne til at høre

under **Vg Kommune**. Det må være en ikke lokalkendt, der har skrevet overskriften »ved Stoholn nær Skive«.

(BL)

Ma16/9 2013

Status for Str-Lg-Ar i september 2013

Her følger en beretning om de ændringer, der er sket den sidste månedstid frem til **medio september 2013**. Der er rigtig gang i anlægsarbejderne ved de usikrede ovk, så de kan nedlægges.

Str km 102,4 – Vp km 89,2

Tirsdag 13. august 2013 skal det norske motorvognstog »vende« i **Str** i tidsrummet 17.37-47½ med tog VP 228121 (Sk-Vem), og derfor skal der findes et fotosted på hver bane på. På cykelturen ud ad vej **513 Vinderupvej** ses en **gul** gravemakine bag dæmningen ved usikret ovk 144. Den er planeret ved de røde flag til den kommende grusvej S for banen hen forbi usikret ovk 142 hen til **Sofielundvej**, der ved ovk 141 får bomanlæg.

Mandag 6. september 2013 er en ny grusvej under anlægning fra ovk 128 på nordsiden mod Ø hen til usikret ovk 127 og *måske helt hen til usikret 126?*

Røb km 78,0


Før sporombygningen på **Langåbanen**, der sluttede **søndag 30. september 2012**, var der et skinnebrud mellem det vestlige indgangssporskifte og ovk 112. Siden blev det østligste sporskifte dårligt, og der bar La **40** gennem hele stationen. I foråret **2013** blev det skinnebrud og sporskifte repareret, mens La **40** nu "kun" gjaldt for det østlige sporskifte. Nu er dét (måske kun hjertestykket) repareret. Tænk, at hvor megen dieselolie, alle de accelerationer fra 40 km/t. til 120 km/t. kostet – betalt af ArrivaTog og DSB.

Røb km 78,0 – Sk km 70,5

Usikret ovk 110 ligger lige i kurven efter det fremskudte signal Ø for **Røb**. Henne fra sikret ovk 108 i km 75,3 er maskiner ved at anlægge en grusvej på nordsiden af banen hen for den for årtier siden nedlagte, usikrede ovk 109 (dæmningsrester ses tydeligt) til ovk 110.

Sk km 70,5

Omkring gangbroen og trappetårnene er det rejst stilladser dækkede af plast. Opslag bekendtgør, hvad der skal ske.

 Pladsen er blevet ryddet for alle læssespor samt de fire spor ved de to læsseramper ved godsekspeditionen. Der er spækket med SR-signal 16.1.2. En mere udførlige beretning og om havnebanens tilstand følger under **tirsdag 1. oktober 2013**.

Hø km 64,9 – Sm km 57,0

Usikret ovk 81 skal nedlægges, så der er blevet anlagt en ny grusvej fra ovk 79 i km 59,2 for sikret ovk 80 i km 59,6, der nedlægges, og 1,6 km op til ovk 81.

Sm km 57,0 – Ra km 47,6

Fra ovk 73 i km 55,3 anlægges en ny grusvej hen for sikret ovk 72 i km 54,4 ved et ledvogterhus. Ovk 72 nedlægges. Vejen føres videre hen til ovk 71, 70 og 69 og 68. Ovk 68 har på nordsiden endnu de **gule** låger.

Tirsdag, 24. september 2013 var overfladejord mellem ovk 70 og 69 fjernet mellem de røde flag.

Ovk 70 har ikke kunne benyttes i flere år, for på sydsiden er der 1½ meter ned fra den tilgroede kørebane.

De to ==)))==)))==)))==)))== ved ovk 69 står altid ÅBNE. Der er findes SR-signal 17.3 i begge kørselsretninger.

Nord om snediget og skoven (antagelig fredskov) er planum lavet hen til ovk 68. Vejen til ovk 68 er på sydsiden omdannet til mark i **2013**, så nu er bommene lukkede.

Skive station Renovering af gangbro og trappetårne

Fra starten af september til slutningen af november bliver gangbroen og trappetårnene på stationen renoveret.

Arbejdet vil medføre en ændring af adgangsforholdene på gangbro, trapper samt perron.

Desuden vil der forekomme en del støj i perioder.

Vær særlig opmærksom, når du færdes på stationen.

Venlig hilsen
DSB Ejendomme



»adgangsforholdene« er ikke et udsagnsord.
»adgangsforholdene« er et navneord.



Mellem **Sp** (Sparkær) og **Ra** har ovg 66 og ovk 65 endnu ikke fået en trafikomlægning.

Ra km 47,6

Træerne foran den hvide udbygning på stationsbygningen i **Ra** (Ravnstrup) er fældede, og nye fliser på perron 1 er ved at blive lagt.

– *Måske er det en jernbaneentusiast, der har købt ejendommen?*

Ovg 61 i østenden er endnu ikke fjernet.

Ra km 47,6 – Vg

Jernbanebroen over en vej til en ejendom på nordsiden af banen ved det fremskudte signal har i efteråret **2013** fået La **80** grundet "Banens tilstand", og der vil sikkert gå et par år, før der bliver bevilliget (næsten af Folketinget) nye skinner eller en efterjustering af svellerne. Banekollonnen er nedlagt for årtier siden.

Vg km 40,2

På sydsiden af spor 3 er der lavet flere påstigningsramper og flere standere med fremmednet. Grus er lagt ud til det høje hegn, og en asfalteret sti er anlagt langs spor 3.

Vg km 40,2 – Rn km 34,3

Nye skinner over **Lyngvej** blev lagt **søndag 5. maj 2002**, og trækraft forsporombygningstoget var TRX MY 1150.

Jernbanebroen over **Lyngvej** – eller sporet over samme – har måtte have La **80** nok et par år. Her **medio september 2013** ser der ud til at være bevilliget nye skinner, for der ligger ligge to i sporet. Det vil sige begge skinner skal udskiftes. Tættere på **Rn** ligger der kun én skinne; ved slidtagemæssigt er det som regel den yderste skinne, der skal udskiftes.

Rn km 34,3

Sporhistorie

Onsdag 15. maj 2002 ved 22-tiden blev det østlige sporskifte udskiftet i forbindelse med sporombygningen fra **Vg** til **Rk**. Det vestlige må være blev udskiftet før denne dato. Sporudskiftningen skete med **gul** Matisa P95 980 3 817-7, som BDK senere solgte grundet hård udenlandsk konkurrence.

Der fandtes de to usikrede usikrede, ovk 44 og ovk 45; en i hver enden af stationen.

En 52-årige mand kørte i ovk 45 i vestenden af stationen ud foran et tog og blev dræbt.

Masten til PU for spor 2 i kørselsretning mod **Vg** blev bøjet. Der indførtes "**GIV AGT**".

Beboerne klagede over al den fløjten. (61 tog passerede per døgn **mandag-fredag**). Der

afholdtes et møde på **Rn Kro**, hvor banedanmark ikke deltog. La **40** etableredes over 1,1 km, køretid kneb at kunne overholdes. Senere ændret til La **75**.

Da ovk 44 og 45 blev nedlagt tidligere i år, **2013**, blev den over 1 km lange La **75** ophævet, og der kunne køres med den høje hastighed 120 km/t. Nu var der køretid nok **Vg-Rk**.

Så bliver det østlige sporskifte dårligt, og La **40**. Dernæst bliver det vestlige sporskifte dårligt, og La **40** bliver forlænget til en længde på 1,0 km, så nu er "Banens tilstand" skyld i, at køreselsforholdene er lige så dårlige som før i tiden.

Denne brogede historie i **Rn** om alle de forskellige hastighednedsættelser er skrevet på grundlag af hukommelsen. På grundlag af blandt andet gamle La kunne der sættes datoer på ændringerne. Det vil tage en del timer, hvilket er undladt her.

Nutiden for sporet

"Rettelse til La" nr. 227

"Rettelse til La" fra dato 05/09

32. Str-Lg

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm	34,3	34,8-33,8	40	00.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: "**Rettelse til La" nr. 226, torsdag 4. september 2013**

For modsatte kørselsretning findes "**Rettelse til La" nr. 226**.

Rk km 26,9 – Bj km 16,0

"Rettelse til La" nr. 266

“Rettelse til La” fra dato 28/9-29/9

32. Str-Lg

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rødkjærsgade	26,9	24,8-24,6	80	Straks	24.00	Banens tilstand
Bjerringbro	16,0					

Kilde: “Rettelse til La” nr. 266, lørdag 28. september 2013

For modsatte kørselsretning findes “Rettelse til La” nr. 265.

Usikret ovk 26, hvor de to svinbomme ALTID stod åbne, er ulykkeligvis lukket sammen med usikret ovk 25.

Bj km 16,0

Røde rækværk på de to perroner i **Bj** (Bjerringbro) er sat op for at forhindre cykling over spor 1 og 2. Desværre er rækværket kun et par meter langt hen mod glasventeskuret på perron 1, så passagerer skyder ofte genvej og ser måske ikke tog er under indkørsel fra **Up** (Ulstrup) i spor 1. V for overgangen kan kun én dør i et togsæt holde ved perron.

Lg km 0,0/154,3

i sommer blev der ryddet en del træer i sydenden af station Ø for sporene. Det betyder, at der nu er muligt at se de tre linjeføringer, der har været fra **Lg** mod **Lb** (Laurbjerg). Det østligste og vestlige jernbanebro eksisterer stadig.

År km 110,3

Alle spor i 100- og 200-gruppen (strækings- og stationsrist) er fjernede på nær det nordligste. Der kan altså stadig køres ud til ophuggeren, selv om han har indstillet driften. Alle den henstillede MG-tog er borte.

– Kan de være hensat på andre stationer (f.eks. **Rd**) eller ophuggede?

Nå, spørg til side. Flere af de nu i drift værende litra MG er parkerede i 500-sporgruppen, så Arrivas parkerede litra AR er ofte gemt væk. Østligst holder ofte et MP-togsæt.

(BL)

Ti 17/9 2013

Opgradering af jernbanestrækningen Hobro-Aalborg, besigtigelsesforretning den 17. og 18. september 2013

BESIGTIGELSE

Med henblik på opgradering af jernbanestrækningen fra Hobro til Aalborg indkalder jeg i henhold til statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) til en besigtigelsesforretning

TIRSDAG DEN 17. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.00 på Kulturstationen, Sverrigårdsvej 4, Skørping, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende offentlig overkørsel nr. 453, km 221,958. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslen. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 9.30 på Kulturstationen, Sverrigårdsvej 4, Skørping, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende offentlig overkørsel nr. 453, km 221,958. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil ...

Forretningen fortsætter kl. 11.00 på Kulturstationen, Sverrigårdsvej 4, Skørping, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende offentlig overkørsel nr. 453, km 221,958. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil ...

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/416>, onsdag 14. august 2013

(BL)

On 18/9 2013

Opgradering af jernbanestrækningen Hobro-Aalborg, besigtigelsesforretning den 17. og 18. september 2013

ONSDAG DEN 18. SEPTEMBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.30 på Motel Europa, Hobrovej 890, Svenstrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende offentlig overkørsel nr. 476, km 234,076. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslen. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 10.00 på Motel Europa, Hobrovej 890, Svenstrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende offentlig overkørsel nr. 491, km 239,361. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil ...

Enhver, der berøres af anlægget, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer.

Såfremt kommissionen kan vedtage projektet, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget ved en senere lejlighed.

Lodsejere, der efter det foreliggende projekt berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Oversigtsplaner for det påtænkte projekt vil fra og med den 20. august 2013 være fremlagt til eftersyn på Teknisk Forvaltnings kontor i Rebild Kommune og på Teknisk Forvaltnings kontor i Aalborg Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/416>, onsdag 14. august 2013

(BL)

Fr 27/9 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Togene planmæssigt tilbage på sporet mellem Køge og Næstved

Togene planmæssigt tilbage på sporet mellem Køge og Næstved

Sommerens og efterårets fornyelsesarbejde på Lille Syd-banen mellem Roskilde og Næstved afsluttes planmæssigt i weekenden, så passagererne igen fra mandag morgen kan tage toget på hele strækningen.

Sporet på den 68 kilometer lange strækning har siden marts gennemgået en etapevis reovering. Med første morgentog mandag den 30. september genåbner den sidste del af strækningen mellem Køge og Næstved, der har været lukket siden den 3. august. Mellem Roskilde og Køge blev sporarbejdet udført i foråret, og her har togene været på banen siden begyndelsen af maj.

"Passagererne på strækningen får en jernbane med mulighed for bedre togdrift, færre hastighedsnedsættelser og flere tog til tiden. Sporet er nu blevet reoveret på de dele af strækningen, det var nødvendigt, og der vil i de kommende år derfor ikke bliver det samme behov for vedligeholdelse som tidligere," siger projektleder Charlotte Valentin.

På strækningen mellem Køge og Næstved er sporet justeret, og der er foretaget kurveudretninger, så det på sigt bliver muligt at øge hastigheden til 160 km/t.

Bedst mulig udnyttelse af sporspæringer

For at genere passagerne mindst muligt er der samtidig med sporfornyelsen blevet udført en række andre arbejder. Syv broer er blevet renoveret, der er udført dræn- og kabelarbejde og gamle spor, der lå ubenyttede hen, er blevet fjernet.

Desuden er der udført omfattende arbejder på Næstved Station, hvor blandt andet sporskiftevarmen er blevet udskiftet fra gas til el, hvilket er både mere effektivt og billigere.

Morgenbrød på Haslev Station

Banedanmark og DSB byder mandag morgen passagererne velkommen tilbage i togene på Lille Syd med morgenbrød og kaffe til passagererne på Haslev Station.

"Vi er glade for at kunne genåbne sporet mellem Køge og Næstved, og vi takker for tålmodigheden hos både passagererne og de naboer, der har måttet leve med, at vi har støjet og støvet under sporarbejdet," siger Charlotte Valentin.

Planmæssige restarbejder

Senere på året skal sporet slutjusteres, ligesom der skal foretages forskellige restarbejder. Derfor opretholdes arbejds- og depotpladsen i Næstved og depotpladserne langs strækningen et stykke tid endnu.

Restarbejderne foregår planmæssigt frem til slutningen af december. De vil typisk foregå om natten og får ikke større indflydelse på togdriften.

Mængder i sporfornyelsen:

- 60.000 ton nye skærver
- 10.000 ton jord
- 18 km nye skinner
- 25 km nye sveller
- 12 nye sporskifter
- 39.233 nye betonsveller
- 27.200 stk. gamle træsveller til bortskaffes på miljøforsvarligt vis
- Ændring af sporskiftevarme fra gas til el på Næstved Station
- Renovering af syv broer på strækningen

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=19239>, fredag 27. september 2013
(BL)

Lø 28/9 2013

12. november 1916 blev banen Bramming-Grindsted åbnet, og den blev dermed en del af Langå-Bramming-Banen. Det ser dog ikke ud til, at Grindstedbanen når at runde de 100 år.

Grindstedbanen lukker

– sandsynligvis Det fremgår af de fleste høringssvar, at banearealerne bør bruges til rekreative formål – for eksempel stisystemer – hvis strækningen sløjfes. En undtagelse er Billund Kommune, der af hensyn til landets næststørste lufthavn hellere ser en satsning på skinnertrafikken.

Kilde: Jernbane Tidende, 5 September 2013, side 29

Læs den komplette artikel på side 29 og se fire billeder fra Göteborg. Det kan gøres på http://www.djf.dk/portal/page/portal/jb/artikkel?element_id=7083

(BL)

Ma 30/9 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Tyverier af kobberkabler i weekenden

Tyverier af kobberkabler i weekenden

Efter et år med relativt få kabeltyverier blev Banedanmark i den sidste weekend af september udsat for hele fem tyverier på S-banen, som betød forsinkelser i S-togsdriften særligt mandag morgen.

Sektionschef Søren Thrane fra Teknisk Drift – Strøm i Banedanmark beklager over for de forsinkede passagerer.

"Tyverierne af vores strømkabler foregår jo typisk om natten, og selv om vi arbejder på højtryk for at genoprette strømmen, kan vi desværre ikke altid nå det inden morgentrafikken starter. Derudover er det generende for de mange forsinkede passagerer, og det koster jo også samfundet dyrt, at folk kommer for sent på arbejdet – og de omkostninger er væsentligt højere end de omkostninger, der rammer os, som igen er højere end den værdi, som tyvene kan få ved videresalg af kablerne," siger Søren Thrane.

Tæt samarbejde og færre påvirkede tog

Der er over 2000 km. jernbane i Danmark, og der er derfor svært ved at afsløre tyvene i gerningsøjeblikket. Banedanmark arbejder tæt sammen med Politiet og udskifter i øvrigt kobberkablerne løbende med kabler, der indeholder jern, og som er mindre værdifulde, for på den måde at gøre forsøg på tyverier mindre attraktive.

"Vi arbejder tæt sammen med Politiet og Skrotbranchen om at finde kobbertyvene. Vi præger blandt andet kablerne med Banedanmark-mærker, så skrothandlere ved, at hvis de støder på den slags mærker, så skal de kontakte Politiet," siger Søren Thrane, der glæder sig over, at antallet af tog, der er påvirket af kobbertyverier, er faldet i år i forhold til sidste år.

"Vi håber, at det er et udtryk for, at vores fælles indsats virker," siger han.

Søren Thrane opfordrer alle til at kontakte Politiet, hvis de ser noget mistænkeligt langs banen. Det kan f.eks. være mænd med store boltsakse og lastbiler eller varebiler uden firmanavn.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19259>, mandag 30. september 2013

(BL)

Oversigt over rettelsesblade til TIB (Ø) gyldige fra 30.09.2013

Strækning 1. Kh – Fa/TI

Hastighedsprofil spor 5 Roskilde. Side 69al-5 Rettelsesblad 2564

Hastighedsprofil spor 5 Roskilde. Side 69am-5

Strækning 4. Ro-Kj-Næ

Opgradering ovk 173 og nedlæggelse ovk 174. Side 105-21 Rettelsesblad 2565

Nedlæggelse ovk 185. Side 106-21

Nedlæggelse ovk 185. Side 109-20 Rettelsesblad 2566

Opgradering ovk 173 og nedlæggelse ovk 174. Side 110-20

Strækning 5. Ro-Kb

Vekselspor Lejre-Hvalsø. Side 120-19. Rettelsesblad 2567

Nedlæggelse ovk 105 og 107.

Vekselspor Lejre-Hvalsø. Side 121-21, 131d-3, 131e-3. Rettelsesblad 2568-2570.

Kilde: http://www.bane.dk/db/filarkiv/15455/TIBOE_30092013.pdf

HZ-OI: Stoksbjergvej krydser banen i ovk 173 i km 81,1.

Gis (Gisselfeld S -1965) lå i km 81,1.

Ovk 174 lå i km 81,5 og skiftede vejnavn fra V mod Ø fra **Ravnstrupvej** til **Gødstrupvej**.

OI-Næn:

Ovk 185 lå i km 88,3. Vejen **Øverup Krog** krydsede banen.

Oversigt over rettelsesblade til TIB (V) gyldige fra 30.09.2013.

Strækning 26. Fa-Pa

Hastighedsprofil Kolding. Side 397i-3 Rettelsesblad 4589

Strækning 25. Ab-Fh

Halvbomanlæg ovk 5. Side 373-23 Rettelsesblad 4587

Kilde: http://www.bane.dk/db/filarkiv/15454/TIBV_30092013.pdf

(BL)

Tomme Sk

Månedens første dag begynder med en **gul**, flot solopgang, og det **gule** morgenlys drager til en tur til **Sk**. Det sker kl. 8.05 med tog 5422 (Str-Ar). Årsagen til **Sk** er valgt, skyldes fjernelsen af næsten alle spor.

Alle læssevejsspor, de tre spor ved terminalen med de tre langs godsekspeditionens høje perroner er blevet fjernet i september 2013. Det ses første gang **tirsdag 17. september 2013**, og da er den totale skade sket. **Sk** er nu også en station næsten kun med togvejsspor og et-to sidespor tilbage a la **Vg** og **Vn** (Vejen).

Det første billede laves som et gættébillede, hvor der fra stien langs nordsiden af den fuldstændig tømte plads med sidespor kun findes frisk udlagt **mørkegult** grus med dækaftryk. Baggrund er venstre side af AR AR 2051 under udkørsel kl. 8.39 (2½). Spørgsmålet er:

– Hvilken tidligere "station" er det? for der er ingen spor at se undtagen under tog 5422?

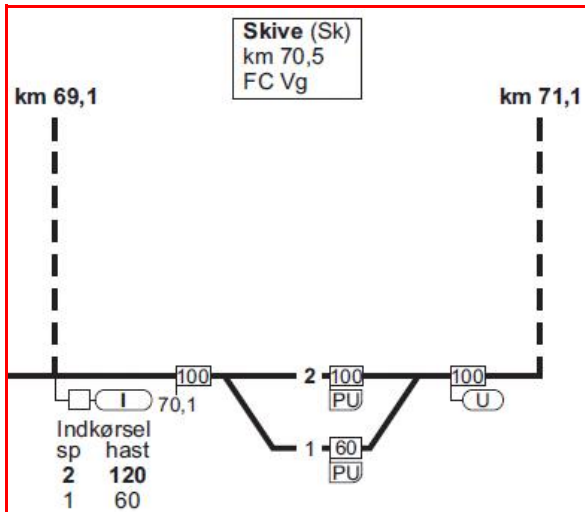
Kigges på www.krak.dk, "Skive" **Kort** **Hybrid** kan den endnu ikke tømte plads ses, idet billedet er taget under sporombygningen 2012. Kigges i

gældende TIB fra **mandag 30. september 2013** og den kommende udgave fra **mandag 14. oktober 2013**, ligner **Vg** og **Sk** enhver af de andre landstationer på Langåbanen. Spor 3 i **Vg** er ikke vist, selv om der findes tre dværgsignaler.

Dernæst fotograferes der nogle få depressive billeder fra godsterminalen, der i årti har været lager for **bilruder** i træbokse.

Sporarealet er tapetseret med SR-signal 16.1.2. "Stop" på de få tilbageværende, rustne spor. Også adgangssporet langs perron 1 er inficeret af flere

Det eneste spor langs gamle spor 1 er blindsporet ved godsekspeditionen, hvor MZ'en, der kom og kørte med godstoget for over ti år siden, under en pause stod til fremmednet.



Fra 6 til 2 togvejsspor i Sk

I TIB (V) side 461-11, gældende fra **fredag 20. december 2013**, er der stadig 6 togvejsspor angivet.

I TIB (V) side 461-12, gældende fra **mandag 23. december 2013**, er der kun 2 togvejsspor, hvor de tidligere 2 og spor 3 omdøbes til spor 1 og spor 2. Herefter bliver det østlige indkørselssignal SR-signal 6.5.10 overflødigt og fjernet.

DSB
728
8:33
8:18
a 8:45
9:15
9:25
9:37
9:40
9:45
9:52
10:03
10:05
10:15
10:23
10:30
10:36
10:47
10:42
10:51
10:58
11:14

Tog 728 og en ryddet plads

Formiddagens vigtige tog er tog L 728 (Str-Ar) med standsning kl. 9.37½-40½. Oppe fra vejbroen med **Brårupgade/Brårupvej** skal det sørgelige billede laves med udkørselssporet, der sydligste spor over jernbanebroen over **Sk Å**. Det nordligste spor eksisterer fortsat, der var rangerhoved. Alle de mange spor er fjernede. De kan endnu ses på Google Earth.

Få i Google Earth til at vise jernbanespor

Klip på Vis, klik på Sidepanel og få f Sidepanel, ° Lag, sæt f ved Veje for at vejnavne til at orientere sig efter, klik på "+" J a Mere, klik på "+" J + Transport, sæt f ved seks af de syv underpunkter undtagen "Bus". Læg den hvide kolonne ved at klikke øverst på Vis og fjern f ved f Sidepanel. Herved fås fuld skærmbredde. En genvej til at lukke er Ctrl+Alt+B, der virker begge veje.



Sk Havnebane

Det gode solskinsvejr inspirerer til at se på forfaldet af den kommunale havnebane. Lige Ø for at krydsningen med **Færøvej** findes et sporskifte, hvor højre spor også krydser **Færøvej** og ender foran en vaskehal.

– Måske kunne Arriva Tog bruge den som reservevaskehal, når der er nedbrud på vaskemaskinen i spor 105 på **mdt Str**?

Sporet passer næsten lige ind i den grå vaskehal. Asfalten over det gamle spor fra før **1963**, hvor **Sk** var en rebroussementsstation, skal bare fjernes, eller et nyt spor må bekostes af **Sk Kommune**.

Skive Træbro

Nysgerrigt drejes der til højre hen ad **Norgesvej**, fra vis ende en sti fører hen mod **Sk Å**. *Hvorledes sker udløbet af Sk Å i Sk Fjord?* Et dige med grus fører langs en gammelt løb mod Ø hen til en megen lang træbro. En hejre står i silhuet mod den hvide himmels spejling i det blanke vand. Desværre står udpakningen af fotokassen et sekund for sent, for hejren for takeoff lige inden. Med cyklen standses oppe på den højere bro over Sk Å, hvor en flydende og fastholdt af wirer træspærring fanger drivende, afklippe græs i åen. En kran fisker græsset op.

Sydhavn

Der er intet at være sket siden **søndag 5. juni 2005**, hvor AR **AR 09** kørte særtog i forbindelse med Beach Party fik kørt festivalgæster til festpladsen ved havnen. Bare et par uger, **torsdag 16. juni 2005**, senere kom DJ **MY 1158** med gsv. læssede med porebeton fra **Parchim**. Det, der er sket, er, ukrudtet er blevet højere og visse steder dækker skinnerne. Det nordligste spor ender ved **Havnevej N** for siloerne.

Også **Sk Havn** er blevet indhegnet på nordkajen med en stor port i hegnet. Rulleporten åbner kun for adgang S for havnesporet, så ingen jernbanevogne kan passere mere! At så terrorister kan sejle ind i havnen i en jolle eller et andet fartøj, er det tilsyneladende ingen risiko for. *Terrorister kører i lastbiler eller med gravemaskiner!*

Fra Brårupgade over Sk Å til Sparbank Arena

Ad **Engvej** cykles tilbage til **Brårupgade**. Slå op på www.krak.dk, Skive, forstørrelsesgrad i **Hybrid** på **15**. Her det vist græs i sporet, men det passer ikke mere, for lige Ø for **Brårupgade** har en bilsælger fået lagt sand og sten hen over sporet. Omkring 17 uindregistrerede biler til salg holder side om side. *Bilismens sejr over jernbanedrift!* Meget deprimerende, så dette motiv fotograferes IKKE!

Ved den meget trafikerede Østerbro står  der "Krydsmærke for enkeltsporet jernbane". Det grå maling på jernbanebroen over Sk  Å skaller af, så den brune grunderen er synlig. Derefter følger en ovg og en ovk parkerings-  pladsen Ø for havnesporet V for XL BYG Diges. En ovg findes også ved Sparbank Arena ved stadion. Derefter er sporet groet til, og der kan ikke cykles længere.

Tænk, for kun otte år siden kørte der på dette spor litra MY og AR. **Sk Kommune** burde vedligeholde havnesporet, så der igen kunne modtages gods vogne til havnen.

Fra Færøvej til rangerhoved

Nu mangler der er blive kigget på **Sk Havnebane** fra ovk ved **Færøvej** og hen til sporskifte på rangerhovedet i østenden af **Sk**. Dette sker **tirsdag 8. oktober 2013** og kan læses under denne datoangivelse.

Sk

Efter det solbeskinnede forfald skifter vejret til noget mere passende: gråvejr. Nu skal der ses på levende jernbanedrift (desværre i gråvejr), og der gøres fra den høje perron ved godsterminalen (uden spor). Bag den tomme forgrund (alle spor er borte, kun grus ligger på pladsen) ankommer kl. 12.34½ (±0) DSB **MFA 5062+62** med tog 723 (Ar-Str).

Banegårdsforpladsen har længe været under ombygning. Asfalten var meget holdet, og nu er der indrettet perroner med fem destinationsvisere med bogstaverne A til F. Rutebilstationen med pølsevogn er fjernede. Gelænder spærres på to sider af forpladsen.

(BL)

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

Kilde: Dansk Fremmedordbog, side 807, Munksgaard, 1997.

Ny adgangsvej fra ovk 108 til ovk 110 mellem Sk og Røb

DSB
728
8:33
8:18
a 8:45
9:15
9:25
9:37
9:40
9:45
9:52
10:03
10:05
10:15
10:23
10:30
10:36
10:47
10:42
10:51
10:58
11:14

Formålet med dagens udflugt er at fotografere den nye adgangsvej fra Øster Lidegård til de tilhørende marker: Hvor langt er maskinerne nået med anlæggelsen vej den nye vej?

Tilrejse fra **Str** sker – lige som i går – med tog RA 5422 (Str-Ar) med standsning i **Sk** kl. 8.28½-38.

Lige som i går trækker den skyfri, **gule** morgenhimmel til at drage til Skive og fotografere tog L 728 (Str-Ar) ved anlæggelsen af den nye vej langs nordsiden af banen fra ovk 108 hen til den usikrede ovk 110, der skal nedlægges. Tog 5422 har først afgang fra **Sk** kl. 8.38, så der er god tid til at cykle hen til **Sk Å** og få et billede af udkørslen med mosekonebryg fra åen.

Derefter haster det med at cykle op til ovk 108, idet materieltoget AM 7312 (Str-Vg) skal passerer Rønbjerg kl. 8.55, og der er over 5 banekilometer til ovk 108, hvorfra den nye bivej bygges hen til usikret ovk 110 ved **Øster Lidegård**. Mærkelig nok er vejen indtegnet på Det levende Danmarkskort fra 2002 i målforholdet 1:50.000.

Ankomst 8.53 til ovk 108, og der må improviseres for at finde et sted for at få vejen på skyggesiden af den lave bandedæmning med og toget. Det er forbavsende mange fotosteder mellem indkørselssignalet i **Røb** og ovk 110, mens der er fladt og fuldstændigt kedeligt landskab hen til ovk 108. Heldigvis befinder der sig et to meter højt og stort relæskab det rette side på nordsiden, så vejsignaler, den nye grusvej og toget danner et godt motiv kl. 8.56½, da AR AR 1025 blæser forbi.

Dette tog krydser i Højslev, og der er nu omkring 17 minutter til at nå hen til ovk 110 ved **Øster Lidegård**. Op over et "bjerg" og 1 km at cykle på en grusvej med store sten ned til gården uden stuehus. De to ==)))==)))==)))==)))== på ovk 110 står åbne, og da der ikke ser ud til at være markarbejde i gang i disse dage, må der være kranføreren

på den **gule** gravemaskine, der ikke har lukket dem.

Kl. 9.13½ passerer AR AR 1013 med tog RA 5421 (Ar-Str). Det krydser i **Vp** "eksprestoget", som er "hovedtoget"; det vigtigste tog at fotografere på denne solskinsformiddag. Derfor cykles der tilbage til solskinssiden af ovk 108, hvor der kan laves et telebillede med kilometertavle 75,4 dækkende FF-vognen. Der skiftes mellem de to eksponeringer fra blændeprioritering til lukkertidsprioritering, men kameraet fejler noget med indstillinger, så trods trykket på udløserknappen bliver det andet billede først taget seks sekunder efter. Da er fronten af DSB MFA 5018 dækket af bagsiden af uordenssignal 11.4 kl. 9.34. Øv, der koster en ny tur til ovk 108 i morgen.

DSB
728
8:33
8:18
a 8:45
9:15
9:25
9:37
9:40
9:45
9:52
10:03
10:05
10:15
10:23
10:30
10:36
10:47
10:42
10:51
10:58
11:14

Da tog 728 krydser i **Sk**, og det krydsende tog vil være her om ti minutter, må det bruges som trøstpræmie. En racercykel kan godt køre hen over en stubmark uden at "synke til bunds". Der er læhegn, hvor grene skal være forgrund.

Kl. 9.44 kommer AR AR 1015 "hen" over den flade mark med grusdynger bag ovk 108.

Da der er en time til næste tog mod **Str**, kan der lige så godt cykles hjem denne smukke formiddag i **oktober**. Det stiger en del op til **Røb**, hvor **Rønbjerg Købmandsgaard I/S** passerer. **KWIK SPAR** ser noget sort ud bag de mørke vinduer i skygge. Der må være åbent, men et kig ind ad vinduerne i indgangspartiet viser en tom butik. På glasindgangsdøren sidder der et **gul** A3-ark.

Åh, nej, atter er en købmand i et lokalsamfund, der er lukket. Sidste år (var det vist) lukkede købmanden i **Hæ** (Hørdum) lige modsat stationsbygningen, og i foråret **2013** lukkede **KWIK SPAR** i **UI**. Personførende tog ophørte med at standse i **Røb lørdag 26. maj 1979**. Isfabrikken er også lukket for år tilbage; kun skolen eksisterer endnu!

Op aftenen slås der op på <http://www.spar.dk/ronbjerg>, og hvor butikkens åbningstider står angivet. Det passer nu ikke, for da jeg stod foran butikken parkerede en yngre mand en bil ved siden af, og han sagde, at butikken var lukket tidligere i år. Der er nogen, der sover i timen ...

En del kumulusskyer er dannet. Bommene ==)))==)))==)))==)))== ved de to usikrede ovk 136 og 144 **Vp Str** står åbne, så de lukkes, som der står på skiltet ved vejsignalet.

(BL)

To 3/10 2013

Stadig spor af skinner i Est

Efter at have formiddagens fotoopgaver med at fotografere tog mellem ovk 108 og usikret ovk 110 **Sk Røb** er blevet færdige, er det naturligt at kigge på resterne af ned nedlagte **Est** (Estvad) i km 74,0.

Sidesporet var i brug sidste gang, da SJK MH 304 (g) med tog 6317 **lørdag 23. marts 2002** hentede 21 86 DSB 211 4 563-8 Hims på sidesporet.

Kun sporskiftet i strækningssporet er fjernet. I TIB (V) er **Est** fjernet med rettelsesbladene gyldige **mandag 1. oktober 2012**. Det bliver spændende at se, hvor mange år der går, før **Est** bliver fjernet fra TKV.

Siden sporskiftet i strækningssporet blev fjernet for et år siden, er der intet sket. Alle spor og sporskifter ligger der stadig. Dog er der spændt spændebånd ud fra den søndre skinne til det høje hegn for at fastholde dets position.

Nedkørsel ad Glyngørebanen

På cykelturen fra **Est** til **Sk** cykels der før den 175 meter lange jernbanetunnel ned ad **Galgebakken**, der ender ved traceen for **Glyngørebanen**. At dette gøres, skyldes lysten til at finde nye steder, hvorfra tog L 728/L 1628 (Str-Ar) vil være godt at fotografere.

Solskinnets retning har kun drejet sit lidt efter togenes normale passagetid omkring kl. 9,35. Der er et flot lys på den sydligere tunneludmunding, hvor en kvindelig løber sætter tunnelens størrelse i proportioner.

Dernæst trilles der knap 0,2 km længere ned ad banen til den tidligere jernbanebro over Frederiksdal Allé. Klik.

1
1 – Kan der mon laves et billede af et tog på (det vil desværre sige ved) **Glyngørebanen**?
Ja, for det kan lade sig gøre i km 1,1. Klik (uden tog).

– Også nede ved mærke Rangergrænse  og udkørselssignalet?

Ja, men her dækket et lavere hegn noget. Klik.

Cykelstien ender oppe foran station på forpladsen, der er under ombygning.

Læs eventuelt »**På tur – cykeltur. Banesti Skive-Glyngøre**« på linket

http://www.lgbertelsen.dk/cykelture/banestier/enkeltbaner_okt_2011/banesti_skive_glyngoere.pdf
(BL)

Store Heddinge station reddet

I dag blev **Store Heddinge** station reddet i sidste øjeblik; se et par minutter inde i

<http://www.tv2east.dk/video/2013-10-03/dagens-regionale-nyheder-1930-3-oktober-2013>.

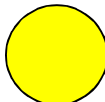
(JSL via BL)


Ti 8/10 2013

Østende af Sk Havnebane

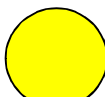
Tirsdag 1. oktober 2013 blev det meste af den kommunale havnebane i **Sk** gennemset (beskrevet under denne datoangivelse), og i dag fortsætter arbejdet på det resterende stykke fra **Færøvej** til rangerhovedet i østenden af **Sk**.

I asfalten på **Færøvej** ligger der to spor, hvor det søndre er havnebanen, og det nordre kommer fra en vaskehal.

Nogle dekameter¹¹⁾ Ø for **Færøvej** findes sporskifte 8, hvor højre spor fra sporskiftet ender foran vaskehallen. 

Der må have været et sporskifte 9, for hvor asfalten på parkeringspladsen til en ejendom, beliggende på **Øster Fælled Vej**, findes et kort skinnehoved  støbt ned i cement. Det er en gammel og slagsikker udgave af mærket "Frispor". Der ligger en stapel af sporrammer ved siden af.

– Måske lå her den halve englænder, set i **2005**, der ikke kan findes i ukrudtet i dag?

 Lige før vestsiden af **Øster Fælled Vej** ligger sporskifte 10, hvor den **gule** ost på den ene side har en cirkulær, **gul** reflekstavle med nummeret **10**. På vestsiden af vejen står et flere meter højt træstativ \wedge

Dét skal fjernes, hvis trafikeres.

Videre mod Ø kommer der gyvel (*Cytisus*). På otte år har og til sidst står de så tæt, at cyklens må efterlades midt i junglen ulåst, for



havnebanen skal

høj bevoksning. Netop i sporet gror panterne netop en højde på 3-4 meter, styr ikke har zigzagges igennem. Den her kommer ingen levende menne-

TIL LEJE

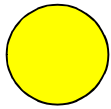
2.800 m²

lager og logistik

¹¹⁾ de*ka*me*ter sb., -en, dekameter, -ne (10 meter).

Kilde: [Retskrivningsordbogen](http://www.dsn.dk/ro/ro.htm?q=) <http://www.dsn.dk/ro/ro.htm?q=>

sker. På begge sider af svellerne er der mere fremkommeligt, og til sidst lysner det forenden af pionerplantetunnelen, for indkørselssignalet rager højere op.



Tilslutning til rangerhovedet finder sted i sporskifte 11. Her er skoven af gyvel knap så høj, kun 1-1½ meter. Da indkørselssignalet viser dette signal kunne det være passende med et billede af blanke skinner med et forbikørende tog. Kl. 13.33½ (+½) passerer langsomt AR AR 1016 med tog 5447 (Ar-Str). "Tilrejse" gennem junglen igen.



Huset med vognvægten er forsvundet for flere år siden. Baneafdelingens pæne "villa" – bygget i **gule** mursten sikkert i **1962-1963** ved anlæggelsen af den nuværende station – er ligeledes forsvundet for nogle år siden. Foran huset var der opstillet et vingehjul med årstallet **1899** nedenunder; et tidligere monument.



Der findes stadig to sidespor lige Ø for det sted, hvor huset lå. Tomten efter det **gule** hus og de to sidespor samt den enorm dyre sporstopper kan ses på <http://map.krak.dk/> **1899** Skive, forstørrelsesgrad i **Hybrid** på **17** ved enden af og ved svinget på **Færøvej**.

Hermed afsluttes flere dages nedslående gennemgang af **Tomme Sk.**
(BL)

Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, ekspropriationsforretning den 8. og 9. oktober 2013

EKSPPROPRIATION

Med henblik på udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

TIRSDAG DEN 8. OKTOBER 2013

Forretningen begynder kl. 9.15 på ejendommen Kinovej 2, Vamdrup og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 5 ...

Jeg indkalder derfor såvel ejere og brugere af ejendommen som enhver anden, der har en interesse at varetage, til at møde ved forretningen enten personligt eller ved stedfortræder med skriftlig fuldmagt.

Forretningen fortsætter kl. 10.45 på ejendommen Ballegårdsvej 15, Vamdrup og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 13.30 på ejendommen Bastrup Skovvej 10, Vamdrup og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse ...

Forretningen fortsætter herefter kl. 14.45 på ejendommen Farrisvej 24, Rødding og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse ...

Endelig fortsætter forretningen kl. 16.15 på ejendommen Sønderbyvej 3, Sommersted og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse ...

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/417>, **onsdag 4. september 2013**
(BL)

On 9/10 2013

Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, ekspropriationsforretning den 8. og 9. oktober 2013

EKSPPROPRIATION

...

ONSDAG DEN 9. OKTOBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.30 på ejendommen Parkvej 3, Sommersted og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 10.00 på ejendommen Sønderløkke 9, Sommersted og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 5 under løbenummer 15.

Endelig fortsætter forretningen kl. 10.45 på ejendommen Gammel Stadsvej 2, Vojens og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 5 under løbenummer 16.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/417>, onsdag 4. september 2013
(BL)

On 9/10 2013

Forside > Banearbejde > Jylland > Naboinformation Jylland > Overkørsel ved Skive bygges om
Overkørsel ved Skive bygges om

Udsendt til naboer 800 m fra overkørslen

Banedanmark går om kort tid i gang med de indledende arbejder til en forbedring af sikkerheden ved den offentlige overkørsel på Lundhedevej ved Skive. Vi udvider i første omgang vejen gennem overkørslen og anlægger en mindre rundkørsel. Siden suppleres det nuværende lys- og lydsignal med bomme.

Lundhedevej lukket i perioder 21. oktober – 8. november 2013

Lundhedevej vil derfor være lukket ved jernbaneoverkørslen i perioder i tidsrummet 21. oktober - 8. november 2013.

Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Undskyld vi støjer

Der kan forekomme mindre støjgener i forbindelse med vores arbejde. Det beklager vi og håber på din tålmodighed. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=19297>, onsdag 9. oktober 2013

Ovk 108

Der er ovk 108 i km 75,3 Sk-Røb.

(BL)

Forside > Banearbejde > Jylland > Naboinformation Jylland > Overkørsel i Hjerm ved Struer bygges om
Overkørsel i Hjerm ved Struer bygges om

Udsendt til naboer 500 m fra overkørslen

Banedanmark går om kort tid i gang med de indledende arbejder til en forbedring af sikkerheden ved den offentlige overkørsel på Sofienlundvej i Hjerm. Vi udvider i første omgang vejen gennem overkørslen. Siden suppleres det nuværende lys- og lydsignal med bomme.

Sofienlundvej lukket i perioder 21.- 31. oktober

Sofienlundvej vil derfor være lukket ved jernbaneoverkørslen i perioder i tidsrummet 21.-31. oktober 2013.

Lokale vejskilte vil henvise til andre veje.

Undskyld vi støjer

Der kan forekomme mindre støjgener i forbindelse med vores arbejde. Det beklager vi og håber på din tålmodighed. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=19298>, onsdag 9. oktober 2013

Ovk 379

Ovk 379 i km 195,8 i **Hm** har halvbomme og har haft det i mange år. Ovk 379 ligger på **Hm** station, idet stationsgrænsen befinder sig i km 195,9. Det må være en ikke lokalkendt, der har skrevet overskriften »i Hjerm ved Struer«.

(BL)

Forside > Banearbejde > Sjælland > Lejre-Vipperød > For naboer til banen > Naboinformation Lejre-Vipperød > Invitation til åbning af det nye vejanlæg i Tølløse
Invitation til åbning af det nye vejanlæg i Tølløse

Sendt til naboer i en radius af 400 meter af Tølløse Station den 4. oktober 2013

Invitation til åbning af det nye vejanlæg i Tølløse

Det nye vejanlæg ved stationen i Tølløse står nu klar til at blive taget i brug, og vi vil gerne invitere alle vores naboer med til åbningen.

Med vejanlægget er en ny 2.400 tons tung banebro støbt og skubbet på plads, og der er anlagt 600 meter ny vej med cykelsti samt en ny rundkørsel. Den nye rundkørsel vil fremover være det sted, hvor Kvarmløsevej bliver til Tølløsevej og vice versa.

Vejanlægget er en del af det erstatningsanlæg, som Banedanmark etablerer i forbindelse med, at overkørslen ved stationen i Tølløse nedlægges i 2014.

Åbningen foregår torsdag den 10. oktober kl. 16.30-17.30

Vi håber at se dig til åbningen torsdag den 10. oktober kl. 16.30-17.30 på den nyanlagte plads på hjørnet af Tølløsevej og Jernbanevej, foran den gamle bank.

På dagen vil der være mulighed for at parkere på begge sider af stationen og ved butikstorvet, men der vil ikke være mulighed for at parkere på den nye vej og den gamle del af Tølløsevej.

Vi byder på en lille forfriskning, og håber at se mange af jer.

Venlig hilsen
Banedanmark

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19265>, mandag 7. oktober 2013

Den beskrevne overkørsel er ovk 110 i km 54,8.

Der findes en ovk mere i **Tø**, og det er ovk 134 i km 37,8 den første ovk ud for den nedrevne remise på **mdt Tø** ved udkørsel mod **Øn**. Stationsgrænsen befinder sig i km 37,8.

(BL)

Nye erstatningsveje på Thyholm

Hw-Ln

Mellem **Mellemvej** med ovk 55 og usikret ovk 58 er det på nordøstsiden af banen en erstaningsvej under anlæggelse, så ovk 58 kan nedlægges.

Ln-Yd

Fra **Jestrupvej** anlægges en erstatningsvej S for banen hen til **Aavej**, hvor den usikrede ovk 65 nedlægges. **Jestrupvej** krydser lige ved østenden af perronen i **Ln** i ovk 63.

(BL)

Sø 13/10 2013

Veteranbanen Bryrup Vrads

Veteranbanen Bryrup-Vrads er en af Midtjyllands største turistattraktioner. Den kører på et stykke af den nedlagte Horsens-Silkeborg Jernbane, som lukkede i 1968. Turen går fra Bryrup til Vrads – en meget smuk tur på ca. 5 km, tæt forbi søerne Kvindsø, Kulsø og Snabe Igelsø.

Det er Danmarks korteste tur – men nok den smukkeste!

Kilde: http://www.veteranbanen.dk/viewpage.php?page_id=1

Bryrup-Vrads 5 km?

Påstande: »– en meget smuk tur på ca. 5 km,«
»For de 5 kilometer mellem Bryrup og Vrads ...«

Spørgsmål: – Er der 5 km fra Bryrup til Vrads?

Bevisførelse: 4 km fra Bryrup til Vrads.

Horsens – Silkeborg		
Fald tal	Fra Hs. km	
	—	Horsens(Hs)
01)	6,3	Lund(Ld).....
16	10,3	Lundum (Lm).....
03)	12,7	Stenbjerg(St).....
7	16,5	Østbirk(Øb).....
1	18,6	Vestbirk(Vb).....
12	21,2	Gammelstrup TS(Gm)
03)	23,6	Tønning(Tn).....
01)	27,4	Brædstrup(Bup) ...
5	30,7	Slagballe(Sb).....
14	34,2	Vinding(Vd).....
16	37,8	Bryrup(Br).....
7	41,8	Vrads(Vra).....
53)	46,8	Fogstrup TS(Fo)...
122)	50,8	Them By(Tm).....
16	55,8	Virklund(Vir).....
14	60,9	Silkeborg(Sl)

Kilde: Tjenestekøreplan for Horsens Privatbaner. Gyldig fra 26. maj 1963. Side 8.

Menes der »vejkilometer«, er der ifølge et opslag på <http://map.krak.dk/ruteplan/> fra **Bryrup** station, beliggende på **Hovedgaden 34**, ad **Hovedgaden, Vellingvej** og **Lystrupmindevej** til **Vrads** station, beliggende på adressen **Lystrupmindevej 15**, **4,3 km**.

Der har **ALDRIG** været »5 km«.

– *Måske skrives der »5 km« for at få banen til psykisk at virke længere, end den blev og er?*

Den tidligere Bryrup station

Veteranbanen brugte i sommeren 1969¹²⁾ stadig stationsbygningen i **Bryrup** beliggende på adressen **Østervang 1** som station. Se stationsbygningen med røde teglsten på www.krak.dk, Østervang 1 Bryrup, forstørrelsesgrad i **Hybrid** på **16**.

En journalist kunne tænkte:

»Da der tilsyneladende ingen stationsbygning ligger i kurven, hvor banen ender foran den tidligere ovk ved **Hovedgaden**, kunne det være, at den eksisterede lidt længere henne ad **Østervang**, der følger den gamle tracé mod **Hs**.«

Det gør den, men senere bliver stationens spor fjernet, og siden da og i dag begynder banen spor lige V for den tidligere ovk i **Hovedgaden**. Det vil sige, at VBV er kortere end 4,0 km.

Måles der en distance på Google Eart fra **Østervang 1** til skinnernes begyndelse lige V for **Hovedgaden**, bliver resultatet 0,16 km. Den nuværende **Bryrup** station må ligge i km 37,96. Da den nuværende ligger omkring 0,16 km tættere på Vrads end den oprindelige, kan der aldrig nogen siden have været »cirka 5 km«.

Bogen med **Veteranbanen Bryrup-Vrads** er udgivet af **HOLSUND** i 1994. På side 7, 2. spalte, står der: **Bryrupbanen ombygges og forlænges**

Bryrupbanens ombygning til normalspor indgik i den sidste store jernbanelov af 20. marts 1918 sammen med en forlængelse af banen fra Bryrup til Silkeborg, hvormed banens samlede længde ville blive øget fra 38,0 km til 60,9 km.

Påstand 5 km

På hjemmesiden for **Veteranbanen Bryrup Vrads** påstås det, at banen er cirka 5 km lang (eller kort).

I aviser gennem tiden skrives der ofte eller oftest »5 km«. Det er skribenter og journalister, der ikke gør deres arbejde godt nok og verificerer de taloplysninger, de måtte få og vil skrive om.

Bevisførelse for 4 km

Kigges der i Tjenestekøreplan for Horsens Privatbaner. Gyldig fra **søndag 26. maj 1963**, side 8, kan det ses:

km 37,8 Bryrup (Br)

km 41,8 Vrads (Vra)

Afstanden mellem **Bryrup** og **Vrads** var i **1963** og til banens lukning i **1968** 4,0 km. **Punktum!**

Påstand 5 km

I jernbanebogen **Veteranbanen Bryrup-Vrads** står der på side 19 i 1. spalte:

For de 5 kilometer mellem Bryrup og Vrads havde man derimod succes med at fremlægge en næsten parallelt for løbende cykelrute. Modstræbende accepterede Fredningsplanudvalget og Dansk Cyklistforbund.

Bevisførelse for 4 km

Hvis der menes »banekilometer«, har de otte personer i »Bogens redaktion og tilrettelæggelse« ikke kigget i en tjenestekøreplan. Afstanden **Bryrup-Vrads** var ved banens lukning i **1968** **4,0 km**.

¹²⁾ Kilde: Veteranbanen Bryrup-Vrads, side 20, Holsund, 1994.

Tillæg i Vrads

Da banens længde tilsyneladende er fra begyndelsen til enden af skinnerne, den totale længde, skal der tillægges distancen fra **Vrads** i km 41,8 hen til lige før den tidligere ovk med **Lystrupmindevej**. Skinnerne ender i norden af drejeskiven lige før vejen, og der er 0,09 km.

Vrads i km 41,8+ 0,09 km =	km 41,89
Banens østende i	<u>2 km 37,96</u>
Banens totallængde	<u>3,93 km</u>

VBV ER kortere end 4,0 km

Konklusion

Bryrup-Vrads 4 km!

Alle, der skriver »cirka 5,0 km«, bør ophøre med dette og skrive »cirka 4,0 km«

Nummer 1 til at ændre dette burde være webmasteren. Teksten burde være:

Veteranbanen Bryrup Vrads

... Turen går fra Bryrup til Vrads – en meget smuk tur på ca. 4 km tæt forbi søerne Kvindsø, Kulsø og Snabe Igelsø. ...

Flytning af stationen i Hs

– *Hvorfor har det betydning for kilometerangivelsen for Bryrup?*

– **Hs** stationen flyttede i **1929**, og det gjorde også den fælles station for HTJ/HV og HBS. Begge privatbaner skiftede også sporvidde fra 1000 mm til 1435 mm. Det har betydning for kilometrering af HBJ og den senere HBS.

En orientering om flytningen findes ved en søgning:

Horsens Station

Horsens Station er en [dansk jernbanestation i Horsens](#). Stationen lå oprindeligt ½ km længere inde i byen, hvor Vitus Beringsplads nu ligger, men blev i **1929** flyttet til sin nuværende placering ved Bygholm Å, der måtte omlægges.

Med flytningen fik sporet knap så skarpe kurver, og stationen blev udvidet, så der bl.a. blev plads til de to privatbaner til Bryrup og Tørring. De var tidligere smalsporede og havde deres egen privatbanestation, men blev i 1929 ombygget til normalspor, og så kunne de med fordel optages på DSB-stationen. Desuden var Horsens Kommune interesseret i at udbygge byen på det gamle stationsområde og videre ud mod den nye station.

...

Kilde: Fra Wikipedia, den frie encyklopædi, http://da.wikipedia.org/wiki/Horsens_Station

Kort over stationerne i Hs

– *Interesseret i at se på to kort, hvorfra og hvortil stationen flyttede i 1929?*

– Så slå op på  [Historiske Atlas](http://historiskatlas.dk/) <http://historiskatlas.dk/>

Vælg under **Kort** Lavkantkort *1945

Vælg under **Værktøjer** Tidslup. Så skulle der gerne komme en lup til syne eller vælg en lup med Højkantkort *1899. Klik eventuelt på signaturen i luppen og vælg Vis. Tidsluppen lukkes med et klik på **X**. Prøv eventuelt et vælg af andre årstal.

HORSENS TØRRING BANEN

På side 80 er der afbilledet en sporplan fra **1922** fra før flytningen af **Hs** station.

På side 79 står der, at **Hs** lå i km 0,0 og **Lund** i km 6,6. Hver bane havde eget spor mellem **Hs** og **Lund**; altså ikke dobbeltspor, men to enkeltsporede baner. Sammenlignes der med tjenestekøreplanen fra **1963** ses, at **Lund** nu ligger i km 6,3. Banerne afkortedes med 0,3 km.

I bogen **Veteranbanen Bryrup-Vrads** står der:

hvormed banens samlede længde ville blive øget fra 38,0 km til 60,9 km.

Det vil sige, at **Bryrup** først lå i km 38,0, og efter flytningen af stationen i **Hs** er det nye kilometertal 37,8. Afstanden blev reduceret med 0,2 km, mens differensen på før og nu er 0,3 km. Undervejs kan der være ændret 0,1 km yderligere på en række togekspektionssteder.

Dette ændrer intet i afstanden på 4,0 km mellem Bryrup og Vrads.

Kilder: Tjenestekøreplan for Horsens Privatbaner. Gyldig fra 26. maj 1963.

Horsens Tørring Banen, B. Wilcke, P. Thomassen, Dansk Jernbane-Klub 31, november 1973.

Veteranbanen Bryrup-Vrads, Holsund, 1994.

Rettelsesblad 4590 til TIB (V)**35. Sd-Sj**

Hastighedsprofil spor 1 Skjern.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblad 4590, **mandag 14. oktober 2013**

Stationsgrænsen i **Sj** ligger i km 110,7. Indkørselshastigheden ændres
 fra km 110,7-111,4 80 km/t. og 111,4-111,9 90 km/t.
 til km 110,7-111,9 90 km/t.

Nu er indkørselshastigheden 90 km/t., som den eksempelvis var **tirsdag 1. maj 1973**; en uge før armsignalerne blev taget ud af brug.

Nye erstatningsveje på Thyholm**Ln-Hw**

Mellem **Mellemvej** med ovk 55 og de usikrede ovk 54 og 53 er der på sydvestsiden af banen så småt begyndt på arbejdet med en erstaningsvej, så de usikrede ovk kan nedlægges.

Nye sveller i Str mellem sporskifte 109a og 107

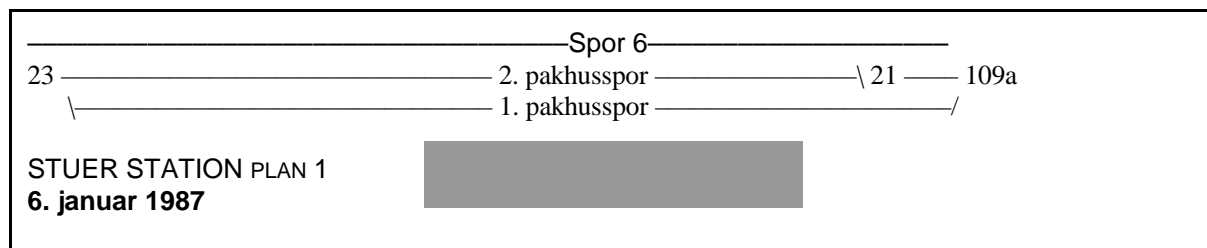
I et par måneder har der ikke kunne rangeres fra **Stumpen** bag sporskifte 107 på højbanen N om udkørselssignalet for 5 mod **Hw** og sporskifte 109a. Det forhindrede rg mellem Stumpen og spor 6 og 7, når der var en indkørsel/udkørsel fra spor 5 fra/til **Hw**.

I dag kører en **rød** gravemaskine med gummi- og jernhjul frem og tilbage fra venstre streng i sporskifte 21, da "nye" træsveller ligger klar til at blive fragtet derhen.

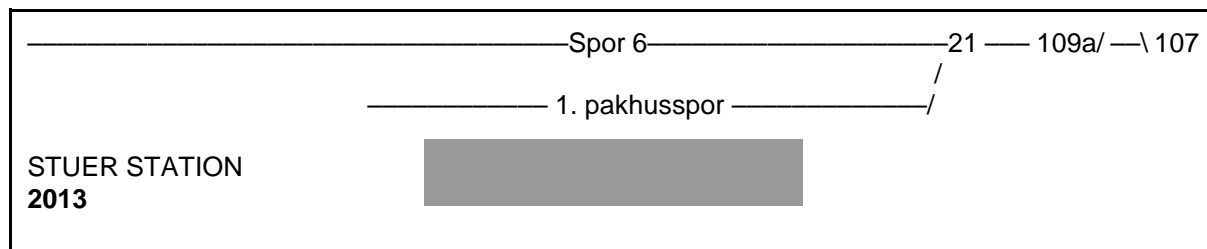
Sporplan ved Str pakhus

I STUER STATION PLAN 1 med enkelte rettelser fra **tirsdag 6. januar 1987** er indtegnet

1. pakhusspor ved rampen med sporskifte 109a i vestenden og i østenden sporskifte 23
2. pakhusspor med sporskifte 21 i vestenden og i østenden sporskifte 23. Fjernet for år tilbage.



I dag har 1. pakhusspor ved rampen sporskifte 21 i vestenden og en sporstopper i østenden.



I 1. pakhusspor står blandt andet sneplov 80 86 980 3 137-0 og 80 86 980 3 145-3, der kom dertil **lørdag 12. oktober 2013** fra **Ar**. Desuden står materiel fra Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer. En fortegnelse står under **SPECIALKØRETØJER**.

Gamle sveller fra Langåbanen sejlet bort

I den sidste måned og i **september 2013** det store lager af sveller på **Str Havn, Nordkaj**, blevet sejlet bort.

Gø stationsbygning revet ned

Onsdag 24. juli 2013 lykkedes det fra forpladsen at få et billede af stationsbygningen og et standsende persontog bagved. Det var VtV MT 152 (g) + 50 86 29-25 401-4 BHL + Au 253 + CLE 1672.

I dag lykkedes det også at lave et billede af et typisk (i veterantogsmæssig henseende) person bestående af MT 152 + Au 253 + CLE 1672, for hvor stationsbygningen skjulte det meste af den forreste del af toget, er der nu fuldt syn. En lods revet jord fortæller for den snart ældre generation, at her lå **Gø** (Gørding) stationsbygning. Der er rejst et over 2 meter højt trådnæt båret af træsøjler mellem den »harvede mark« og perron 1. Nogle med højhælede sko kunne komme galt af sted ...

Stadig La 40 i Hq

I 1. hovedspor **Hq** (Holsted), km 25,9, har en La **40** fra km 24,2 til km 25,9. Det vil sige 0,5 km før stationsgrænsen i km 24,7 til sporskiftet til det overgroede læssevejsspor. Der er trist ud, at sporet efter sporskiftet tilsyneladende ender i en birkeskov af to meters højde groende parallelt med spor 1.

Denne La **40** grundet "Banens tilstand" er over to år gammelt og udvidet flere gange. Eksempler:

søndag 6. november 2012 La **40** km 24,0-24,6 Længde 0,6 km Banens tilstand

torsdag 19. juli 2012 La **40** km 24,2-24,3 Længde 0,1 km Banens tilstand

lørdag 13. juli 2013 La **40** km 24,2-25,6 Længde 1,4 km Banens tilstand

uændret **onsdag 16. oktober 2013** La **40** km 24,2-25,6 Længde 1,4 km Banens tilstand

Det ligger tilsyneladende nye skærver (ikke så "rustne" som ellers på strækningen), men "Banens tilstand" er der ikke gjort nok ved.

"Banens" tilstand kan således også være dårlig og ikke udbedret på andre strækninger end strækning 31. Es-Str-Es **Vestkystbanen** med p.t. "kun" 11 La.

"Kun" 11 La på Vestkystbanen

Til samlingen af La er der kommet et par nye "Banens tilstand" og det på den første og sidste station for at gøre samlingen komplet. Begge stationers spor 1 er nu så dårligt, at deres hastigheder er sat ned fra TIB (V)'s 60 km/t. og ændret til La **40**.

I **Gu** (Guldager) blev der lagt et nyt spor 1 i **juli 2013**. I **Hm** er sporets tilstand blevet dårligere. Der er i sidste dage blev aflæsset fra en lastbil (desværre naturligvis, sporskifte **S 4** til læssevejen kan ikke benyttes mere) nye betonsveller på læssevejen, hvilket kunne tyde på en udskiftning af sveller en gang ude i fremtiden.

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Guldager	63,3	Spor 1	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Guldager	63,3	62,9-63,7	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Tistrup	87,4	86,9-87,7	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Lem Ringkøbing	127,0 139,2	127,8-128,0	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Lem Ringkøbing	127,0 139,2	135,6-139,4	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Ringkøbing	139,2	139,4-140,1	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Vemb Holstebro	168,2 186,6	172,7-172,9	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Vemb Holstebro	168,2 186,6	182,9-183,1	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Holstebro	186,6	186,8-187,0	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Hjerm	195,1	194,5-195,3	60	00.00	24.00	Banens tilstand
Hjerm	195,1	Spor 1	40	00.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: La, 31. Es-Str, onsdag 16. oktober 2013

Dertil kommer den permanent dårlige del af strækningen fra Lm til Rj, hvor sporet ikke blev udskiftet i efteråret 2002, som det blev mellem Sj og Vem. Det uskiftede spor er optaget som Fast hastighedsnedsættelse 80 i TIB (V) fra km 127,1 til km 135,6, hvorfra den efterfølgende La 80 i km 135,6-139,4 lige så godt kunne flyttes over til Fast hastighedsættelse. så ville "Banens tilstand" i den daglige La tilsyneladende se bedre ud, end den er.

(BL)

Lø 26/10 2013

Renoverede perroner i Hg

I oktober 2013 er perron 2 og 1 blevet renoverede. Perron 2 betjener spor 2 og har allerede i Driftsområde Helsingørs tid været forsøgt indstillet til renovering. Det er cirka 25 år siden!

(PL via BL)

Ma 28/10 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Renovering af elevator på Holbæk Station

Renovering af elevator på Holbæk Station

I perioden fra den 28. oktober til den 8. december 2013 vil elevatoren ved spor 2/3 på Holbæk Station være ude af drift.

For at forebygge nedbrud og sikre en stabil drift i fremtiden foretager Banedanmark en totalrenovering af elevatoren på spor 2/3 på Holbæk Station.

Selve elevatorstolen skal udskiftes, og der bliver installeret ny hydraulik. Desuden monteres der bl.a. nye døre, og væggene i elevatorskakten skal males.

På grund af renoveringen vil elevatoren på spor 2/3 være ude af drift i perioden fra den 28. oktober til den 8. december.

"Elevatorene på Holbæk Station har været plaget af fejl og nedbrud, og der er desværre ingen vej uden om en gennemgribende renovering. Banedanmark beklager ulejligheden for de passagerer, som ikke kan forcere trapperne," siger Banedanmarks projektleder Diana Høegh-Guldberg.

Handicappede og gangbesværede med rollator har mulighed for at få hjælp til at komme til og fra perronen via DSB's Handicapservice. Ring på 7013 1415 / tryk 6 mellem kl. 8 og 15 senest to dage før.

I starten af 2014 (uge 2 – uge 8) skal elevatoren på spor 1 igennem samme type af renovering.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19389>, mandag 28. oktober 2013

(BL)

Ti 29/10 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark udbedrer de meget omfattende stormskader på banen

Banedanmark Banedanmark udbedrer de meget omfattende stormskader på banen

Mandagens storm har forårsaget meget omfattende skader på jernbanen – også sammenlignet med tidligere storme.

Skaderne ramte både fjernbanen og den københavnske S-bane. Banedanmark havde et beredskab klar, har været og er fortsat i fuld gang med at fjerne væltede træer, udbedre nedrevne køreledninger og knækkede master. Også DSBs materiel blev beskadiget.

"Stormens store kraft kombineret med, at bladene fortsat var på træerne, har været medvirkende til, at vi fik så massive skader rundt om på banen i hele landet og på S-banen. Vi har haft alle vores egne folk og ekstra mandskab i gang rundt om i landet, og trafikken er og bliver løbende åbnet i takt med, at banen igen er farbar. Derfor opfordrer vi også alle til at holde sig løbende orienteret om trafikken på rejseplanen og på DSB's hjemmeside," siger Søren Boysen, teknisk direktør i Banedanmark.

"Vi har nu fået ryddet banen til trafik i langt størstedelen af landet og genskabt kørestrømmen fra blandt andet København til Odense. De steder, hvor vi fortsat har store udestående, er omkring det trafikale knudepunkt i Middelfart, hvor der er væltede træer i kørestrømsanlægget, og på strækningen fra Tinglev til grænsen, hvor vi fortsat er i gang med at udbedre skaderne. Hvornår de resterende skader på ikke mindst kørestrømsanlægget er udbedret, ved vi i morgen," siger Søren Boysen.

"På s-togsnettet vil banen være klar til væsentlige mere trafik fra i morgen – de store udfordringer lige nu er området ved Lyngby, hvor der er blæst et tag fra en nabobygning ud på skinnerne, og der er knækket en kørestrømsmast, samt på strækningen mellem Birkerød og Hillerød, hvor vi har mange væltede træer ved kørestrømsanlægget."

[Se pressebilleder fra stormen og oprydningsarbejdet](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19409>, tirsdag 29. oktober 2013
(BL)

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Lyngs-Hassing, ekspropriationsforretningen den 29. og 30. oktober 2013

EKSPPROPRIATION

Med henblik på nedlæggelse og sikring af en række overkørsler på jernbanestrækningen fra Lyngs til Hassing vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

TIRSDAG DEN 29. OKTOBER 2013

Forretningen begynder kl. 10.00 på Hotel Thinggaard, Jernbanegade 5, Hurup og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 79, 80 og 85.

Jeg indkalder derfor såvel ejere og brugere af ejendommene som enhver anden, der har en interesse at varetage, til at møde ved forretningen enten personligt eller ved stedfortræder med skriftlig fuldmagt.

Spørgsmål om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

Forretningen fortsætter herefter kl. 10.45 på Hotel Thinggaard, Jernbanegade 5, Hurup og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 74, 76, 77, 78, 99 og 102.

...

Forretningen fortsætter kl. 13.00 ud for ejendommen Gundgårdsvej 12, Bedsted Thy og omfatter de ejendomme, ...

ONSDAG DEN 30. OKTOBER 2013

Forretningen begynder kl. 8.15 ud for ejendommen Ny Refsvej 71, Hurup Thy og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Jeg indkalder derfor såvel ejere og brugere af ejendommene som enhver anden, der har en interesse at varetage, til at møde ved forretningen enten personligt eller ved stedfortræder med skriftlig fuldmagt.

Ved mødestedet vil ekspropriationens omfang blive påvist, og de berørte ejendomme vil blive besigtiget i fornødent omfang. Spørgsmål om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

Forretningen fortsætter kl. 11.45 ved offentlig overkørsel nr. 129, hvor kommunevej Vestergårdsvej krydser banen, og omfatter de ejendomme, ...

Endelig fortsætter forretningen kl. 14.00 ved offentlig overkørsel nr. 121, hvor kommunevej Storhøjvej krydser banen, og omfatter de ejendomme, ...

Ovennævnte fortegnelse over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere og brugere. Fortegnelsen og ekspropriationsplanen vil fra og med den 1. oktober 2013 være fremlagt til gennemsyn på Borgerservice i Thisted Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, den 25. september 2013
www.kommissarius.dk

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/419>

Hvor?

For ekspropriationsforretningerne, der sker **tirsdag 29. oktober 2013**, er ingen overkørselsnumre anført. For **onsdag 30. oktober 2013** står skrevet ovk 129 **Ur-Bn** (Hurup Thy – Bedsted Thy) og ovk 121 **Ur-Bn**.
(BL)

Der er god fremdrift i arbejdet på jernbanen efter stormen mandag. Banen er klar til togtrafik i størstedelen af landet, træerne er ved at være væk fra skinnerne og kørestrømmen genetableret i næsten hele landet. Der arbejdes fokuseret på at få de sidste få strækninger gjort klar til togtrafik.

Arbejdskøretøjerne har de seneste to døgn gennemkørt omkring 2500 kilometer spor, cirka 500 træer er blevet fjernet fra sporene, og kørestrømmen er nu genetableret de fleste steder i landet.

"Foreløbig har vi fjernet omkring 500 træer samt en lang række andre genstande, der har været blæst ned i sporet. Vi har fået genetablere kørestrømmen langt de fleste steder og er i fuld gang de sidste steder. Vi har stadig mandskab i gang i døgn drift, og det fortsætter vi med, indtil banen er klar," siger Søren Boysen, teknisk direktør i Banedanmark.

Status lige nu er, at strækningen fra Tinglev til grænsen åbnes for dieseltog senere på dagen, og det komplicerede arbejde med at genoprette kørestrømmen omkring Middelfart er afsluttet, så der nu er kørestrøm fra Helsingør til Tinglev i Sønderjylland.

"Hver gang vi bliver færdige et sted, giver det os mulighed for at sætte mandskabet ind et af de steder, hvor vi ikke er helt færdige," siger Søren Boysen, teknisk direktør i Banedanmark.

Det seneste døgn er følgende større arbejder afsluttet:

– Der er nu kørestrøm på hele strækningen mellem København og Tinglev, efter det komplicerede arbejde med at genoprette kørestrømmen omkring Middelfart er afsluttet.

– På Lyngby Station er det tag, der blæste ud over skinnerne, fjernet, og der er gjort klar til kørestrømsarbejdet.

– Alle træer fjernet fra S-tognettet. Det samme er de nu på langt størstedelen af fjernbanen

– Strækningen mellem Bramming og Tønder er genåbnet.

Følgende større arbejder resterer stadig:

– På Svendborgbanen, der blev hårdt ramt af mange væltede træer ud over skinnerne, er der foreløbig fjernet omkring 100 træer, og banen er klar til drift torsdag morgen.

– Mellem Tinglev og grænsen fjernes de sidste træer, og der vil blive åbnet for kørsel med dieseltog senere i dag, onsdag, og med eldrevne tog fra torsdag morgen.

– Der ligger omkring 25 store træer og står to tog på strækningen mellem Tinglev og Sønderborg, hvor der også er store skader på kørestrømmen. Det er nu muligt at få arbejdskøretøjerne frem til strækningen, som forventes genåbnet i løbet af næste uge.

– Genetablering af kørestrømmen på Lyngby Station. Arbejdet forventes afsluttet, så der kan køres S-tog gennem stationen lørdag morgen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=19400>, onsdag, den 30. oktober 2013

(BL)

To 31/10 2013

Væltede træer ved Øg

I dag rejses en tur fra **Str** til **Es** for at se, om og hvor træer kan være væltede ud i sporet under stormen **mandag 28. oktober 2013**. Det sker med tog RA 5208 (Str-Sj) og RA 5124 (Sj-Es) kørt af AR AR 1024.

På sms-meldingerne blev banestykket **Øg-Sj** spærret først, så det må være på dette stykke. Flere store træer lå ved I-signalet i nordenden af **Øg**. Flere af stammerne var savet over med en motorsav.

(BL)

Fr 1/11 2013

Der er ingen dato anført på disse beskriveser af stormskaderne, men de antages af være lagt på hjemmesiden **fredag 1. november 2013**. Bemærk, ingen dato ved ugedage, og ugedagene følger i modsat kronologisk rækkefølge.

(BL)

Efter stormen, der hærgede Danmark 28. oktober 2013, har Banedanmark været i fuld gang med at få banen til normal drift efter de massive skader, og stort set hele jernbanen er nu farbar.

Fredag eftermiddag

Jernbanenettet er ved at være fuldt farbart igen efter stormen i mandags, og her i weekenden meldes de sidste to strækninger også klar til trafik. Sønderborgbanen mellem Tinglev og Sønderborg bliver teknisk klar til drift sidst på dagen.

På Lyngby Station er Banedanmark i færd med det afsluttende kørestrømsarbejde, og der kan igen køre S-tog gennem Lyngby station lørdag morgen. Dermed er hele infrastrukturen på S-togsnettet klar efter stormen.

I forbindelse med den kraftige vind, der er meldt for den kommende weekend, har Banedanmark et ekstraordinært beredskab på plads.

Fredag morgen

Arbejdet på Sønderborgbanen mellem Tinglev og Sønderborg er i god fremdrift. De mange træer, der var væltet ud over banen, og de to tog, der holdt på strækningen er væk, og skaderne på kørestrømsanlægget viste sig ikke at være så alvorlige som frygtet.

På Lyngby Station nærmer arbejdet med at genetablere kørestrømmen sig sin afslutning, og det forventes, at der igen kan køre tog på strækningen fra lørdag morgen.

Torsdag eftermiddag

Ved frokosttid blev strækningen mellem Tinglev og grænsen åbnet til trafik, og dermed er skinnenettet klar i stort set hele landet. Der er kun to steder tilbage, hvor der ikke kan køre tog.

– På Sønderborgbanen skrider arbejdet fremad, og man er nu halvvejs gennem strækningen, hvor over 25 store træer væltede ud over banen under stormen og to tog strandede på strækningen

– På Lyngby Station fortsætter arbejdet med at genetablere kørestrømsanlægget. Det forventes, at der igen kan køre tog gennem Lyngby Station lørdag morgen.

Torsdag morgen

Siden stormen har Banedanmarks arbejdskøretøjer gennemkørt 2500 kilometer bane, og der er nu fjernet over 500 træer, der lå over skinnerne eller i kørestrømsanlægget. Svendborgbanen åbnede torsdag morgen, kørestrømsanlægget er genetableret i næsten hele landet, og der er kun ganske få steder, hvor der ikke er togdrift.

– Omkring Lyngby Station er arbejdet med at genetablere kørestrømmen i fuld gang, og det forventes, at der kører tog gennem stationen fra lørdag.

– På Sønderborgbanen mellem Tinglev og Sønderborg fortsætter Banedanmark med at fjerne de mange væltede træer og få genetableret kørestrømmen. Strækningen forventes genåbnet i næste uge.

– Strækningen fra Tinglev til grænsens forventes åbnet i løbet af dagen.

Onsdag eftermiddag

Banen er klar til togtrafik i næsten hele landet, træerne er ved at være væk fra skinnerne og kørestrømmen genetableret i næsten hele landet. Der arbejdes fokuseret på at få de sidste få strækninger gjort klar til togtrafik.

Der er nu kørestrøm på hele strækningen mellem København og Tinglev, efter det komplicerede arbejde med at genoprette kørestrømmen omkring Middelfart er afsluttet.

På Lyngby Station er det tag, der blæste ud over skinnerne, fjernet, og der er gjort klar til kørestrømsarbejdet. Arbejdet forventes afsluttet, så der kan køres S-tog gennem stationen lørdag morgen.

Alle træer fjernet fra S-togsnettet. Det samme er de nu på langt størstedelen af fjernbanen.

På Svendborgbanen, der blev hårdt ramt af mange væltede træer ud over skinnerne, er der foreløbig fjernet omkring 100 træer, og banen er klar til drift torsdag morgen.

Mellem Tinglev og grænsen fjernes de sidste træer, og der vil blive åbnet for kørsel med dieseltog senere i dag, onsdag, og med eldrevne tog fra torsdag morgen.

Der ligger omkring 25 store træer og står to tog på strækningen mellem Tinglev og Sønderborg, hvor der også er store skader på kørestrømmen. Det er nu muligt at få arbejdskøretøjerne frem til strækningen, som forventes genåbnet i løbet af næste uge.

Onsdag morgen

Natten igennem har Banedanmark arbejdet i hele landet for at udbedre skaderne efter stormen.

Tønderbanen er atter åbnet for trafik, og de store pendlerstrækninger Ringsted-København og Kalundborg-København er frigivet til trafik.

Skaderne på Lyngby station er fortsat under udbedring. På Lyngby station er der omfattende skader på kørestrømsanlæg og kørestrømsmaster.

Onsdag morgen fortsættes desuden det intensive arbejde på Sønderborgbanen, på banen mellem Tinglev og grænsen samt Svendborgbanen.

Tirsdag eftermiddag

Banen er nu ryddet til trafik i langt størstedelen af landet og kørestrømmen er genskabt fra blandt andet København til Odense. Der er fortsat store udeståender omkring det trafikale knudepunkt i Middelfart, hvor der er væltede træer i kørestrømsanlægget, samt på strækningen fra Tinglev til grænsen, hvor Banedanmark fortsat er i gang med at udbedre skaderne.

Hvornår de resterende skader på ikke mindst kørestrømsanlægget er udbedret, vil der være klarhed over onsdag.

På S-togsnettet vil banen være klar til væsentlig mere trafik fra onsdag. De store udfordringer lige nu er:

- Området ved Lyngby, hvor et tag fra en nabobygning er blæst ned ud på skinnerne og en kørestrømsmast er knækket.
- Strækningen mellem Birkerød og Hillerød, hvor der er mange væltede træer ved kørestrømsanlægget.

Tirsdag formiddag

Banedanmark er i fuld gang med at udbedre skaderne.

Se billeder af de massive stormskader rundt i landet

Blandt skaderne er:

S-banen:

- På Dyssegård station er flere træer væltet ned over både køreledninger og skinner, så der i det ene spor slet ikke kan køre tog.
- På Lyngby Station blæste et tag ned over skinnerne.
- Store skader på kørestrømsanlægget mellem Gentofte og Hillerød.
- Et træ er væltet ned i en køreledning ved Nørreport station.

Landstrafikken:

- På Kystbanen er flere træer væltet ned over banen.
- Træer væltede ned over banerne i Sønderjylland.
- Mellem Korsør og Sorø er vi i fuld gang med at fjerne væltede træer.
- Mellem Middelfart og Kauslunde beskadigede køreledninger
- På strækningerne Odense-Svendborg, Bramming-Tønder og Vamdrup-Vojens er arbejdet med at gøre banerne fremkommelige også i fuld gang.

Tirsdag morgen

Trafikken kører uregelmæssigt flere steder i landet. Følg trafikinformation på www.dsb.dk og www.rejseplanen.dk

Natten til tirsdag

Natten igennem har Banedanmark sat ekstra mandskab ind og gennemkørt samtlige strækninger for at få det fulde overblik over, hvor store skader stormen har forvoldt.

Mandag

Stormen hærgede store dele af landet, og trafikken måtte indstilles i hele landet syd for Århus og på S-banen, fordi det ikke var sikkerhedsmæssigt forsvarligt at køre.

Kilde: <http://www.bane.dk/visTema.asp?artikelID=19386>

Fotos stormskader

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19388>

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Jernbanen klar efter stormen

Jernbanen klar efter stormen

Jernbanenettet er ved at være fuldt farbart igen efter stormen i mandags, og her i weekenden meldes de sidste to strækninger også klar til trafik.

Sønderborgbanen mellem Tinglev og Sønderborg bliver teknisk klar til drift sidst på dagen. De mange træer, der var faldet ned over skinnerne, er nu fjernet, og skaderne på kørestrømsanlægget viste sig ikke at være så omfattende som på andre strækninger.

"På Sønderborgbanen har vi fjernet over 50 træer, der lå hen over sporet, og fået bugseret de to togsæt væk, der holdt på strækningen. Det viste sig, at der var færre skader på kørestrømsanlægget efter stormen, end hvad vi havde andre steder, og derfor kan vi frigive strækningen til trafik hurtigere end forventet. Nu er DSB i fuld sving med at få togsæt og personale klar, så der er togtrafik fra lørdag," siger Søren Boysen, teknisk direktør i Banedanmark.

Sporet fra Tinglev til grænsen er klar til drift, men da der stadig arbejdes med stormskaderne på den tyske side af grænsen, kører godstrafikken lige nu ekstraordinært over grænsen via strækningen Bramming-Tønder- Niebüll, indtil sporet igen er klar til Padborg på den tyske side af grænsen.

På Lyngby Station er Banedanmark i færd med det afsluttende kørestrømsarbejde, og der kan igen køre S-tog gennem Lyngby station lørdag morgen. Dermed er hele infrastrukturen på S-togsnettet klar efter stormen.

Ekstra beredskab søndag

I forbindelse med den kraftige vind, der er meldt for den kommende weekend, har Banedanmark et ekstraordinært beredskab på plads:

"Vi har fjernet de mere end 500 væltede træer fra skinnerne, men fra vores gennemkørsel af de 2500 km jernbane kan vi se, at flere træer kan være påvirket af stormen, og samtidig er jordbunden blød efter regnvejr. Derfor har vi vores beredskab klar, hvis flere træer giver efter som følge af stormskader og skaber gener for togtrafikken.", siger Søren Boysen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19427>, fredag 1. november 2013
(BL)

Sø 3/11 2013

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Ekstra beredskab søndag

Ekstra beredskab søndag

I forbindelse med den kraftige vind, der er meldt for den kommende weekend, har Banedanmark et ekstraordinært beredskab på plads:

"Vi har fjernet de mere end 500 væltede træer fra skinnerne, men fra vores gennemkørsel af de 2500 km jernbane kan vi se, at flere træer kan være påvirket af stormen, og samtidig er jordbunden blød efter regnvejr. Derfor har vi vores beredskab klar, hvis flere træer giver efter som følge af stormskader og skaber gener for togtrafikken.", siger teknisk direktør Søren Boysen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19428>, søndag 3. november 2013
(BL)

Ti 5/11 2013

Første spadestik til »Køge Kyst«

I dag skulle der tages første spadestik til »Køge Kyst«, vist i første omgang vejoplægning ved Teaterbygningen, der ligger lige ved den store ovk 115 i km 53,9

(JSL via BL)

On 6/11 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark underskriver kontrakt om nyt kontrolcenter i Fredericia

Banedanmark underskriver kontrakt om nyt kontrolcenter i Fredericia

Banedanmark har netop skrevet kontrakt med Hansson & Knudsen A/S om at bygge det andet af to kontrolcentre, der i fremtiden skal styre landets togtrafik.

Det bliver det danske entreprenørselskab Hansson & Knudsen A/S, der skal bygge Banedanmarks nye kontrolcenter i Fredericia. Første spadestik tages i november, og i efteråret 2015 skal bygningen stå klar. De første medarbejdere forventes at flytte ind i 2016.

Banedanmark har netop underskrevet kontrakten til en samlet værdi på ca. 110 mio. kr. med Hansson & Knudsen A/S. Kontrolcenteret bliver en vigtig brik i jernbanens kommende signalprogram og indrettes i tæt samarbejde med leverandøren af det nye signalsystem i Vestdanmark – Thales Balfour-Beatty.

"Hansson & Knudsen gav det konkurrencemæssigt bedste tilbud, og vi glæder os til samarbejdet," siger Morten Søndergaard, programdirektør i Banedanmarks Signalprogram.

Fra det nye kontrolcenter skal Banedanmarks medarbejdere styre og overvåge den vestlige del af landets togtrafik i takt med at det nye signalsystem på jernbanen tages i brug. Det nye signalsystem vil bidrage til at forbedre togenes rettidighed væsentligt og være med til at fordoble jernbanens transportkapacitet.

Det nye kontrolcenter bliver fem etager højt, cylinderformet og bliver bygget op om det halvrunde kontrolrum i midten. Kontrolcenteret – også kaldet Trafiktårnet Vest – kommer til at ligge på Banegårdsvej 1 i Fredericia.

Også nyt center i Øst

Udover det nye kontrolcenter i Fredericia, er der også ved at blive bygget et nyt kontrolcenter i København til styringen af trafikken i Østdanmark. Her har Banedanmark for nylig indgået aftale med KPC Byg A/S om at færdiggøre byggeriet, efter E. Pihl og Søn i august gik konkurs.

[Læs mere om Signalprogrammet](#)

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19434>, onsdag 6. november 2013
(BL)

Det sidste af Løgstørbanen er forsvundet

Her i skumringen ses der fra et tog, at de sidste 1,8 km fra den nedlagte ovk 54, **Morsøvej**, mellem **Ltr** (Løgstrup) og indgangssporskiftet i **mdt Vg** og **Vg**, nys var fjernet. Der er monteret på et stykke nye metalhegn, der skal bære det kommende trådnet mellem den kommende cykelsti og den endnu (heldigvis) eksisterende **Langåbane**. I skumringen fløj gnister fra en skærebærer, da en mand under vejbroen med **Indre Ringgade** var ved at skære skinnerne i stykker. Det ene af de to spor på **mdt Vg** langs spor 1 er fjernet.

- Mon alle spor på mdt Vg skal væk, fordi cykelstien skal forløbe S om rundremisen?
- Hvad sker der med drejeskiven?

Den fungerende ved **FC Vg** mener, at i forbindelse med omdannelse til et kultur, skal alt jernbanerelaterede væk fra remisen. Materiellet skal flyttes til **Handest**. Drejeskiven skal vist også væk; den er dog bevaret med **mdt Bb**, se <http://da.wikipedia.org/wiki/RemisenBrande>

Relæskab til ovk 300 Hn-Ha sprængt

En rørbombe i relæhytten til ovk 300, så ovk 300 virker ikke mere. Alle tog skal derfor køre "På sigt" fra AM 2136 til AM 2139 (2 km), standse foran ovk 300, hhv. fra AM 1137 til AM 1135, hvilket koster 4-5 minutter i tabt køretid. Det vil tage nogle dage at skaffe nye relæer.

Ovk 330 i km 136,2 har fire bomme og ligger mellem **Hn** (Hinnerup) i km 131,8 og **Ha** (Hadsten) i km 141,1.

Der vælges efterfølgende midlertidigt at lukke ovk 300, **Hårvad**, og det kan læses i La:

24. Ar-Ab

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Hinnerup	131,8	Km 136,2		00.00	24.00	Overkørsel 300 midlertidigt nedlagt
Hadsten	141,1					

Samme meddelse er anført under **24. Ab-Ar**.

Denne ændring La opdages først **mandag 11. november 2013**, og **torsdag 7. november 2013** stod den ikke i La. Ovk 300 må midlertidigt være lukket begyndende en af dagene **fredag 8. november – søndag 10. november 2013**.

(BL)

To 7/11 2013

[Forside > Banearbejde > Sjælland > Ringsted-Femern Banen > Information til naboerne > Naboinformation Ringsted-Femern > Banedanmark fjerner huse langs Ringsted-Femern Banen](#)
[Banedanmark fjerner huse langs Ringsted-Femern Banen](#)

Sendt til naboer i en radius af 300 meter fra de pågældende ejendomme.

Banedanmark skal gøre banen mellem Ringsted og Holeby på Lolland klar til den kommende tunnelforbindelse til Femern.

I den forbindelse har vi overtaget følgende ejendomme og begynder nu at rive dem ned:

- Gåbensevej 34, Skjernevej 4 og 5, Nørre Alslev
- Dalkærvej 28 og Ålekistevej 30, Vordingborg
- Hasbjergvej 111, Lundby
- Jernbanevej 5 og Tårngade 26, Eskilstrup
- Åhaven 10, Nykøbing F
- Hedevej 6, Herlufmagle
- Ringstedgade 211b, Næstved

Arbejdet sker i dagtimerne, og vi forventer at være færdige midt i december i år.

Mens vores entreprenør arbejder, kan der være gener i form af støv og støj. Desuden vil der være forøget trafik i området med store maskiner som lastbiler og gravemaskiner.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19438>, torsdag, den 7. november 2013

(BL)

Sø 10/11 2013

Stationsbygningerne i Rm og Kr rives ned

I nær fremtid nedrives stationerne i **Rm** (Herlufmagle) og **Kr** (Klarskov), se mere på <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19438>.

(JSL via BL)

Sø 10/11 2013 – sø 24/11 2013

Forside > Banearbejde > Jylland > Naboinformation Jylland > Udskiftning af sveller omkring Skørping Udskiftning af sveller omkring Skørping

Fra den 10. til den 24. november 2013 skal Banedanmark udskifte sveller i jernbanesporret på begge sider af Skørping Station – ca. 6 km på hver side af stationen.

"Der er konstateret revner i svellerne på strækningen, og det indebærer, at togene pt. maksimalt må køre 80 km/t. for at minimere belastningen på banen. Når svellerne er udskiftet, kan togene igen sætte hastigheden op til 120 km/t.," fortæller assisterende projektleder hos Banedanmark, Stefan Normann.

Arbejdet vil blive udført i to etaper.

Etape 1 – nord for Skørping:

Fra søndag den 10. november kl. 01 til mandag den 18. november kl. 05 udskiftes der sveller mellem Støvring (Hagensvej) og Skørping.

Etape 2 – syd for Skørping:

Fra fredag den 15. november kl. 20.45 til søndag den 24. november kl. 05 udskiftes der sveller fra Skørping og ca. 6 km sydpå (Rold Skov).

Overkørsel spærres alligevel ikke

I forbindelse med svelleudskiftningen har Banedanmark i Rold Skov Bladet tidligere annonceret en midlertidig lukning af overkørslen i Skørping i weekenden den 15. til 18. november.

Det bliver imidlertid alligevel ikke nødvendigt at spærre jernbaneoverkørslen.

"Det har vist sig, at svellerne i selve overkørslen er af nyere dato end ude på strækningen, og da overkørslen alligevel nedlægges til næste år, er der ikke behov for at udskifte svellerne her. Derfor kan vi undgå at lukke overkørslen helt for vejtrafik," forklarer Stefan Normann.

I stedet kan der forekomme kortere intervaller på 5-10 minutter, hvor overkørslen lukkes, fordi et arbejdsredskab skal passere. Ved disse korte lukninger vil der være en sikkerhedsmedarbejder på stedet til at afvikle eventuel trafik.

Sådan udføres arbejdet

Selve udskiftningen af svellerne vil ske ved hjælp af flere mindre sporkørende kraner, og arbejdet vil blive udført i døgndrift.

"Først skal svellerne graves fri af skærverne, hvorefter de kan tages ud fra sporet fra siden. Herefter skubbes de nye sveller ind, skinnerne genmonteres – og til sidst fyldes skærverne tilbage i sporet. Skærverne komprimeres maskinelt, og til sidst justeres sporet, så det kommer til at ligge nøjagtigt som før," forklarer Stefan Normann.

Togtrafikken

I hele arbejdsperioden fra den 10. november kl. 01 til den 24. november kl. 05 vil der være reduceret togdrift i begge retninger på strækningen Aalborg-Hobro.

I weekenden 15. november kl. 20.45 til 18. november kl. 05 vil Skørping Station være spærret i begge spor, og togdriften erstattes i denne weekend med buskørsel mellem Aalborg og Hobro.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19443>, fredag 8. november 2013

Mere præcist kan de dårlige

24. Ar-Ab

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Hobro	199,0	216,4-221,7	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Skørping	222,1					
Skørping	222,1	227,6-228,3	80	00.00	24.00	Arbejde i nabosporet
Ellidshøj	234,1					

24. Ab-Ar

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Aalborg	248,4	241,8-241,6	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Ellidshøj	234,1					
Ellidshøj	234,1	228,3-221,5	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Skørping	222,1					

Kilde: La, mandag 11. november 2013

(BL)

Ma 11/11 2013

Rettelsesblade 1526-1528 til SIN (V)

Instruks 24.1

Plan 24.1

Instruks 24.1 ledig.

Kilde: SIN (V) rettelsesblade 1526-1527, mandag 11. november 2013

Godsbanen Gudenåen-Strømmen nedlægges

Teksten, der forsvinder fra Instruks 24.1, side 347-6 til 350-14, dateret mandag 5. maj 2008, er:

Gudenåen Godsbanen Gudenåen-Strømmen	Instruks 24.1
1. Gudenåen sidespor	
1.1. Almindelige bestemmelser	
Sidesporet ligger i km 166,5 mellem Stevnstrup og Randers og er tilsluttet højre spor Stevnstrup- Randers ved sporskifterne 01a/b. Sidesporet betragtes som endestation for godsbanen, ...	

Det vil sige, at endnu en godsbane nedlægges.

– Det vil betyde, at DSB Museumstog ikke mere kan køre til AI (Allingåbro).

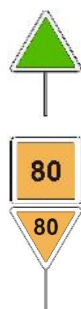
– Mon **Rd Kommune** er blevet spurgt, om der er behov for at kunne fragte jern til **Stø** (Strømmen 1881-2013), som der skete før i tiden?

(BL)

Rettelsesblade 2398-2441 til SR

Standsignaler har fået 28 nye tegninger med eksempler på opstilling ved La og Fast hastighedsnedsættelse. Den grønne streg er gul, hvor der er en hastighedsnedsættelse.

Kilde: SR, rettelsesblade 2398-2441, mandag 11. november 2013



Rm station under nedrivning

På vej hjem fra Ole Jensens interessante foredrag om roebanerne her for en times tid siden kørte jeg lige forbi **Rm** (Herlufmagle) station. Foran stationen står der en opholds/toiletvogn, og en del af vinduerne var taget ud, og man havde været ved at smide bygningsdele ud af vinduerne og ned i en stor bunke på stationens sydside. *Der var lys i bygningen, men mon ikke bare det er nedrivningsmedarbejderne, der har glemt at slukke det?*

I morgen forsøger jeg at komme forbi **Kr** (Klarskov) station for at se, om man også her er gået i gang med nedrivningen.

(JSL via BL)

To 14/11 2013

Rm og Kr stationer

Rm

I dag var jeg et smut forbi **Rm** (Herlufmagle) station. Her var (efter bilen at dømmes) et par polske arbejdere i færd med at fjerne alt træ fra bygningen. Trist den kommende hastighedsopgradering og elektrificering af **Sydbanen** får så store følger for jernbanearkitekturen langs banen.

Se et par billeder på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=72855>.

Kr

Derefter fortsatte turen til næste nedrivningskandidat blandt **Sydbanens** stationsbygninger, **Kr** (Klarskov). Bygningen stod tom og med åbentstående døre, men heldigvis var nedrivningsarbejdet ikke gået i gang endnu. Stationen ser meget idyllisk ud med ret stor parkeringsplads ved siden af, ja selv postkassen er ikke inddraget endnu ...

Også her et par billeder på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=72856>.

(JSL via BL)

La 20 i vestenden af Str

34. Str-Ti

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Struer	0,0	Udkørsel Spor 2 og 5	20	00.00	24.00	Banens tilstand

34. Ti-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Struer	0,0	Indkørsel Spor 3 og 5	20	00.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: **La, torsdag 14. november 2013**

La **20** gælder også for rangerbevægelser. Disse La **20** er opstået for nogle dage før den anførte dato.
(BL)

Lø 15/11 2013 – sø 16/11 2013 + lø 22/11 2013 – sø 23/11 2013

Sporarbejde i Hm

Der har i mange måneder været La **60** på det sydlige sporskifte og La **40** i hele spor 1. Sporskifte S 4 har intet hjertestykke ind til sporskifte S 3 på læssevejen. Der har i kort tid ligger mange, nye betonsveller på læssevejen.

Nu sker der noget:

[Forside](#) > [Nyheder](#) > [Nyhedsarkiv](#) > [Sporarbejde Skjern-Struer 15. og 16. samt 22. og 23. november](#)

Sporarbejde Skjern-Struer 15. og 16. samt 22. og 23. november 2013

Banedanmark udfører sporarbejde i Hjerm fredag/lørdag den 15. og 16. november samt fredag/lørdag den 22. og 23. november 2013.

Nogle af Arrivas tog er i den forbindelse omlagt og/eller erstattet af togbus

Se særkøreplanen:

Bemærk! Togbussen fra Struer til Holstebro (tog videre med Skjern) om morgenen på lørdagene den 16. og 23. november kører tidligere end toget normalt gør!

Kilde:

<http://www.mitariva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/389-sporarbejde-skjern-struer-15-og-16-samt-22-og-23-november> , torsdag 7. november 2013

(BL)

Ma 25/11 2013

Rettelsesblade 2442-2445 til SR

Definitioner

D

DK-STM Transmissionsmodul, der gør det muligt, at tog udstyret med ETCS opfylder kravene for at køre med mobilt ATC.

E

ETCS Fælleseuropæisk togkontrolanlæg. Tog udstyret med ETCS og DK-STM opfylder kravene for at køre med mobilt ATC.

M

Mobilt ATC Tog udstyret med ATC eller ETCS og DK-STM opfylder kravene for at køre med mobilt ATC.

Kilde: SR, rettelsesblade 2442-2445, mandag 25. november 2013

(BL)

Ti 26/11 2013 – on 27/11 2013

Elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov, besigtigelsesforretning den 26. og 27. november 2013

26 nov, 2013

BESIGTIGELSE

Med henblik på elektrificering af banestrækningen fra Esbjerg til Lunderskov indkalder jeg i henhold til statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) til en besigtigelsesforretning

TIRSDAG DEN 26. NOVEMBER 2013

DELSTRÆKNING KM 43.600-52.900:

Forretningen begynder kl. 8.15 i Bramming Kultur- og Fritidscenter, Idræts Allé 10, Bramming, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 43.600 ved Sneum Å og til km 52.900, hvor Jernvej krydser banen.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

DELSTRÆKNING KM 52.900-56.675:

Forretningen fortsætter samme dag kl. 10.30 i Bramming Kultur- og Fritidscenter, Idræts Allé 10, Bramming, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 52.900, hvor Jernvej krydser banen, til km 56.675 ved Esbjerg Havn.

Kommissionen vil ...

ONSDAG DEN 27. NOVEMBER 2013

DELSTRÆKNING KM 36.400-43.600:

Forretningen begynder kl. 8.15 i Bramming Kultur- og Fritidscenter, Idræts Allé 10, Bramming, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 36.400, øst for vejunderføring ved Høevej, til km 43.600 ved Sneum Å.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

DELSTRÆKNING KM 29.200-KM 36.400:

Forretningen fortsætter samme dag kl. 10.30 i Bramming Kultur- og Fritidscenter, Idræts Allé 10, Bramming, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 29.200, hvor Fællesvirkevej krydser jernbanen, til km 36.400 øst for vejunderføring ved Høvej.

Kommissionen vil ...

Ovennævnte fortegnelse over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere og brugere. Fortegnelsen og ekspropriationsplanen vil fra og med den 1. oktober 2013 være fremlagt til gennemsyn på Borgerservice i Thisted Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, den 25. september 2013

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/419>

(BL)

To 28/11 2013

Banedanmark nedlægger jernbaneoverkørsler mellem Ulfborg og Holstebro

...

Borgermøderne finder sted i det fri ude ved overkørslerne.

Torsdag den 28. november 2013

- kl. 8.30 ved overkørslen ved Burvej 41, 7570 Vemb
- kl. 10.30 ved overkørslen ved Åbrinken, 7570 Vemb
- kl. 12.30 ved overkørslen ved Kytterupvej 8, 6990 Ulfborg
- kl. 14.30 ved overkørslen ved Ringkøbingvej 11, 6990 Ulfborg

Kilde: [Holstebro onsdag](#), onsdag 13. november 2013, side 38

Numrene på overkørslerne er:

ovk 336 **Vem-Bu**

ovk 329 **Uf-Vem** N for Storåen

ovk 322 **Uf-Vem**

ovk 309 **Tm-Uf**.

(BL)

Ti 3/12 2013 – on 4/12 2013

Elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov, besigtigelsesforretning den 3. og 4. december 2013

BESIGTIGELSE

Med henblik på elektrificering af banestrækningen fra Esbjerg til Lunderskov indkalder jeg i henhold til statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) til en besigtigelsesforretning.

TIRSDAG DEN 3. DECEMBER 2013

DELSTRÆKNING KM 0.000-8.750:

Forretningen begynder kl. 8.15 i Vejen Idrætscenter, Petersmindevej 1, Vejen, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 0.000 ved Lunderskov Station og til km 8.750, hvor Kongeåvej krydser banen.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

DELSTRÆKNING KM 8.750-16.000:

Forretningen fortsætter samme dag kl. 10.30 i Vejen Idrætscenter, Petersmindevej 1, Vejen, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 8.750, hvor Kongeåvej krydser banen, frem til km 16.000.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

DELSTRÆKNING KM 16.000-21.600:

Forretningen begynder kl. 8.15 i Vejen Idrætscenter, Petersmindevej 1, Vejen, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 16.000 ved Korsagervej, til km 21.600, hvor Tingvej krydser banen.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

DELSTRÆKNING KM 21.600-KM 29.100:

Forretningen fortsætter samme dag kl. 10.30 i Vejen Idrætscenter, Petersmindevej 1, Vejen, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende strækningen fra km 21.600, hvor Tingvej krydser banen, til km 29.100, hvor Fællesvirkevej krydser jernbanen.

Kommissionen vil senere på dagen foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Enhver, der berøres af anlægget, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer.

Lodsejere, der efter det foreliggende projekt berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Ved besigtigelsesforretningen vil der alene blive foretaget en gennemgang og vurdering af projektet.

Såfremt kommissionen kan vedtage projektet, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget ved en senere lejlighed.

Oversigtsplaner for det påtænkte projekt vil fra og med den 5. november 2013 være fremlagt til gennemsyn hos By- og Udviklingsforvaltningen i Kolding Kommune og hos Borgerservice i Vejen Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/427>, mandag 28. oktober 2013

(BL)

Ma 14/7 2014 – ma 4/8 2013

Sporspærring på Tønderbanen i K 14

I perioden mandag 14. juli 2014 – mandag 4. august 2013 er der på grund af sporspærring begrænset kapacitet på Tønderbanen. ...

Kilde: Turvalg til lokopersonalet ved Arriva Tog

(BL)

UDLAND

Ti 4/6 2013

Holland til AnsaldoBreda: Vi vil ikke have jeres tog

I går var det Belgien. Nu vil Holland også annullere kontrakten på defekte højhastighedstog fra IC4-togsproducenten AnsaldoBreda.

Skandalen om de 19 AnsaldoBreda-højhastighedstog til den spritnye højhastighedsbane mellem Amsterdam og Bruxelles udvikler sig eksplosivt – mandag eftermiddag meddelte direktøren for hollandske statsbaner, at han træder tilbage, og her til morgen meddeler flere hollandske tv-stationer, at Holland nu følger efter Belgien og annullerer sin del af kontrakten. Det skriver Ingeniøren.

De hollandske statsbaner NS har på nuværende tidspunkt modtaget ni såkaldte V250-tog og mangler dermed at få leveret yderligere syv af de rød/hvide togsæt. De sidste tre af de i alt 19 togsæt skulle leveres til den belgiske part i det fælles hollandsk-belgiske konsortium Fyra.

Men nu vil det hollandske transportministerium og NS annullere kontrakten og kræve pengene tilbage for de ni tog, der allerede er leveret og betalt, men som ikke har været i drift siden januar på grund af tekniske problemer.

Højhastighedsforbindelsen åbnede i december 2012, men blev indstillet allerede i januar, da V250-togene helt bogstaveligt gik i opløsning under påvirkning af vintervejret. Blandt andet skabte ophobet sne og is under togene store ødelæggelser og fik flere vigtige komponenter til at rive sig løs.

Kilde: DSB Intranet, tirsdag 4. juni 2013

(JSL via BL)

En norgestur med uventede forandringer

Her følger en beretning om sommerturen i **Norge**, der forløb helt anderledes end forventet. **Dovrebanen** var lukket grundet flom, et dødsfald grundet sten rullet ned på **E 6** ved **Rosten**, busomvej fra **Otta** via **Vinstra** til **Dombås** og flytning fra **Otta Camping og Motell** til **Lillehammer**, da hotellerne i **Hamar** var optagne. Godstog kører ad **Rørosbanen** og sejlads og kørsel med to over 150 år gamle veteraner.

On 5/6 2013

Struer-Otta

Afrejse fra **Str** kl. 6.18 og ankomst til **Cph** kl. 10.48½ (27½). Den på forhånd udskrevne booking læses af maskinen, der udsteder en strimmel til at sætte om kufferten. Flyafgang fra **CPH** er kl. 12.05, og der er normalt 70 minutters flyvetid til **Gardermoen**.

Gardermoen

I **Gardermoen** er der en passende ventetid på lidt over en time til tog 45 (Oslo S – Tnd) skal afgå kl. 14.29. Der er afgang 16 minutter tidligere end i den afvigte køreplan, men tid nok til at få udskrevet minibilletten til 249 NOK ved at indtaste hentekode. Normalpris er 479 NOK. I den gamle køreplan passede det lige med, at tog 42 (Tnd-Oslo S) kom 5 minutter før afgang, så det tog kunne fotograferes. Begge tog fremføres med **røde** El.18; det litra, der er mit absolutte drømmelok.



Oppe fra gangbroen kan der laves et andet billede end tidligere. Hov, sølvgrå NSB BMS 73 009 fotograferes under indkørsel kl. 14.26 i stedet for en elektriker og 7 røde vogne. I monitoren står afgang 14:29, så det er tog 45.

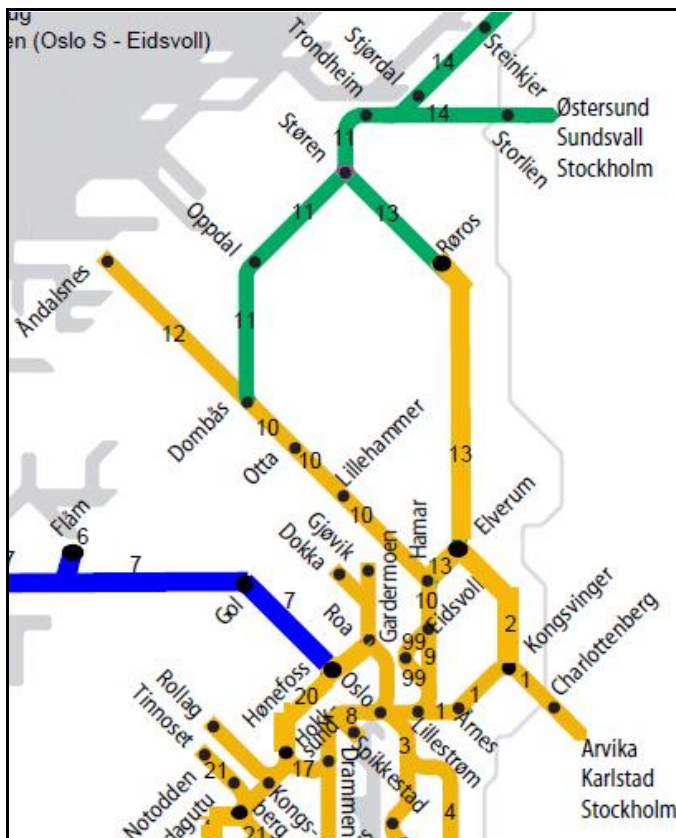
Tog 45

I vogn 6 er det ikke muligt at få den reserverede plads, for så mange vogne er der ikke i toget. Tgf fortæller, at vi skal køre med en togbus mellem Lillehammer og **Dombås**. Det skyldes flom, at der ingen tog kører frem til **lørdag 15. juni 2013**. Han uddeler til alle passagerer en grøn pakke **Wasa** Sandwich 100 % fuldkornskiks med creme med 10 % kostfibre som "erstatning". (Den koster 8,80 NOK og smager godt).

Ved udkørsel fra **Hamar** var flere parkeringspladser oversvømmede, og anlægsbroen, hvor hjuldampere **D/S Skibladner** lægger til, rager kun lige op over vandoverfladen. Vandstanden i **Mjøsa** i **2011** var lige så høj.

Cirka ti minutter forsinket afgår fem busser med passagererne fra tog 45 (Oslo S – Lhm) fra **Lillehammer**.

I **Kvam** kører buschaufføren langsomt med bussen over en elv, der kommer oppe fra en sidedal mod N. **E 6** er ført over elven, og vi skal kigge ned til venstre, hvor jernbanebroen over elven er beskadiget. Der er 166 skader på jernbanen mellem **Lillehammer** og **Dombås**, og det vil koste 200 millioner NOK at udbedre, fortæller han.



<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/20766/Oversikt%20over%20grafiske%20blad.pdf>

Gudbrandsdalen

Gudbrandsdalen er en af de store dale i Østlandet i Norge og ligger mellem Valdres i vest og Østerdalen i øst. Hele Gudbrandsdalen ligger i Oppland fylke. Dalen strækker sig 230 km fra Lillehammer ved Mjøsa, 124 moh. og op til Lesjaskogsvatnet, 612 moh. Elven Gudbrandsdalslågen løber gennem hele dalen.

...

Udover Lillehammer er Otta den eneste større by i Gudbrandsdalen.

<http://da.wikipedia.org/wiki/Gudbrandsdalen>

Otta

Kl. 18, en halv time forsinket, ankommer togbussen til **Otta**. Før spadsereturen ud til Otta Campingplads og Motell skal der købe fødevarer. I skønt aftensolskin med drivende kumulusskyer gås der på sydsiden elven **Otta**, der løber sammen med elven Lågen lige efter jernbanebroen. 1,8 km at gå ud til Campingplads Motel.

(BL)

To 6/6 2013

Udflugt i Gudbrandsdalen

Planer

Det er regnvejr udenfor med typiske lave, drivende skyer langs de skovklædte bjergsider. Der lyder regelmæssige dryp som fra en utæt vandhane, men begge vandhaner er tørre ved udløbet.

Næste vigtige punkt er vejrmeldingen fra

<http://www.yr.no/sted/Norge/Oppland/Sel/Otta~172/>



Melding fra NVEs flomvarslingstjeneste for Oppland: Oppfølging av flomvarsel sendt 02.06.2013. Vannstanden i Mjøsa var tirsdag morgen ca. 124,45 moh, og ventes å kulminere i løpet av onsdag på omkring 124,55 moh. Det er drøyt 10 cm over nivået fra flommen i 2011 (124,41 moh.). [Les mer](#)

Det var det med en forventet vandstand på 10 cm over rekorden fra 2011, som Deres udsendte godt vidste lige inden afrejsen. Derfor burde der være kigget på www.nsb.no efter en trafikmelding. Så havde overraskelsen og dermed skuffelsen over denne uges ophold i **Otta** ikke kommet så pludseligt, og der burde være færre end de syv bestilte overnatninger på Otta Camping og Motell om.

Regnvejr til klokken 12, dernæst bygevejr. Godt med støvler, regnbukser og den nye, meget synlige orange regnfrakke er medbragt. Det har nu ingen hastværk med at komme ud i marken, for der kører ingen tog på **Dovrebanen** at se på de næste 11 dage. Derfor må der findes på flere alternativer.



Hvis der først cycles over middag de 20,6 km til **Kvam**, når det er blevet til bygevejr, går hele dagen går med det. I morgen, fredag, kunne bruges i **Otta** og måske kigge på det lokalhistoriske arkiv efter gamle jernbanebilleder?

Da der heller ingen godstog kan køre ad **Dovrebanen**, kan det heldigvis ske ad en østligere beliggende strækning, der begynder i **Støren** og ender Ø fra i **Hamar**.

Dombås?

I første omgang kunne der overnattes på vandrehjemmet i **Dombås**, på hvilket Deres udsendte overnattede to nætter i **september 2000**, da de sidste Di.3 kørte. Desværre ligger vandrerhjemmet 2,5 km oppe på en bjergside. Der er 45,8 km til **Dombås**, og en enkelt billet koster for de 45,8 km 106 NOK.

Vejrudsigten nu kl. 7.05: Vi kan vente en pæn solskinsdag solskinsvejr. Det er i **Danmark!**

Dovrebanen

Dovrebanen er 485 kilometer lang fra Eidsvoll til Trondheim. Banen går nordover gennem Hamar. Lillehammer og Gudbrandsdalen før den ved Dombås klatrer opp og over Dovrefjell til Hjerkin, ned Drivdalen til Oppdal og videre til Støren og Trondheim. Banen ble åpnet i sin helhet i 1921 og fikk elektrisk drift i 1970.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Banestrekningene/Dovrebanen/>



<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Banestrekninger1/>

Ned til **Åndalsnes** – også besøgt i **september 2000** – kører der nu 4 togpar i steder for dengang kun 2 togpar. En returbillet koster for de 316 km 652 NOK. For dyrt.

Trondheim

Næste og meget dyrere rejsemål kunne være **Trondheim** – også besøgt i **september 2000** med overnatninger på vandrerhjemmet. Der kører sporvogne, og på maskindepotet i Marienborg var stationeret Di.3.

Der er godt tre timers rejsetid til **Trondheim**.

Billetterpriser

Tilbagerejse kunne ske via Røros.

En ordinær enkeltbilletpris 500 NOK. Det kunne gå. Trondheim-Røros-Hamar-Otta koster 1.113 NOK, minipris 798-846 NOK og varer over 12 timer. Det sidste går ikke.

Hamar

Sidste alternativ er at rejse til **Hamar** og så følge toggangen og de omlagte godstog derfra. Jernbanemu-seet i **Hamar** ligger 3 km fra banegården – besøgt i **september 2000** og **fredag 26. juni 2009**.

Cykeludflugt Otta-Kvam-Otta

I går eftermiddag fortalte togbuschaufføren om de mange skader på strækningen, og der blev kørt langsomt i **Kvam** for at kunne se vandmassernes hærgen. Da der ingen tog vil køre de næste 11 dage, kunne skaderne i stedet besigtiges. Afrejse før onsdag i næste uge vil være nødvendigt for at formålet med rejsen – at fotografere tog – kan gå i opfyldelse. Vejrudsigten angiver lidt for megen nedbør det meste af dagen, og først i eftermiddag skulle der komme opholdsvejr.

Otta-Kvam 20,6 km

Grundet regn i formiddags cykles der på den sorte cykel først ved 15-tiden mod **Sjoa** og **Kvam** for at fotografere skader på jernbanebroen og husene. Den orange, meget synlige regnfrakke må på og tages af af og til. Der produceres for megen varme til at beholde den på hele tiden, selv om den er åndbar.

Sjoa

Til den næste station **Sjoa** er der 10,8 km mod S. Der er faktisk mange flere motiver, end man forestiller sig. Fjeldet rager mange meter op i højre vejside, og i venstre vejside ligger jernbanen. På den frugtbare jord ligger gård efter gård, der vil være gode baggrunde, når der igen kører tog

...

Når der ikke kører "distraherende" tog, kan alle de nedlagte trinbrætter findes, og resterne eller stedet, hvor det lå, i stedet fotografes. Stationen i **Sjoa** har ingen persontrafik mere. På de 20,6 km mellem **Otta** og **Kvam** eksisterede der seks trinbrætter – tre på hver side af **Sjoa**. Alle seks trinbrætter blev nedlagte søndag 22. maj 1966.

Bemærk hvor kort der var mellem trinbrætterne: 2 km! Det var før mange biler kom frem. Service fra NSB til lokalbefolkningen!

Km	Kote	Navn
297,24	287,7	OTTA
296,85	103 m	<i>Bru over Otta</i>
293,78		Breden
291,59		Sandbu
288,14		Storrusten
287,88	99 m	<i>Bru o. Lågen ved Eide</i>
286,35	284,8	SJOA
284,40		Moen
282,38		Øybrekka
280,01		Kjørum
277,88	21,2 m	<i>Bru over Veikleåa</i>
276,57	252,8	KVAM

Kilde: Banedata'94, side 64

Moen

Når der ingen kilometertæller eller cykelcomputer findes på cyklen, kan det af og til være svært at vurdere, hvor langt 2 km er. **Sjoa** ligger i en kurve i en vis afstand fra **E 6**, der også har en kurve. Ved gårde og huse holder der flere biler, så nogen er hjemme, men ingen udenfor til at spørge. Ved en gård kommer en modkørende bil af grusvejen, og ejeren kan fortælle, at

– *Oppe i svinget" på **E 6** går en lille vej fra ned i skoven, og nede ved banen ligger et lille **rødt** hus.*

Det kunne være venteskuret til trinbrættet. Nede i skoven deler grusvejen sig flere gange, og intuitionen fortæller hvilken vej, der skal vælges. Den nedre del af skoven ender, og forbi et husmandssted fortsætter vejen nu som græsvej over græsmarken. Nede for enden af vejen spærrer banens store trælåge for firhjulede køretøjer, men en trappe i form af træbrædder fører op og ned over hegnet. Det har været svært at finde trinbrættet, og kun de lokale ville kunne have gjort det.

Bag alt buskadset ligger det lille, **røde** venteskur. Moen er fundet! Et træhus med målene på omkring 2½ m x 2½ m og med en **gul** indgangsdør af træ i gavlen. Der er et vindue i hver side. Det gamle, **gule** stationsskilt sidder væggen ud mod den tidligere perron.

Moen

Den **gule** dør åbnes, og indenfor er alt i pæn stand. To bænke langs de to vægge og en bord i midten. Der står et stearinlys klar til at blive tændt. Til højre findes en rusten Jøtul-ovn. Ja, støv og spindelvæv er alle steder, og i en papkasse med optændingsbrænde ligger på en avis fra 1991. Hvidt, afvalmet loft, **lysegule** vægge og grå bordplade, bænke og gulv. Alt i malet træ. Over det nordre vindue er der en smal hylde, hvorpå der pænt opstillet står tomme kaffeflasker og en Zalo-plastflaske (opvaskemiddel, der kan fjerne kalkbelægning i gryder). For enden af paptaget er der **lysegule** lister og en top, der rager op i A'ets samling. En sort skorsten har en hat over sig. Ukrudtet vokser godt til, og der er ingen sti omkring hytten.

De hastige drivende kumulusskyer flytter sig ikke hurtigt foran solen; det koster "to omgange" at få solskinsbilleder af huset. Tænk sig, at trinbrættet blev – sammen med de fem andre – nedlagt **søndag 22. maj 1966**. Det er 47 år siden, og alt er velbevaret. Tiden har stået stille i **Moen**. Det er lige som at rejse tilbage i tiden ved kigge i Signalposten, 7. årgang, trykt **1971**, og se billeder af de mange trinbrætter på TFJ på en øde mark et øde sted. Ak, ja, der var en gang, men det her er virkelighed.

Boede man nu oppe i ejendommen for enden af græsmarken, ved skovens begyndelse, kunne man som jernbaneentusiast nok ikke lade være med at istandsætte den ikke særligt medtagede hytte og rydde buskadset, så kun retableringen af perronen ville afsløre, at året ikke var 1966! Dette fund og oplevelserne omkring fortids minder har og vil blive dagens højdepunkt af oplevelser.

De næste to trinbrættet findes, og alle seks trinbrætter mellem **Otta** og **Sjoa** blev således fundet i marken, men særligt **Moen** var fantastisk at se.

Kvam

Gul stationsbygning og et pakhuis, to togvejsspor og et rustent sidespor og et kort blindspor. Få standsende tog, ikke ét på søndage. Så få standsende tog giver ikke mange rejsende. *Nedlæggelsespolitik?*

Fra Kvam mod Vinstra: ma-lø 6.00 ma-fr 9.47
Fra Kvam mod Otta: ma-fr 13.20 ma-fr 21.20

276
5

En større sky trækker forbi, og efterfølgende kommer der to regnbuer til syne. Den nederste begynder i en køreledningsmast med en fastgjort kilometertavle. Sikke farver mod den mørke himmel og bjergsiden i baggrunden.

Kvam

Avganger til (Vis ankomster)	Rutetid	Ny tid	Spor
+ Larvik	06:00		1
+ Lillehammer	09:47		1
+ Åndalsnes	13:20		1
+ Dombås	21:20		1

Flom

Fra en dal, der udmunder i nordenden af **Kvam**, har elven Storåa kastet store sten ind

i haverne, og en enkelt husvæg ligger ved vejbroen med **E 6**. Det må der kigges nærmere på, så der cycles opstrøms på østsiden af elven. På en blindvej til venstre er det tydeligt, at mængder af jord på vejen foran rækkehusene nys er fjernet. En ældre mand fortæller om de omfattende skader under flommen **onsdag 22. maj 2013**. Han fortæller, at 2-3 km oppe sidedalen er 20-30 huset udraderede.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonssok/-K-/Kvam/>

200 personer evakuert på grunn av flommen i Kvam i Nord-Fron i Oppland, opplyser politiet til Gudbrandsdølen Dagningen. Publisert: 22.05.2013 23:08

Der sykles op i dalen, hvor der tre steder køres vejmateriale ud til at hæve vejbanen et par meter. En vejbro står frit med en birk på

Stengt

kørebanen! Til sidst ender vejen med et 5 meter lodret fald ned i elven. *Hertil og ikke længere!*

Først kl. 21 begynder cykelturen på 20 km fra **Kvam** tilbage til **Otta**. Det klares på 48 minutter og det opstrøms, hvilket giver 25 km/t. gennemsnit på en sort tregearcykel. Varmen kunne holdes trods faldende temperatur. 55 km cyklet og fra kote 252,8 til kote 287,7 stiger det kun 34,9 meter.

Se flom i 2011 og 2013 i Kvam

Den voldsomme mængde vand i elven og de omfattende skader kan ses på internettet på **YouTube**^{DK} ved at søge efter "Flom Kvam 2011". Begynd med at se "Flom i Kvam Nord-Fron 10. juni 2011"; en film på 5.21. Det var første gang, en så voldsom flom opstod.



Hør lyden fra vandmasserne!

Søg derefter "Flom i Kvam mai 2013" af en varighed på 13 minutter, filmet af fem personer og vist > 8.000 gange. Det er utrolige voldsomme vandmasser, der strømmer ned gennem dalen.

I sekvensen 0:20-0:27 ses en bro føre skråt over elven. Broens gelænder var det eneste, der torsdag 6. juni 2013 fortalte, at her havde der været en bro.

Scene 0:50 viser et rødt træhus på den modsatte bred. Altanens støttepillers fundamenter er i filmen endnu ikke revet bort af elven, og altanen er endnu ikke tippet 45 grader ned mod elven. (Det vises ikke).

Når frekvenstælleren viser 1:00, ses hvor vejen senere endte med det tidligere beskrevne fald 5 meter ned i elven!

"Klokken" 3:30- Dagens efter strøms fra **E 6** Grunden til Østlandet!

(BL)

Fr 7/6 2013

Udflugt i Mislyk-

for at se med De-ger. Da **E 6**, vare-knust bakke k u n n e ambulancer udrykningskøretøj i Han kommer ind i med chaufføren at vej, de skal køre for at nes. Jeg har det mest kort og hjælper den chauffør.

Vi returnerer ad **E 6** til eller vejspærringen. 89 NOK får

På den lejede cykel cykles til tættere på end en halv kort over **Sel**, og her var

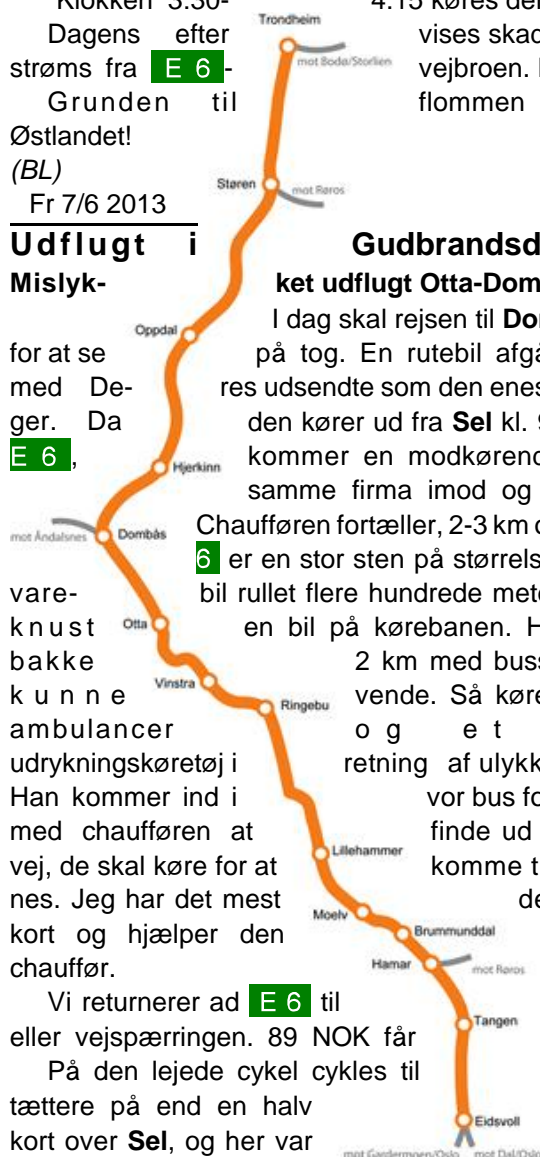
Gudbrandsdalen

ket udflugt Otta-Dombås-Otta, i stedet til Sel

I dag skal rejsen til **Dombås** ske på tog. En rutebil afgår kl. 8.40 res udsendte som den eneste passaden kører ud fra **Sel** kl. 9 og op til kommer en modkørende bus fra samme firma imod og standser. Chaufføren fortæller, 2-3 km oppe ad **E 6** er en stor sten på størrelse med en bil rullet flere hundrede meter ned og en bil på kørebanen. Han måtte vende. Så kører to gule og et rødt retning af ulykkesstedet. vor bus for sammen finde ud af hvilken komme til Åndals- detaljerede a n d e n

4:15 køres der på **E 6** i østgående retning!

vises skaderne. "Klokken" 8:50 vises **E 6** igen, og 9:00 kigges op-vejbroen. Elven løber på den vestlige vej i stedet for nede i lejet! flommen skyldes 400-500 % mere nedbør end normalen over



Tog retninger:

Trondheim, Åndalsnes, Oslo S

Om stasjonen:

Otta stasjon ligger 297,24 kilometer fra Oslo S. Stasjonen ligger 287,7 meter over havet. Den ble åpnet i 1896, da Eidsvoll-Dombåsbanen ble tatt i bruk fram til Otta.

Otta stasjon er skystasjon med felles tjenester for tog, buss og taxi. Det er også turistkontor i stasjonsbygningen.

Kommune: Sel

Fylke: Oppland

Beliggenhet: Otta Skystasjon, Ola Dahlsgt 1, 2670 Otta

Bane: Dovrebanen

<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonssok/-O-/Otta/>

Otta. Der lyder ingen meldinger i trafikradioen om ulykken jeg retur.

Sel og op til ulykkesstedet, men jeg må ikke komme km. På forhånd var der hjemme udskrevet et detaljeret en skovvej vist oppe i skoven V for Lågen og **Dovreba-**

nen. Et par km oppe ender den ved en radiostation, hvor der er hul mellem træerne grundet 10 kV-elmaster. Her ender skovvejen og senere stien. En fyr med sin bokser, der var gået helt ovre fra østsiden af Gudbrandsdalen fortæller, at nede ved **Sel** Kirke findes stadig resterne af den gamle vej op gennem dalen.

Tre helikoptere cirklede en del langs bjergsiderne på østsiden med geologer for at måle, om fjeldsiden havde givet sig, og om der var fare for flere stenedfald, så **E 6** ikke kunne åbnes igen.

Den gamle vej krydser **Dovrebanen**, men de usikrede overkørsler er fjernede. Endnu står det gamle advarselsskilt lavet af træ med engelsk tekst øverst!

Ved de to første af de tre jernbanetunneler ved **Rosten** arbejdede en gravemaskine i sporet med at fordele erstatnings-skærver, og jeg måtte gå 1,8 km op til **Rosten** øvre tunnel oppe i skoven. Det lykkedes at finde et hul mellem træerne lige oven for ulykkesstedet, hvor de hvide afskrabningen på den nøgne fjeldside kunne ses.

Da **E 6** vil være næsten uden biler, cyklede meget af vejen på tilbage til **Otta** på frihjul (nedstrøms). 45 km cyklet. (BL)

Lø 8/6 2013

Udflugt i Gudbrandsdalen

Otta-Vinstra-Otta-Dombås-Otta

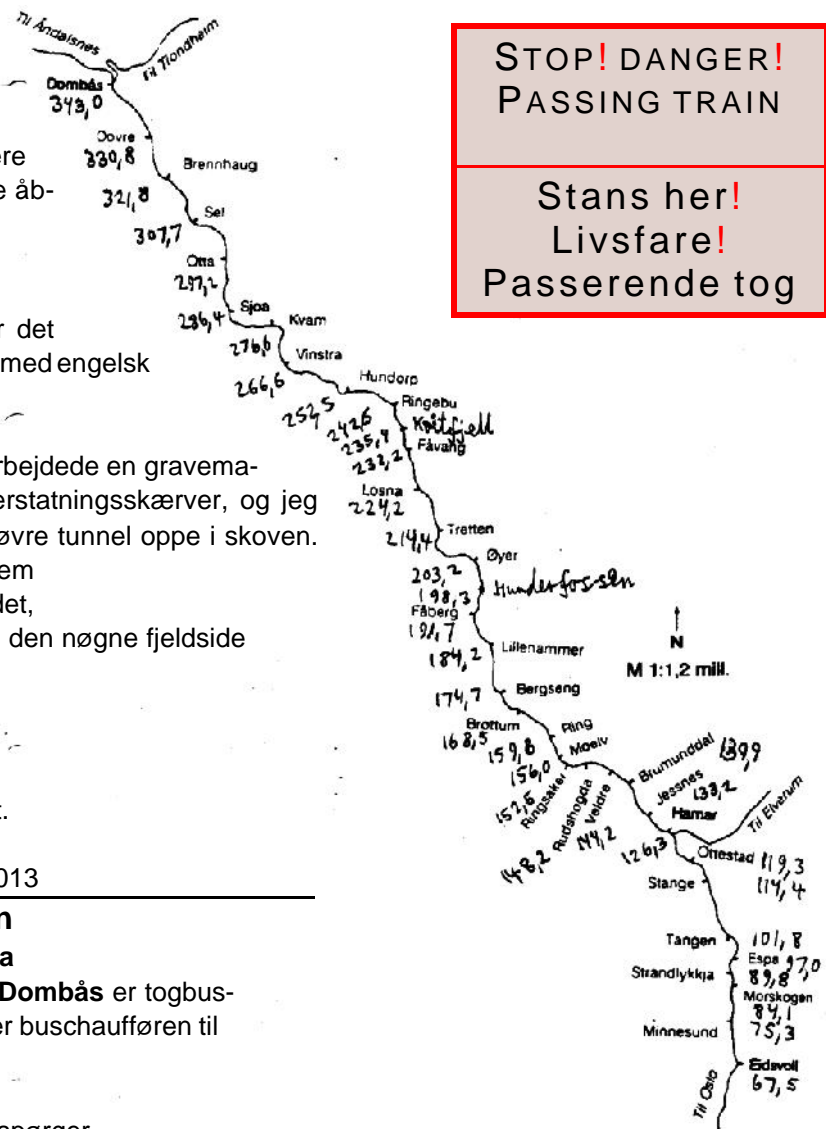
Første forbindelse en lørdag til **Dombås** er togbussen kl. 11.35. Da **E 6** nås, drejer buschaufføren til højre, at IKKE i retning af **Dombås**. Der stod "Dombås" skiltet i forruden af bussen, så jeg spørger chaufføren:

- Kører vi til **Dombås**?
- Det gør vi via en omvej.

Måske er **E 6** endnu ikke åbnet for vejtrafik, selv om to vejfolk i aftes fortalte, at en åbning måske ville ske kl. 2. Avisen Gudbrandsdalen Dagningen, GD, ligger til at læse i, og på forsiden er overskriften "**Sjanseløs da raset kom**". Odd Myrum (53) omkom, da bilen ble tatt av steinraset på E6 i **Rosten**. Der står, at for at komme til **Dombås**, må man køre ad riksveg 27 over Venbygdسفjellet og Hjerkin. Det er en fire gange så lang omvej.

Bussen bruger en halv time om at køre til **Vinstra**, altså i retning mod **Lillehammer** og IKKE mod **Dombås**. Der er ingen passagerer fra **Vinstra** til **Dombås**; de er vel kommet med en ad de mange togbusser fra **Lillehammer**?

Så vender chaufføren bussen og kører tilbage mod **Otta**! Efter 65 minutters kørsel kører bussen på **E 6** igennem **Otta**. Fuldstændigt tosset, for togbusserne **Lillehammer** kørte igennem **Vinstra** til **Dombås**.



Dombås

Efter næsten to timers kørsel, som toget normalt klarer på 28 minutter, nås **Dombås** kl. 13.30. Fire af passagererne skal videre i retning Trondheim, men nu er der fem timer at vente til næste tog! En ældre dame snakker om en drosje. Stationen er betjent, og jeg klager til den fungerende over, at de andre passagerer ikke kan komme i retning **Trondheim**, fordi bussen kørte fra **Otta** via **Vinstra**. Det troede han ikke på, var sket. Så fortæller den ældre dame det samme og spørger efter en drosje. Han tror stadig ikke på os. Så henter jeg en af de tre andre. Nu begynder kørselsskandalen at gå op for ham. Jeg skal kun til **Dombås**, siger jeg til ham, og går. De får vist en dyr drosje.

Tre tog er der at se, og det skyldes, at lørdag er udvekslingsdag med de to faste togsæt, der kører på Raumabanen til Åndalsnes. Det var bedre i **september 2000**, da jeg boede på vandrerhjemmet i **Dombås** og litra Di.3 kørte. Da fotograferede jeg også Di.3-bytten en lørdag!

Tog fra **Trondheim** ankommer allerede 18.55 (+3) i spor 2, og det vælter ud med passagerer, der skal med togbusserne. De tre første kører nonstop til **Lillehammer**, og nummer 5 i rækken er beskiltet til at standse i **Otta**. Buschaufføren spørger, om der er passagerer til Hunderfossen. Ingen. Dernæst siger han, at der ingen standsning bliver i Dovre. Kl. 19.06½ afgang til 45 (Dom-Tnd) (258½), selv måske otte togbusser fra **Lillehammer** var ankommet allerede omkring kl. 18.30. NSB sparer kørsel med materiel og lader togsættet fra tog 46 (Tnd-Dom) returnere med knap en times forsinkelse. Et halvt minut efter trækker materieltoget i spor 1 frem til perronovergangen. Det er lørdagsudvekslingen fra Raumabanen med tognummer 12347 (Dom-Tnd) og har afgang ifølge den grafiske køreplan kl. 19.09.

Omkring 19.10 afgår kolonnen af busser mod **Lillehammer**. Ulykkesstedet passes kl. 19.33, hvor en gul gravemaskine holder.

Aften i Otta

Kl. 19.47 er der ankomst til **Otta** efter en tur på kun 37 minutter om 43 km. Skandaletogbusturen den modsatte vej via **Vinstra** tog i stedet for tog 41 brugte 114 minutter – 1 time og 54 minutter. Der er nogen i planlægningen, der må få røde ører.

– *Hvorfor reagerede buschaufføren ikke på at skulle køre mod de andre togbusser fra **Lillehammer** til **Dombås**? De kører netop igennem **Vinstra** inden **Otta** nås.*

Lillehammer-Dombås: Stengt for togtrafikk

På grunn av store nedbørsmengder og skader på skinnegangen er strekningen Lillehammer-**Dombås** stengt for togtrafikk.

NSB refunderer kun ubenyttede billetter, men ikke kostnader ved alternativ reisemåte. Ønsker du å refundere en ubenyttet billett må du avbestille før avreise.

Kontakt NSB Kundesenter på telefon 815 00 888 for kansellering og refusjon av ubenyttede billetter.

Søndag 2. juni – lørdag 15. juni

Oslo S – Trondheim S:

Vi kjører tog fra Oslo S til Lillehammer, buss fra Lillehammer til Dombås og tog fra Dombås til Trondheim S.

Togene venter i Dombås på busser fra strekningen Lillehammer-Dombås.

MERK! Nattog blir innstilt i sin helhet. NSB vil ikke organisere alternativ transport for nattog.

Trondheim S – Oslo S:

Vi kjører tog fra Trondheim til Dombås. Buss fra Dombås til Lillehammer og tog fra Lillehammer til Oslo S.

Togene venter i Lillehammer på busser fra strekningen Dombås-Lillehammer.

MERK! Nattog blir innstilt i sin helhet. NSB vil ikke organisere alternativ transport for nattog.

Tog retninger:

Trondheim, Åndalsnes, Oslo S, Hamar

Om stasjonen:

Dombås stasjon ligger 343,04 kilometer fra Oslo S. Stasjonen ligger 659,3 meter over havet. Den ble åpnet i 1913 da Eidsvoll-Dombåsbanen sto ferdig. På Dombås stasjon er det togbytte for passasjerer som skal til/fra Raumabanen.

Kommune: Dovre

Fylke: Oppland

Beliggenhet: 2660 Dombås

Bane: Dovrebanen

<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonsso k/-D-/Dombas/>

Arbejdet berører følgende stasjoner:

- Vinstra stasjon
- Kvam stasjon
- Otta stasjon
- Dovre stasjon
- Dombås stasjon
- Ringeby stasjon
- Kvitfjell stasjon (midl. stengt frem til 15. december)
- Hunderfossen stasjon
- Lillehammer stasjon
- Moelv stasjon
- Brumunddal stasjon
- Hamar stasjon
- Tangen stasjon
- Stange stasjon
- Eidsvoll stasjon

Kilde:

<http://www.nsb.no/nyhetsvarsling/lillehammer-dombaas-stengt-for-togtrafikk-article43784-4446.html>

(BL)

Sø 9/6 2013

Flytning fra Otta til Lillehammer

Da der ingen tog er at fotografere på **Dovrebanen**, må der flyttes – bedst til **Hamar**, for godstogene må være omlagte til at køre over **Rørosbanen, Støren-Røros-Hamar**. Jeg kan ikke findes noget på internettet herom; nogen må da skrive herom på et forum. Allerede fredag aften søgtes der efter overnatningsmuligheder i **Hamar**, men alle hoteller og vandrerhjemmet er optagede. Nærmeste overnatningssted er vandrerhjemmet på **Lillehammer Skysstation**, hvor der også blev overnattet i **juni 2011** under den sidste flom, hvor der heller ingen tog kørte nord for **Lillehammer**. Tre nætter bookes a 300 NOK.

Afrejse med en togbus kl. 11.35 fra **Otta** til **Lillehammer**. Der kører kun de sølvfarvede litra BM 73 og orangerøde litra BM 74 togsæt.

(BL)

Ma 10/6 2013

Lillehammer-Elverum-Lillehammer

Da godstogene forventes at være omlagte til at køre over **Hamar-Støren**, burde der være mulighed for at se dem ved at rejse til en station på banen. Det bliver **Elverum**, der er en forgreningsstation med en bane til **Kongsvinger** og **Sverige**. Der må da køre noget.



Lang kø i kiosken foran skranken, men det lykkes at købe en enkeltbillet til 191 NOK. Rettidig afgang og det er en flot film, der vises på de højre skærme: morgensol med sorte skyer i baggrunden, solskin på det grønne landskab på vestsiden af den mørke **Mjøsa**. En sådan god film af adskillige minutters varighed er ikke set før under undtagelse af havregrød!

– *Kunne der komme en genudsendelse i aften?*

Der er flere La undervejs – sikkert grundet den megen regn i **maj 2013**.

Moelv har nu i flere år været under ombygning, og nu er forbindelsessporet til de i årevis ikke brugte industrisidespor blevet forbundet med spor 3. Under ombygningen kunne der efter sporskiftet kun være en trolje eller en kort godsvogn.

Hamar

Ankomst **Hamar** 8.01½ (26½) og afgang 8.04 (23). Der skal skiftes til tog 2381 (Hmr-Røros), der holder i spor 2 – flot belyst set fra spor 1. **Mjøsa** ses til venstre. Under sidste besøg på jernbanemuseet i **Hamar**, **fredag 26. juni 2009**, var perronovergangen mellem perron 1 og perron 2 ved at blive fjernet, og nu er der en tunnelunderføring med tilhørende elevatorer. Ovre i spor nok 8 og 9 holder  RAILPOOL 91 74 0185 700-3 S-Rpool,  El.14.2187 og El.14.2198, alle tre grå, og de ser ikke ud til at være flyttede siden onsdag 5. juni 2013, idet det antages at være de samme tre lokomotiver som dengang.

Tog 2381 skal afvendte et forsinket tog fra Oslo S og bliver derfor forsinket 8½ minut.

Første station er IIseng, hvor den første stationsbygning er genopbygget på jernbanemuseet i **Hamar**. Den nuværende stationsbygning er hvid. En ung dame skal af.

Ud for **Løten** er der i publikumskøreplanen sat et x, men heldigvis standser tog 2381, da en dame skal med. Også her laves der et hurtigt klik ud af den åbne sidedør.

En strækning udgår herfra, og det er til **Kongsvinger**, hvor der kun kører godstrafik. Her støder strækningen fra **Lillestrøm** til og fortsætter ind i **Sverige** til **Charlottenberg**.

I **Elverum** er der held. Et rigtigt lokomotiv, og det er sågar en tidligere DSB litra MZ^{IV}, MZ 1458, nu ejet af **baneservice**, kommende fra **Hamar**. Den sætter stammen i spor 1 og kører ved middagstid tom ud ad banen mod **Kongsvinger**. Lidt senere kommer den retur trykkende med en ny stamme. Det bliver til ét tog, der afgår 13.26 mod **Kongsvinger**.



Tre godstog mere passerer, to med en grå diesel, **< CargoNet 312 006** og **< CargoNet 312 001** og en blå **T66 404**. Til sidst ankommer den næste **baneservice** med en MZ^{IV}, MZ 1448. Det rg over ved læsserampen med 10 Faccs + 1 B 3-2-vogn. To MZ^{IV} i **Elverum** på én dag! **Elverum** ligger i **Norge!**

Trods gråvejrr er opholdet så godt, at det kommer til at vare ti timer, så **Lillehammer** først nås kl. 21.53. Kørt 180,0 km med tog på en tur af 15 timers varighed. Dagens udflugt kostede 382 NOK til billetter. Der købes aftensmad i supermarkedet KIWI.

(BL)

Ti 11/6 2013

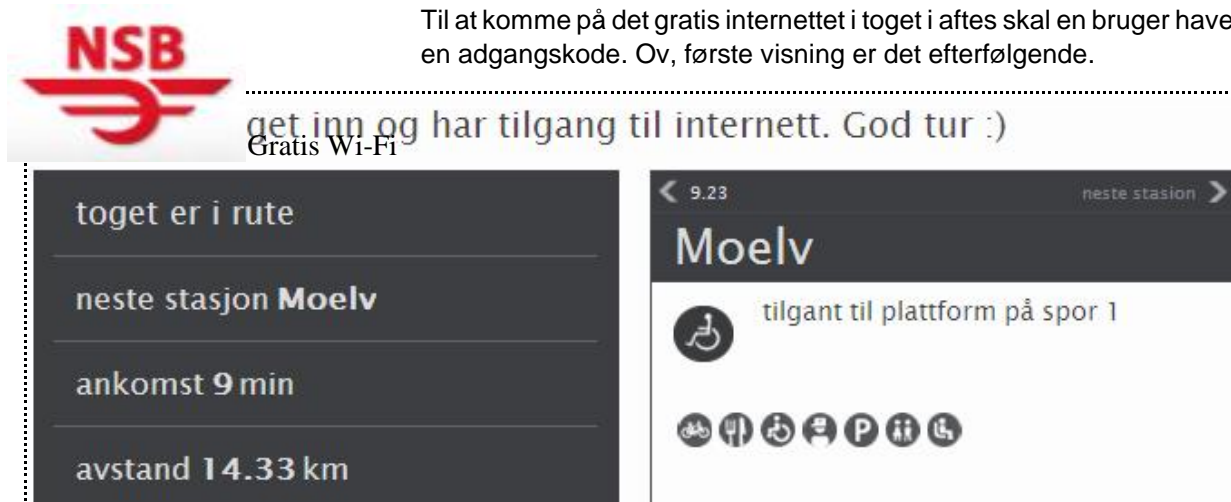
Udflugt Lillehammer-Rena-Lillehammer?

Vågner 5:35 – kun fem minutter senere end i går! Uha, fem minutter senere til at nå at komme i tøjet, få lavet havregrød, se på Google Earth, hvorledes landskabet omkring **Rena** ser ud, og købe en dobbeltbillet i køen som i går, kritisk.

Allerede to minutter tidligere end i går lykkedes det at stå i køen som nummer 7. Hver morgen gentager det samme sig med en kø kl. 7 på 7 personer, der hver heldigvis kun bruger lidt over et minut. Fire minutter før afgang 7.10 er der købt en returbillet til 515 NOK, hvor der må gøres rejseafbrydelse i **Elverum**. Det er de to MZ'ers bevægelser, der trækker! **Rena** ligger to stationer nordligere end **Elverum**. Der gøres et ophold på fire timer, for træstammegodstog fra i går skulle også køre i dag.

Tog 308

Til at komme på det gratis internettet i toget i aftes skal en bruger have en adgangskode. Ov, første visning er det efterfølgende.



Hamar km 158,4

Togskifte som i går, og *hvad holder der i en spor 8-9-10-stykker?* Atter en grøn og blå MZ fra Baneverket, ved siden af en grå MX med nummer **105** (fra OHJ) og en NSB elektriker.

Elverum km 158,38

Der er det skønneste solskinsvejr uden en sky at se, og i forhold til vejret i går, er det blevet sommer. I går, med en varm sweater og vindtæt jakke på i blæsevejret, til i dag – en sommerdag – er der en stor forskel.

TMZ 1448 + 10 Faccs + B-2 fra i går skal fortæller fungerende fra i går eftermiddag, og **Hamar** vil komme allerede kl. 10 i stedet for Det første kommende tog den i går oversete usikrede ovk er ganske god rettet vinkel kl. 9.13. En hvid lampe på hver side tog kommer med en BM93.



holde til i morgen, træstammetoget fra kl. 11.31 som i går kommer fra Røros, og med solskinet i den af ovk slukker, kort før



Løten-Elverum

Fra tog 2381 var en overkørsel observeret at ligge godt en km fra stationen, og der kunne tog 2382 (måske) fotograferes. Bykort, fået i går i stationsbutikken, har den fejl ingen jernbane at have indtegnet. Der vil kun være tre kvarter til at nå frem i skoven. Der satses på at småløbe mod V ad den meget trafikerede hovedvej og til venstre til noget sports-et-eller-andet og måske i militærrområde, der kunne være indhegnet. En skovsti følges, og ved en nedlagt ovk stilles der op. Solen kommer 45 grader forfra, perfekt.

Vente, vente. Det første tog bliver desværre 2383 (Hmr-Røros) kl. 10.34. Stadig vente. Der er et kvarter til ankomsttiden i går skete. Kl. 11.23 passerer tog 2382 (Tnd-Hmr). Godstoget kom ikke; der gives op.

Rena km 190,4

Med tog 2385 (Hmr-Tnd) køres der videre på billetten, idet rejseafbrydelsen i **Elverum** var tilladt.

Rena ligger 32,0 km nordligere og har en rød stationsbygning med træbeklædning. Da jeg går forbi kirken for at købe noget spiseligt, ankommer det nordkørende godstog en time før forventet i forhold til i går. Løb! Det skal krydsede et andet godstog, men efter at have fotograferet lokomotivet (nummeret, 312 006-8, er vigtigt), løbes der 5 sekunder for langsomt op ad gangbroen over stationen til at få et billede af de to lokomotiver ved hinanden. Heldigvis kan den lokale jernbaneentusiast, der også fotograferede, fortælle nummeret: 312 005.

Et par km S for **Rena** blev der fra toget set et sandgulfarvet stuehus på en gård, der ligger det perfekte sted oppe på vestsiden af banen, og på østsiden en blå sø. De to næste sydkørende godstog ville være perfekte at fotograferer dér.

Den blå T66 404 passerer kl. 15.43 ved søen. Andre har stået samme sted, for i »Skinnelangs 2011« på side 86 er der et snebillede af litra Di.8 med et ligeledes sydkørende godstog.

Der ligger en usikret ovk, der ikke har en hvid lampe på hver side af ovk, hvor pæren slukker, når der kommer et tog. Her må ens øjne se, om der kommer et tog.

Dernæst rykkes op til landevejen ovenfor. Godstoget kan ikke ses og ikke høres før dets komme oppe fra det af træ støj dæmpende hegn langs landevejen. Der kører et utal af meget hastigt forbi kørende lastbiler. Dækstøjen var totalt spolerende for skønheden. Fingeren på aftrækkeren, aktivere kameraet mindst hvert andet minut, så det ikke lukkede ned. Motivet var næsten som på et romantisk maleri med det sandgulfarvede stuehus til venstre, en græsplæne en jolle ved den dam, den diesel nedenfor, den sø bag ved og baggrunden skov og atter skov med en fabrikk skorsten ragende op. Det blev virkelig dagens i gufbillede kl. 16.24.

Afrejse skulle være sket kl. 18.58 med dagens sidste persontog, der desværre var 222½ grundet et forsinket, nordkørende persontog og et godstog.

I **Hamar** ankomst kl. 20.04 (218), men på modsatte side af perronen afgår toget (23) mod **Lillehammer**. Resultat: vente en time (gav et godstog med lokveksel mere i aftensolskin). Først 22.11½ (216½) nås endestation! Kørt 244,0 km med tog på en 15 timers rejse.

(BL)

On 12/6 2013

Lillehammer-Hamar

I dag tillades den luksus at rejse to timer senere end de to forangående dage fra **Lillehammer** til **Hamar**, hvor jernbanemuseet skal besøges for tredje gang. Kufferten skulle pakkes, sengelinned trækkes af, værelset ryddes og gøres rent. Afgang lige neden for vinduet kl. 9.13 (22) med ankomst til **Hamar** kl. 10.13 (214).



Norsk jernbanemuseum

Norsk Jernbanemuseum ble etablert i Hamar i 1896 – 42 år etter at den første, norske jernbanestrekningen ble åpnet. Museet har en unik samling fra norsk jernbanehistorie.

<http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Velkommen-til-Norsk-jernbanemuseum/>

Der er 3 km at gå på en vej langs vestsiden af banen, og kufferten skal ikke trækkes med. Det koster 40 NOK at bruge en bagageopbevaringsboks i **Hamar**. For at få vekslet til mønter skal man købe noget i kiosken! Ikke noget med at bare at veksle. Heldigvis føres der to postkort med jernbanemotiver.



Norsk Jernbanemuseum – center for jernbanekultur i Norge.

Jernbanemuseet i **Hamar** er tidligere besøgt i **september 2000** og **fredag 26. juni 2009**.

Entré er steget fra 75 NOK til 90 NOK. Der er en del spændende bøger til salg. Der købes for 175 NOK – Skinnelangs 2011«, der er noget lignende »På sporet af 2011«.



Dette er andre bok i ny serie fra NJK, format 17x24, innbundet, rikt illustrert. Med denne bokserien presenteres et tilbakeblikk på det aktuelle jernbaneåret gjennom tekst og bilder, artikler, fakta og skråblikk. Et spennende konsept, og man kan kose seg med et grundig tilbakeblikk til året 2011.

Kilde: <http://valdresbanen.jetshopmini.no/nyheter-c-157-1.aspx>

Ind i den hvide hovedbygning fører flere spor. Der er kun to damplokomotiver, nr. 16, **grøn**, og nr. 25. Der er foretaget en særdeles god visning af rejselivet i en af de efterfølgende personvogne. I vogn 116, kupé b, sidder der to damper og pludrer løs. De fortæller om, hvor dejligt det er at kunne rejse på denne måde. I nabokupéen, 116c, sidder to herrer, der påklædningsmæssigt ser ud til at have været på jagt. De snakker også.

Bag togets tredje vogn holder damplokomotiv 25 med hjulstilling 0-B-0t og i nabosporet en motorvogn NSB Bmeo 62 04 tilkoblet en styrevogn.

Tertittoget

Nu er det tid til at krydse vejen for at fotografere smalsporede No. 2 **URSKOG** med 3 vogne. Der er afgang hver time (tættere toggang end på NSB's hovedstrækning **Lillehammer-Trondheim**). I forbindelse med betaling for entreen blev der udleveret edmonsonsk billet som gyldig rejsehjemmel.

En ny, rød bygning, kaldet lokomotivhall, er opført på vestsiden af **Strandveien**. For første gang på turen kommer fotostativet i brug, for der holder fire damplokomotiver.

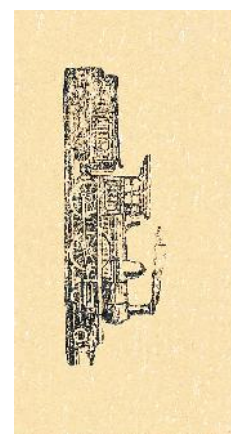
NSB 27a 234

NSB 31b 452

NSB 25a 227

NSB 32a 288

En grøn elektriker med 1.2011 bygget af Thune's værksted i **Kristiania** i **1922**.



Rullende materiel

Findes på <http://www.norsk-jernbanemuseum.no/no/samlinger/rullende-materiell> over:

Damplokomotiver

Personvogne

Diesellokomotiver

Godsvogne

Elektriske lokomotiver

Internmateriell

Motorvogne

Rullende materiel

Kan ses på <http://www.norsk-jernbanemuseum.no/no/samlinger/rullende-materiell>

Den nye, **røde** lokomotivhalls fire hvide tage ses ved **Strandveien**. Nu er det spændende, hvad der holder derinde. Bag indgangsdøren findes:

27a 234. Se et billede og data på

http://www.digitaltmuseum.no/things/damplokomotiv/NJB/JM005397?folder_id=93&count=12&pos=9

31b 452 med **rød** sneplov. Se et billede og data på

http://www.digitaltmuseum.no/things/nsb-damplokomotiv-type-31b-nr-452/NJB/JMF017072?query=NSB+452&js=1&search_context=1&count=102&pos=1

25a 277. Se et billede og data på

http://www.digitaltmuseum.no/things/damplokomotiv/NJB/JM005395?folder_id=93&count=12&pos=9

32a 288. Se et billede og data på

http://www.digitaltmuseum.no/things/damplokomotiv-type-32a-nr-288/NJB/JMF010221?folder_id=93&count=12&pos=8

Damplokomotiver kan ses på <http://www.jernbane.net/bo/subpage.php?s=2&k=7>

En enkelt elektriker EI.1 2011 bygget 1922. Se data på

<http://www.norsk-jernbanemuseum.no/no/samlinger/rullende-materiell>

Dovregruppens remise

Dovregruppen har sin egen glasremise, så forbigående på vejen kan se den. Litra 49c 470, bygget af Krupp i **Tyskland** i **1940**.

"ALF" befinder sig længere inde i mørket, og modsat står

XIII 7 fra 1870.

PAAL holder i bunden og er et grønt akkumulatordamplokomotiv.

Siden efteråret 2000

Forrige besøg på Norges Jernbanemuseum fandt sted **torsdag 21. september 2000**, og siden da er følgende sket:

Den store ændring den nye informationsbygning, der kan ses næsten færdigbygget **tirsdag 14. maj 2002** på Google. Modsat vejen ligger den nygenopførte stillverkshus fra **Drammen**. Ellers ligner alt det gamle, pænt vedligeholdt. Buslinje 01 kører hver time ad **Strandveien**.

I alt set 1 varmt og 11 kolde damplokomotiver.

Norsk Jernbanemuseums hjemmeside er <http://www.norsk-jernbanemuseum.no/>

Sporforbindelse

Sporforbindelsen til Jernbaneverket begynder Ø for udstillingsbygningen med Dovregruppen og følger **Birkebeinerveien** mod NV.

Da Dovregruppens remise er nået, høres kraftig fløjten a la en MZ. Lyden kommer både oppe fra strækningsspor og inde fra **Hamar**.

– *Var et tog nedbrudt, og var der sket en ulykke?*

Hordvika

Der søges efter den korteste vej og sti at gå op til en gangbro til en meget stor og høj fabrik. Ingen tog at se. vika (1937-1959) i km 128,75, flyttet til km 128,60, og til i km 128,78. Naturligvis har en sådan fabrik haft et eller flere de rustne skinner ligger døde og fortæller om et tidligere liv.



strækningen. Den fortsætter over Til højre lå holdepladsen Hordhøjre Vinmonopolets sidespor, og et sporskifte og Ingen sporforbindelse til det

Nu er der ikke langt at gå "opstrøms" langs banen under træer for at se, hvor jernbanemuseets sporforbindelse er tilsluttet.

Martodden

Dets navn er **Martodden** sidespor og ligger i km 129,41. Der er et hegn foran, så man ikke kan kravle over eller under for at komme ind på banens arealer.

Besøget på jernbanemuseet – inklusive den uventede spadseretur – varede tre timer.

Kørt i dag 57,9 km med tog.

Overblik

Få et godt lodret blik over Norsk Jernbanemuseum på <http://kart.finn.no/>. Foran **Søk** skrives »Strandveien, Hamar« og vælg husnummer 161. (Det rette husnummer 163 er ikke med i nummeroversigten). Skift senere til »Flyfoto«.

Her slutter de første jernbaneoplevelser, hvor kun ét elektrisk lokomotiv blev set, resten var diesellok med tre ex. MZ og en T66 som overraskelserne. Denne godstogsomlægning over **Rørosbanen** skulle ophøre **lørdag 15. juni 2013** eller et par dage senere. Så er dét også historie!
(BL)

Fr 14/6 2013

Hjuldamperen D/S Skibladner

Den ordinære sejlads med hjuldamperen D/S Skibladner skulle først begynde tirsdag 25. juni 2013, og både før og efter den korte sejsæson sejles der bestilte ture. Således hørte jeg i eftermiddag det kendte dampfløjt og spurtede hen til molen, hvor den lagde til. En masse mennesker forlod skibet, og vist ingen stod på. En enkelt sky drillede, mens den lå ved molen.

Når skibet lægger fra land og sejler, skal man godt nok flytte sig hurtigt, hvis billederne skal have forgrund i form af fyr eller fyrregrene. Maksimal hastighed er vist 21 knob!

Se hjuldamperen på

<http://www.skibladner.no/>

(BL)

Sø 16/6 2013

Om Skibladner og Oplandske Dampskibsselskap (O.D.S.)

Skibladner er verdens eldste operative hjuldamper i rutegående trafikk, og ble bygget i perioden 1854–1856. Skipet ble bygget for passasjer- og godstrafikk på Mjøsa.

Skibladner er et nasjonalt og internasjonalt kulturhistorisk minne og en av Norges ledende severdigheter. Skibladner tiltrekker over 20.000 gjester i løpet av en vanlig sesong. Skibladner eies og drives av AS Oplandske Dampskibsselskap (ODS).

Kilde: <http://www.skibladner.no/>, M Om oss

Udflugt med lokomotiv fra 1861

Hamar-NATTOG

Som opdaget i onsdags på Norsk Jernbanemuseum skulle karéttoget køre i dag fra **Hamar** til Elverum og retur. Næste kørsel bliver om to måneder, i **august 2013**, så det er et stort held lige at være i **Hamar** den rette dag. En måned efter den afviklede kørsel fandt sted, kan siden med denne tur stadig ses på <http://www.norsk-jernbanemuseum.no/no/njm/siste-nytt/340-bli-med-pa-en-nostalgisk-togreise-med-karettoget>

Hamar-Elverum 32,1 km

Pt 1251 (Hmr-Elv) har følgende oprangering:
NSB 17 "Caroline" (bygget 1861, Newcastle on Tyne)

+ N.H.J. G 1097 (bygget 1889)

+ S.B. 358 (bygget 1878)

+ S.B. 265 (bygget 1878)

+ S B 311 (bygget 1883)

+ Cfo 448 (bygget 1883).

De fem tilkoblede vogne har udvendige gangbrædder til det billetterende togpersonale, og dørene kan kun åbnes udefra eller gennem et åbent vindue. Dé er et billede værd af hver fra perron 3. Desværre nås det ikke komplet, idet der kun er et par minutter til afgang fra perron 2 spor 3. Der er plads i den første vogn, S.B. 358 bygget **1878**, og ¼ minut før afgang kl. 11.00 afgår toget. Pt 1251 (Hmr-Elv). Uha, godt jeg nåede om bord.

Elverum

Der er tæt toggang:

Spor	Tid	±	Tognummer	Oprangering
4	12.17	(22)	an 1251 (Hmr-Elv)	<u>17</u> + gsv. + 4 psv.

Bli med på en nostalgisk togreise med Karéttoget!

Søndag 16. juni er Karéttoget klar for en ny tur til Elverum og tilbage.

Hamar stasjon 11.00

Løten 11.30-11.55

Elverum 12.15

Elverum stasjon 13.15

Løten 13.45-13.55

Hamar 14.25

3. kl. trebenk en vei kr 100,- / tur-retur 150,-.

2. kl. plysj en vei kr 200,- / tur-retur 300,-.

Forhåndssalg av billetter ved Norsk Jernbanemuseum. Billettsalg ½ time før avgang fra perrongen ved Hamar stasjon og fra toget underveis.

3	12.34½ (21½)	an 2385 (Hmr-Røros)	NSB <u>BM 92 10</u>
1	12.40 (210)	an 53207 (Alvdal-Elv)	Baneservice TMZ 1448 + 10 N-JBV Faccs + NSB B-3
3	12.40½ (25½)	an 2385 (Hmr-Røros)	NSB <u>BM 92 10</u>

Tre tog i tre af de seks spor på én gang. Ganske tæt toggang! I spor 6 holder en TMZ. De norske TMZ (og andre MZ) kan ses på <http://www.gm-nyt.dk/billeder-litra.php?id=TMZ> Kl. 12.43½ rg 17 ud til mdt Elv. Maskinen skal drejes, og jeg er den eneste, der småløber den ene km op over vejbroen og på vestsiden af stationen for at fotografere det grønne damplokomotiv på drejeskiven. Kl. 12.57½ skovles der kulstøv ud fra røgkammeret.

1	13.03½	rg 8222 (Elv-Hmr)	NSB <u>Di.8.713</u>	foretog omløb 2-1
3-4	13.03½	rg 1252 (Elv-Hmr)	NSB <u>17</u>	kører til den anden ende af stamme
6	13.03½	53207 (Alvdal-Elv)	TMZ <u>1448</u> + 10 Faccs + NSB B-3	ved læsserampe
3	13.07	an 41653 (Hmr-Elv)	HCTOR <u>241.001-0</u>	"Morricone" + gsv. med træstam.
1	13.10½ (214½)	af 8222 (Elv-Hmr)	NSB <u>Di.8.713</u> + gsv.	læssede med træstammer
1	13.16½	rg 41653	HCTOR <u>241.001-0</u>	rg igennem
4	13.18	1252 (Elv-Hmr)	NSB <u>17</u> + 4 psv. + gsv.	Gangtøj smøres

Ganske godt med et billede af en grøn MZ^V i drift, bygget 1977, op ad et grønt, varmt damplokomotiv, bygget 1861. 118 år mellem to lokomotiver, der kører det, de er bygget til.

4	13.31½ (216½)	af 1252 (Elv-Hmr)	NSB <u>17</u> + 4 psv. + gsv.	forsinket af tog 8222
---	---------------	-------------------	-------------------------------	-----------------------

Løten

Standsnings kun i **Løten** med tog 1252, der har standsnings i spor 1 kl. 13.54½-14.00½ (29½/25½). Der er et lille spisested i ventesalen. Der er også 16 billeder i glasindbinding af de fungerende, der har haft Løten som tjenestested, lige som det kan ses i kirker, med angivelser af virkende præster fra år til år.

Nogen lignende billeder i glasrammer kunne ses i **Prenzlau tirsdag 27. december 1977**, hvor der på et trådnæt udendørs under en tavle med teksten **Wir ehren unsere besten!** var billeder af tre banefolk med navn og betegnelsen "Aktivist" . Den ene var en Aufsicht.

Hamar

Tog 1252 ankommer kl. 14.25½ (2½) i spor 1 efter en flot kørsel. 32,1 km kørt på 48 minutter = 40,1 km/t. i gennemsnit. Lokomotivets tilladte hastighed er 50 km/t. Der findes ingen hastighedsmåler¹³⁾ på lokomotivet.

En af de andre fotografer sagde, at lokomotivet i formiddag var kommet fra Norsk Jernbanemuseum, og det sandsynligvis skulle dertil igen. Der er om eftermiddagen et ganske flot lys med solskin i den rette vinkel lige efter stationsbygningen, hvor banen »pludselig« drejer til højre, så det er bare at vente på den næste tomme parkeringsplads. Der passer kun et par personførende plantog, og efter kl. 16 er tog 1252 forsvundet.

Til gengæld vil det være oplagt at lave de sidste billeder på denne tur til **Norge** ovre fra pladsen, hvor eftermiddagssolen skinner på  NSB Di.8.713 og  T66 404.

Hamar-NATTOG

Som planlagt foretages udrejse fra **Hamar** med tog 324 (Lhm-Oslo S) kl. 16.04½ (23½), da der er 120½ minut til flyet skal lette. Der er 104,4 km at køre, og der er standsnings i **Gardermoen** kl. 17.00-03 (+1±0). Der er en mødetid på 1 time før flyafgang til kl. 18.05 til CPH.

Fra flyet ses kl. 18.16 for første gang den store rangerbanegård **Alnabru**, der naturligvis fotograferes i en vis højde. Det giver et godt overblik. Et bedre billede over alle sporene findes i bogen »Skinnelangs 2011« på siderne 18-19.



Regnskab

Kørt 168,6 km med tog i dag i **Norge**. Samlet er der på fem dage kørt 812,8 km med tog i **Norge**.

Afslutning

Det blev så den sidste dag på en noget anden sommerferie end planlagt og forventet. Af de positive oplevelser skrives: Tre MZ, kørsel med omlagte godstog trukket af diesellokomotiver og kørsel med et damplokomotiv fra 1861.

¹³⁾ Det hedder ikke et speedometer i jernbanens fagudtryk/terminologi.

Oplev Skånes vilde natur

Dressiner Når I har sejlet i kano på Ronnea, kan I cykle tilbage til parkeringspladsen på dressiner. Hjulene på skinnerne larmer, men turen er en sjov og meget anderledes oplevelse. Udflugten anbefales fra børnene er i skolealderen.

Kilde: [mx metroxpress](#), Rejser, **fredag 5. juli 2013**, side 22

Det var meget svært at finde noget om kørsel med skinnecykel eller dræsine ved at søge efter blandt andet "Rönneå", men endelig kom der en gevinst med et link:

Klippan-Ljungbyhed

Trafik

Banan trafikeras normalt inte av tåg utan används för dressincykling. Dressinuthyrningen sköts av [Föreningen Veteranjärnvägen](#).

Kilde: <http://www.jarnvag.net/index.php/banguide/banor-gotaland/klippan-ljungbyhed>

Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed

Dressinuthyrning

Varför inte ta en tur genom det vackra landskapet med våra dressiner

Utmed den 6,5 km långa banan finns det många möjligheter till fikapausar.

Klicka på bilden nedan för en karta: **Hitta hit**

Kilde: <http://www.veteranjarnvagen.se/dressin.php>

På hjemmesiden står der: under **Fakta**: Længd: 10 km.

At prøve en skinnecykel

På hjemmesiden for [Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed](#) står der, at der er fare for, sporet til **Ljungbyhed** vil blive pillet op. Foreningen kører ikke (damp)særtog på banen, så den eneste mulig for at trafikere strækningen ville være at hyre en skinnecykel. Det sker **torsdag 12. september 2013**; læs herom under denne dato.

(BL)

Sø 7/7 2013

Myndighederne har evakueret alle inden for en kilometer af de afsporede togvogne. POLFOTO


Dødstoget bragede ind i 30 bygninger i Canada

Søges der på Google Earth efter byen **Lac-Mégantic**, kan der ses 7 godsvogne på den trekant, stationen danner. Ifølge et s/h-foto er findes håndbetjente sporskifter. Stationen ligger i kote 394.

I danske presse står der »cirka syv kilometer uden for byen«, men det var 6,8 miles ? 11 km.

Ad strækningen mod NV ligger den første station **Nantes** 13½ km borte i kote 519.

Ad strækningen mod N ligger den første station **Sainte-Cécile-Station** 16½ km borte i kote 518.

Ad strækningen mod Ø kunne der ligge en station i **Ditchfield** 9¼ km borte i kote 457. Det næste togekspeditionssted kunne være **Boundary Station** i cirka 25 km, men kigges der på et , ses bygningen fra et trinbræt antagelig nedlagt **1970**.

Læs på tysk **Eisenbahnunfall von Lac-Mégantic** på http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Lac-M%C3%A9gantic
eller læs på engelsk læs **Lac-Mégantic derailment** på http://en.wikipedia.org/wiki/Lac-M%C3%A9gantic_derailment

På det tidspunkt var lokomotivet førerløst.

Der var 5 diesellokomotiver tilkoblet 72 olietankvogne.

Google Oversæt

Her følger en modificeret udgave oversættelse fra engelsk med Google Oversæt:

Hændelser forud for afsporingen

MMA-godstoget afgik CPR-værftet i Côte Saint-Luc og stoppede ved Nantes kl. 23:25, 11 km (6,8 miles) vest for Lac-Mégantic for et mandskabsskifte. Ingeniøren, Tom Harding, parkeret toget på hovedlinjen ved at indstille bremsene og fulgte standard-proceduren ved at lukke fire af de fem lokomotiver. Han motoren på det forreste lokomotiv, # 5017, køre for at levere lufttryk til luftbremser. Han rejste til et lokalt hotel, l'Eau Berge i downtown i Lac-Mégantic for natten.

Toget begyndte at rulle 11 km (6,8 km) ned ad bakke fra Nantes til Lac-Mégantic. The Nantes Brandvæsen reagerede på et 911-opkald fra en borger kl. 23:32, der var vidne til en brand forårsaget af en utæt brændstofslange på det første lokomotiv. Brandvæsenet slukkede branden og anmeldte Montreal, Maine & Atlantic Railway.

Ved 0:13 var to ansatte MMA-sporarbejde ankommet fra Lac-Mégantic. Nantes-brandmænd forlod scenen, og MMA-medarbejdere bekræftede, toget var sikret. Yves Bourdon, direktør for MMA, fortalte CBC, at luftbremser af alle lokomotiver og vogne blev alle aktiveret samt håndbremser (mekanisk) på 5 lokomotiver og 10 vogne.

MMA hævder nu, at på det første lokomotiv blev der pillet ved, at dieselmotoren blev lukket ned, og derved deaktivere kompressoren kraftoverførsel til luftbremser. Fordi luftbremser var åbenbart ikke i stand til at operere i en fejlsikker måde, begyndte toget at flytte ned ad bakke fra Nantes til Lac-Mégantic, når lufttrykket var forsvundet ud af reservoirene på vognene.

Ifølge Nantes brandchefen Patrick Lambert:: "Vi har lukket ned for motoren, før slukning.

Vores protokol kræver for os at lukke en motor, fordi det er den eneste måde at stoppe brændstof fra cirkulerende ind i ilden."

Afsporing og eksplosion

Område, der påvirkes af ilden fra det ubemandede, afsporede tog, afsporede ved Frontenac Street ved passage på byens hovedgade. Det kan have kørt op til 101 kilometer i timen (63 mph). Den Faste hastighedsnedsættelse i en kurve med en sporskifte er 16 kilometer i timen (10 mph) og ligger cirka 600 meter (2.000 ft) nordvest for broen over Chaudière-floden og er umiddelbart nord for byens centrale forretningsdistrikt. Mellem fire og seks eksplosioner blev rapporteret i første omgang, og varmen fra brandene blev mærkes så langt bort som 2 km (1,2 miles) væk.

Ingen dødmand?

Det kan undre, at dødmanden på det førerløse lokomotiv ikke har virket, når hastigheden overskrev 20 km/t. eller en anden hastighed for det pågældende litra. Har lokomotiverne og de mange tankvogne langsomt tabt bremseluften og udlignet sig selv, så kunne én fjederbremse, hvis en sådan findes på lokomotiv 5017, ikke kunne holde toget parkeret samme sted, hvis der var et fald på stationen.

Billeder af MMA 5017

Kig i [RR Picture Archives.net](http://RRPictureArchives.net) på <http://rrpicturearchives.net/locoPicture.aspx?id=75466>. Hjemmesiden indeholder p.t. en ret omfangsrig mængde billeder:

Photos: 3.252.138. Locomotives: 136.134. Rolling Stock: 774.266. Locations: 27.198.

(BL)

Sylter Inselbahn 125 år

Opmærksomheden henledes på, at SVG markerer banens jubilæum **søndag 7. juli 2013** kl. 12-18 med "åbent hus" i garagen (*den tidligere remise?*) på "SVG-Gelände am Bahnweg" i **Westerland (Sylt)**. Der udgives også en jubilæumsbog. Nærmere oplysninger kan findes på svg-busreisen.de (oi via BL)

Ti 9/7 2013

Railcare Tåg sælges til SNCF/Captrain

Så er der kommet en pressemeddelelse om at Railcare Tåg i S og DK sælges til Captrain/SNCF: <http://www.railcare.se/investor-relations/pressrum/pressmeddelanden/>

(JSL via BL)

Lø 13/7 2013

Flensburger Dampf Rundum 2013

(fortsat fra [DEN DAGLIGE DRIFT \(VEST\)](#))

Da vi blev sat af i **F1b**, blev hele køreturen fra **Te** til **F1b** på i alt 498 kr., som DSB skal betale for deres fejl.

Det var for sent at gå op til stationen og se om damplokomotivet, DB 41 096 skulle holde der. Da den nok var rangeret væk, valgte vi at gå de små 2 km, fra hvor vi blev sat af, og ned til havnen, hvor nogle de mange dampskibe lå til kaj, mens flere af dem var ude at sejle på **Flensborg Fjord/Flensburger Förde**.

De fremmødte dampskibe til Flensburger Dampf Rundum 2013 var:

"Alexandra" bygget i **1908** af Werft Janssen & Schmilinski i Hamborg og er Tysklands ældste salondampskib.

"Schaarhorn" bygget i **1908** af Steinwärder skibsværft i Hamburg.

"Stettin" er bygget i **1933** Oderwerke i Stettin, som er en dampisbryder.

"Bussard" bygget i **1905/1906** af Jos. L. Meyer Werft i Papenburg og er et navigationsskib.

"Wal" er bygget i **1938** af Oderwerke i Stettin og er ligesom "Stettin" også en dampisbryder.

Danmark havde også deres to små dampskibe med nemlig

"S/S Skjelskør", bygget i **1914** af J. Ring Andersens Stålskibsværft i **Svg**, bygget som et lille passagerskib, som i dag sejler rundt på **Roskilde Fjord** med turister med hjemsted i **Fs**.

Den anden var **S/S Bjørn**, bygget i **1906** af skibsværftet G. Seebeck i **Bremerhaven**, og bygget som en slæbebåd og isbryder. Det var i drift indtil **1962**, hvor der var fundet revner i kedlen, men er i dag sat i driftsklar stand, efter at man i **2009** var færdig med en 28 år lang restaurering af S/S Bjørn. Nu sejler skibet rundt i det nordsjællandske med turister.

På **Fib** havn var der også mange andre både – også små dampskibe og flotte sejlskibe. Der var også mulighed for at køre med **Angelner Dampfeisenbahn** på havnebanen med deres SJ S1916, bygget i 1952 af Nohab i **Trollhättan**, samt diesellokomotiv nr. 2 fra VEB Lokbau i **Henningsdorf** i **1978** med en dansk DSB godsvogn Elo 314 og to norske passagervogne. (tidligere kørt hos **Skælskørbanen**) og en svensk 3. klasses vogn, som kørte frem og tilbage på havnen fra dampskibene og ned til dampmaskinerne som damptraktorerne.

Efter at have set på skibe gik vi ned og kiggede. Derefter tog vi en tur med veterantoget fra den ene ende af havnen til den anden ende, hvor vi så den afgår Her kom jeg i snak med en dansk jernbaneentusiast, som sagde, at DB 41 096 slet ikke var kommet til **Fib**, men var erstattet af et EVB-diesellokomotiv. Det var ellers meningen, at vi skulle have været oppe på **Fib** station og have fotograferet det, når det kørte. I stedet ville vi se, om vi kunne komme ud og sejle med et af dampskibene på **Flensborg Fjord/Flensburger Förde**, men der var alt udsolgt for resten af dagen. Derfor valgte vi så alligevel at gå op til stationen for at se EVB-diesellokomotivet afgå.

Fib station

Da vi efter ca. 3 km kom til stationen, gik jeg lige op fra gangtunnellen op til den første perron, hvor jeg hurtigt hentede de andre, for der ventede AKN med deres to skinnebusser VT 3.08 fra **1961**. Det hed tidligere DB 798 308-2 og VT 3.09 fra **1967** tidligere DB 798 309-0, bygget af Waggonfabrik Uerdingen AG. Skinnebusserne kørte kort tid efter tilbage til **Neumünster Syd**.

Da den var kørt, gik vi over og så da DB 112 167-2 kørte fra **Fib** mod **Hamburg** med SH-ekspressen, lidt efter kom så EVB 410 03 tidligere DB 211 324-9 med veterantoget, som ellers skulle have været damplokomotivet DB 41 096, som af uvisse årsager ikke kørte. Klokkeren 18:30 kørte EVB 410 03 af sted sydpå som tog Sdz 80144 mod **Eystrup**.

Da den var væk, gik vi lige forbi kiosken for at hente lidt at drikke, inden vi tog med IC-toget, kørt af DSB MF sæt 90, tilbage til **Lk**, hvor vi skulle skifte, inden vi var tilbage i **Es** igen.

(forsætter under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

(KP via BL)

11. Flensburger Dampf Rundum 2013

Europas grøbtes Dampferspektakel

Læs og se mere meget på <http://www.flensburger-dampf-rundum.de/Dampfrundum/dampfrundum.html>

S/S Bjørn stationeret i Randers Havn

Lørdag 20. marts 1976 lå S/S Bjørn i **Rd Havn**. Det var en mørk martsaften, og en almindelig blitz kan ikke levere lys nok til et billede på en 50 ASA-film af et mørkt skib. *Hvad gør man så?* Den SAAB, der blev kørt i, havde et par forlygter ... S/S Bjørn var driftsklar den mørke november aften, men ikke opfyret antagelig grundet manglende, nære opgaver.

Til gengæld var der tryk på kedlen **lørdag 10. april 1976**, hvor beviset kom i form af strømninger fra skruen.

Se hjemmeside på <http://www.ss-bjoern.dk/>, hvor der står, at den var i drift til **1981**. Revnerne – konstateret i **1962** – må være blevet repareret.

(BL)

Lørdagstur rundt i Schleswig-Holstein

Flensburg Weiche

Da vi havde fået kigget os omkring i **Pa**, kørte vi til **Fw** (Flensburg Weiche), hvor vi fik DB 120 150-8 med Slesvig-Holstein eksperts til **Fib**. Lidt efter kom DB Schenker EG 3105 mod syd, lige efter Hector Rail 241.010 og lige efter TX logistik 185 407-4, der var koblet på de vogne, Railcare MY 1122 havde hentet på **Pa** kombiterminal.

Rendsburg

Derefter kørte vi videre mod syd mod **Rendsburg**. Her kunne vi se TX logistik 185 407-4 på **Rendsburger Hochbrücke** og lidt efter en DB Schenker 185'er på vej mod Danmark.

Derefter kørte vi ud til et fotosted, hvor vi kunne tage de godstog og regionaltog, der nu skulle komme over **Rendsburger Hochbrücke**. Lidt efter kom DB Schenker 185 328-9 med et langt godstog fra **Danmark** over broen. Derefter kom DB Schenker EG 3112 med et lille godstog med blot 7 vogne, som vi havde fået et tip om, var på vej syd på. Derefter kom der en DB 648 Lint i hver retning.

Da de var væk, kørte vi ned under broen til svævefærgen, som i **juli** 2013 ikke svæver over **Kielerkanalen** pga. årlige reparationer, som vi fik lidt billeder af. Derefter fulgte vi kanalen lidt ud, så vi kunne få nogle billeder af **Rendsburger Hochbrücke**, hvor vi så flere regionaltogene med DB 143'er og DB 648 og DB 112'er med Slesvig Holstein eksperts, og diverse skibe, der sejlede forbi.

Da vi havde fået det, vi gerne ville have, kørte vi af sted mod **Rendsburg** station, som er en længere omvej, da svævefærgen er ude drift

Lige da vi kom op på perronen, var DB 648 006 netop ankommet, og skulle til **Husum**. På stationen stod der en Northrail Gravita 92 80 1261 006-1. Lidt efter kom BoxXpress ES 64 F4-038 med et kombigodstog gennem stationen mod **Danmark**. Derefter kom der så en Slesvig Holstein eksperts fra **Fib** med en DB 112 155-7. Da den var væk, kom der et regionaltog til **Fib** med en DB 143 311-9. Så kørte vi langsomt tilbage mod Danmark igen.

Lindaunisbrücke

På vej tilbage mod **Danmark** kørte vi lige forbi **Lindaunisbrücke**, som er en kombineret vej- og jernbanebro, som fører over **Schlei**. Der fik vi nogle billeder af nogle DB 648, som kørte over broen, hvor vi også fik set den blev åbnet for lystsejlerne, der skulle igennem.

Kappel

Da vi alligevel var tæt på veteranbanen Angelner Dampfeisenbahn mellem **Kappel** og **Süderbrarup**, kørte vi til **Kappel** for at kigge lidt. Vi gik rundt på deres område og kiggede os lidt omkring. Der stod Diesellok 1 fra Henschel fra **1959** og en dansk DSB Bf 328. Ovre i deres remise stod DSB F 654 sammen med en lille sød, **gul** rangertraktor, som blev kaldt Bella, som skulle trække F 654 ud af remisen, så de kunne fyret den op, så den var klar til dagen efter, hvor den skulle køre veterantog til **Süderbrarup**. På remiseområdet stod også DSB MO 1835, som dog ikke så køreklar ud.

Da vi havde fået kigget os omkring, kørte vi hjem til *JSL's* sommerhus.

(KP via BL)

50-års GM-jubilæum i Ungarn

Nyd billederne på <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?30,6501823>.

(JSL via BL)

Kommer billederne med MÁV M61 ikke til syne ved opslaget, da prøv denne link:

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/list.php?30>

Lykkes det heller ikke, da kopier med Ctrl+C manuelt dette link

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?30,6501823>

– *Ganske flotte billeder!*

(BL)

Sø 21/7 2013

Søndagstur rundt i Schleswig-Holstein

Eiderbrücke/ Friedrichstadt

Vi kørte ud til **Eiderbrücke**, som er en enkelt sporet jernbanebro på banen mellem **Westerland (Sylt)** og **Hamburg-Altona**. Den fører over floden **Eider**, der fik vi først et IC tog på vej mod **Westerland** med 2 x 218'er. Da den var væk, blev broen åbnet for en enkel lystsejler, og da den var lukket igen, kom der

et NOB-tog med en DE 2000 også mod **Westerland**. Igen kom 2 x 218'er med et IC-tog – denne gang fra **Westerland**. Da den var passeret, kørte vi til **Friedrichstadt**, hvor vi spiste lidt mad og gik rundt i den gamle by, hvor man kan leje både og sejle rundt i byen i de små kanaler, som findes i byen.

Husum/Struckum/Stedesand

Da vi kom til **Husum**, var der ikke meget at kigge på omkring stationen og heller ikke nede ved NOB værkstedet, så vi kørte videre. Lige ude for **Husum** på et opstillingsspor stod er en lille sød Northrail Köf III 98 80 3335 106-1 foran nogle ældre NOB-vogne. Videre nordpå.

Ved **Struckum** var vi lige forbi, da vi kunne se, at der var et IC-tog fra **Westerland** på vej syd på. Kort efter at vi havde lave fotoopstilling på en bro i **Struckum**, kom den også med 2 x 218'er med 218 836-5 i front.

I **Stedesand** gjorde vi lige et lille stop for at tage lidt billeder af den nedlagte militærbane, som løber fra **Stedesand** godt 3 km til **Enge-Sande**.

Anb

Vi kørte ud på godsområdet, hvor CFL Cargo Deutschland Mak-lok 1510 stod.

På stationen krydsede NOB DE 2700-01 og NOB ER 20-011 hinanden, inden NOB DE 2700-01 fik signal og fortsatte mod **Westerland** og NOB ER 20-011 mod **Hamburg Altona**. Derefter fik vi foreviget DB 218 318-9, og 218 369-7 kom med et Autozug fra **Westerland**, og da DB 218 341-6 og 218 345-7 afgik mod **Westerland** med et Autozug. Et stykke tid efter kom DB 218 380-4 med et IC-tog, hvor de 2 forreste vogne blev koblet fra og rangeret ud til NEG, som overtog dem, inden de blev kørt til **Dagebüll Mole**. Da DB 218 380-4 kom tilbage, efter at havde sat dem til NEG, koblede den på IC-stammen igen. Lidt efter gik bommene ned, og armsignalet gik op, og DB 218 380-4 satte i gang fra **Anb** mod **Westerland**.

NEG

Deres NEG DL.2 stod inde i remisen.

Ude foran remisen stod 2 CFL Cargo V100, som i meget lang tid bare har stået udenfor, uden at være blevet brugt

Ved siden at remisen stod Angelner Dampfeisenbahn SJ S1916, som desværre var kold. Den skulle ellers have kørt plandampf mellem **Anb** og **Dagebüll Mole**, men pga. tørke blev det aflyst. Mens vi tog billeder af SJ S1916, kom NEG T4 – den lille søde enkelvognsmotorvogn Schotterplaniermaschine/skærveplaneringsmaskine – trillende ind på **NEG Niebüll** station. Da vi havde fået de billeder, vi skulle have, tog vi afsked med **Anb** og kørte mod nord.

(fortsættes under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

(KP via BL)

Ti 23/7 2013

Stengt for togtrafikk Lillehammer-Dombås

Det er stengt for togtrafikk mellom Otta og Vinstra fordi ett godstog har sporet av ved Kvam. Du må dessverre regne med forsinkelser og instillinger. Utbedringen av skadene på sporet vil dessverre ta tid.

Kilde: <http://www.nsb.no/driftsavvik/stengt-for-togtrafikk-otta-vinstra-article44157-4769.html>,

downloadet **tirsdag 23. juli 2013**

(BL)

Fr 26/7 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Togulykke som i Spanien er usandsynlig i Danmark **Togulykke som i Spanien er usandsynlig i Danmark**

Den spanske togulykke i onsdags skyldtes angiveligt for høj hastighed. Det danske sikkerhedssystem tillader ikke samme overtrædelser af højst tilladte hastighed på togstrækningerne.

Den tragiske ulykke ved Santiago de Compostella i Spanien, hvor mindst 80 mennesker mistede livet, da et tog kørte ind i en kurve i al for høj fart, er meget usandsynlig i Danmark.

Det danske sikkerhedssystem er ikke bare meget højt, det tillader heller ikke overskridelser af hastigheder, som den der angiveligt skete i Spanien.

De mest befærdede strækninger på danske jernbanenet, hvor der må køres op til 180 km/t. er overvåget af et ATC-system (HKT-system på S-banen), hvor alle tog nedbremses, hvis de overskrider enhver hastighedsnedsættelse. Det sker automatisk via togets eget kontrolanlæg, som fungerer på den måde, at sker der en hastighedsoverskridelse på 4 km/t., så lyder der advarselssignaler i førerkabinen,

og overskrides med 7 km/t. sker en automatisk nedbremsning – ved overskridelser på 10 km/t. foretages en nødopbremsning. Desuden nedbremses toget ved stopsignaler.

De mindre befærdede strækninger har et såkaldt ATC togstop-system, hvor toget bremses ned, hvis det kører forbi stopsignaler eller overskrider den maksimalt tilladte hastighed på 120 km/t. Lokomotivførerne sikrer, at toget ikke overskrider lokale og lavere fartbegrænsninger.

Endelig har alle tog på danske strækninger automatisk installeret et nødbremsesystem, så tog også på strækninger uden togkontrolsystem bremser ned, hvis de overskrider den tilladte hastighed.

"I teorien er det på enkelte strækninger muligt at køre op til 120 km/t., selv om der er lavere, lokale fartbegrænsninger, men de danske lokomotivførere er godt uddannede også inden for sikkerhed og optræder meget ansvarligt, så det har vi ikke eksempler på," siger chef for kvalitet og sikkerhed i Banedanmark, Kirsten Kornerup.

Se kort over det danske togkontrolsystem.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19074>, fredag 26. juli 2013
(BL)

Lø 17/8 2013

Et par forskellige tyske links

My 1138 auf der **Magdeburger Hafenbahn**

– <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6396016>

Og den 26. Bk-vogn (nu med nyt nummer), der skal løse siddepladsmanglen i den sjællandske regionaltrafik <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?31,6525068>

Om **Rendsburg Hochbrücke** <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?2,6527288>.
(JSL via BL)

On 21/8 2013

Rundnase auf der Pfefferminzbahn

Link med flotte billeder af 1138: Rundnase auf der Pfefferminzbahn (m8B)

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6533927> (kopier eventuelt linket manuelt, red.).
(JSL via BL)

Ma 2/9 2013

Udflugter i Sverige

Udflugt til Malmø

Jeg mødte først med JSL i **Næ**. Da vi havde fået pakket bilen, kørtes til **Tårnby**, hvor vi samlede JSRjr op og fortsatte til **Sverige**.

Da vi kom over **Øresundsbroen**, kørte vi ind og kiggede i **Malmø**. Ved kombiterminalen i **Malmø** stod Tågekraft **TMX 1033**, som rangerede rundt på terminalen. På terminalen stod også et lille rangerlokomotiv **G6 98 80 0650 302-9**, som havde været til afprøvning i **Sverige** af firmaet Vossloh. På opstillingssporerne lige ved siden af kombiterminalen holdt TX Logistik **185 689-7** med et kombigodstog med DB Schenker trailer. Vi så også Green Cargo **Rc1 1011**, som rangerede rundt på opstillingssporene.

Hässleholm og Älmhult

Da vi havde kigget i **Malmø**, kørte vi mod nord. Lige syd for **Hässleholm** fik vi lige det et Øresundstog og en SJ X2, inden vi kørte ind til **Hässleholm**, hvor vi kiggede lidt, inden vi kørte mod **Älmhult**.

Da vi kom til **Älmhult**, kørte vi ind på godspladsen og så Green Cargo **V5 181** rangerede rundt med vogne. Mens vi stod og kiggede på Green Cargo **V5 181**, kom Green Cargo **Td 396** med Volvo skrottoget fra **Olofström** ind på **Älmhult** station, hvor så Green Cargo **V5 181** rangerede over og blev koblet på. Ved den gamle remise i **Älmhult** havde man gravet drejeskiven op, og det så meget ud til, at den skulle skrottes, da skæreblandereren havde været der og delt drejeskiven.

Vislanda og Alvesta

Da vi havde kigget på **Älmhult**, kørte vi lige forbi IKEA, hvor vi fik en is, inden at vi fortsatte videre.

Næste stop var **Vislanda**, hvor vi måske kunne være heldige at se Strukton **TMY 9505** og Tågab **TMY 105**, som henter sveller på svellefabrikken ved **Vislanda**, men da vi kørte forbi svellefabrikken, var der ingen GM'er at se; kun fabrikkens egen **Z43 470** og Tågab **Z66 609**. Derefter kørte vi forbi stationen i **Vislanda**, inden vi kørte videre mod **Alvesta**.

Da vi kom til **Alvesta**, kørte vi ned til remisen, hvor VIDA **TMZ 1406** og Nordic Re-Finance **T43 258**, som er indlejet af VIDA stod. Da vi havde fået billeder af dem, kørte vi ud til vort vandrerhjem lige nord for **Alvesta**, hvor vi skulle overnatte. Da vi havde tjekket ind, kørte vi tilbage til **Alvesta**, hvor vi kørte langs med postcentralen, hvor vi lige kunne skimte Nordic Rail **TMZ 1403** bag en af læsserammerne

gennem hegnet ind til området. Bag ved kunne vi se, VIDA TMZ 1406 køre af sted med en tom vognstamme ud af **Alvesta** station. Derefter kørtes over til stationen, gik over på perronerne, hvor vi igen så TX Logistik 185 689-7 med et kombigodstog. Lidt efter kom der en SJ X2, og senere så vi Green Cargo Rd2 1038 med et blandet godstog.

Efter vi havde set det, gik vi rundt i **Alvesta** for at finde nået at spise, inden vi kørte tilbage til vandrerhjemmet, så vi var klar til en ny dag. (fortsætter)

(KP via BL)

Ti 3/9 2013

Udflugter i Sverige

(fortsat)

Alvesta

Da vi havde pakket vores ting sammen og tjekket ud fra vandrerhjemmet, kørte vi til **Dansjö**, som er en sø nord for **Alvesta**, hvor vi tog billeder af nogle SJ X2'er og et enkelt X11 fra Krösatågen. Derefter kørte vi tilbage til **Alvesta**, hvor vi ville se et lokomotivtrukket persontog, men vi havde kigget forkert på vores grafen, så toget kom fra den forkerte side. Det var SJ Rc6 1402, og lidt efter kom Krösatågen Y31 1404. Da den var passeret, kørte vi videre mod nord. I graferne kunne vi se, at der skulle køre et godstog fra **Stockaryd** til **Alvesta**, og i **Alvesta** var både VIDA TMZ 1406 og Nordic Re-Finance T43 258 væk. I **Stockaryd** ligger der en tømmerterminal, så det ville vi fange på strækningen.

Vi fandt en bro ved **Olsakra**, hvor der var godt at stå. Der så vi Green Cargo Rd2 1028 med et godstog, en SJ X2'er og en svellestopper. Efter vi havde ventet i et godt stykke tid, og at den efter planen skulle være passeret, var vi lige ved at pakke sammen og køre videre, da vi pludselig kunne høre en GM'er i det fjerne. Der kom Nordic Re-Finance T43 258 brølene med 20 tømmervogne mod **Alvesta**. Da den var passeret, fortsatte vi videre mod nord mod **Nässjö**.

GULF tankstation ved Sävsjö

Undervejs til **Nässjö** mødte vi en GULF tankstation ved **Sävsjö**. Jeg har aldrig set en GULF-tankstation, og jeg troede helt, at det var forsvundet, men det viser sig, at GULF genopstår igen med 100 tankstationer rundt om i Sverige, som vil erstatte SHELL-tankstationer, som er beskrevet i dette link http://www.svd.se/naringsliv/branscher/handel-och-tjanster/gulfmacken-gor-comeback_7556140.svd. Da vi lige havde fået et billede af det, kørte vi videre mod **Nässjö**.

Nässjö Järnvägsmuseum og Tågkraft i Nässjö

Da vi kom til **Nässjö**, kørte vi til stationen, hvor Krösatågen X11 3188 stod. Derefter kørte vi ned ved remisen, hvor vi fra den modsatte side af banen kunne se Tågkraft Z43 471, TMX 1009, TMX 1004 og CFL Cargo Sverige TMX 1024. Langt ude kunne vi se to danske MZ'er. Imens vi stod der kom Green Cargo Rc4P 1320 med et posttog og Green Cargo Td 387 med et lille godstog.

Derfter kørte vi over til remisen, hvor vi gik ind og kiggede os rundt. Ude foran remisen stod Svensk Tågkraft 1802 og et sæt ny revideret bogier til en MX'er muligvis til TMX 1004, som stod uden bogier på et par deployere. Omkring remisen stod også Green Cargo Rd2 1081 og Tågkraft Y1 1353, Netrail Da 887 og Da 903 samt **Nässjö** Järnvägsmuseum's egen Da 941 og Z43 200 samt Z 43 422. Der stod også et ukendt damplokomotiv uden tender med presenning over. Der stod også to andre Z43 nemlig Z43 483 og Z43 482.

Igennem to porte ude foran remisen, kunne vi se en ukendt TMX og Tågkraft Köf 277, som vi lige kunne se toppen af, og som var blevet malet rød, det samme var den ukendte TMX, som muligvis kunne være TMX 1038 eller TMX 1041. Da den nemlig ikke var malet helt færdig i Tågkraft design endnu, men kun var malet rød uden de hvide stafferinger.

Ved værkstedshallen ved remisen, som Bombardier Transportation har, stod Bombardier Transportation Z65 523. Mens vi gik rundt på området, mødte vi et medlem fra **Nässjö** Järnvägsmuseum, som vi fik lov af til at komme ind i remisen, som de deler med Tågkraft, og kigge.

Inde i remisen stod Svensk Tågkraft Rapid 4 (SJ Ra 988) og Tågkraft EL5100 001 som er bygget af Electroputere i **Rumænien** i **1979**. Der stod også **Nässjö** Järnvägsmuseum T21 110 og damplokomotivet A5 1545, som er bygget i **1930** i **Motala** i Sverige til Kalmar Järnväg som KJ H4 17, inden den i **1940** kom til SJ og blev omlitret til SJ A5 1545. Da vi havde kigget inde i remisen, fik vi at vide, at **Nässjö** Järnvägsmuseum Da 941 skulle køres ind om ca. 30 minutter, så vi gik om til opstillingssporerne, hvor vi tidligere havde set to tidligere DSB MZ'er. Da vi kom om til dem, var der tale om BLS Rail MZ 1412 og MZ 1420, som vi fik lidt billeder af, men mens vi stod og tog billeder, kunne vi se noget, der lignede Tb'er længere ude, og som man på lovlig vis kunne komme ud til. Da vi kom nærmere, kunne vi se, at det var en Tb'er nemlig Infranord DLL 3107 tidligere SJ Tb 291 og tre Tc'er som var Infranord DLL 3127 tidligere SJ Tc 307, DLL 3116 tidligere SJ Tc 295 og DLL 3130 tidligere SJ Tc 310.

Da vi havde taget de billeder, vi skulle have af dem, passede det med, at vi kunne se, når de skulle køre **Nässjö Järnvägsmuseum Da 941** ind i remisen, men jeg var endnu ikke færdig, for jeg havde nemlig lagt mærke til, at døren på BLS Rail **MZ 1420** var åben, så jeg skulle lige en tur op i den. Imens gik Jonas og Jan tilbage til remisen, smuttede jeg lige over og kravlede op i BLS Rail **MZ 1420**, som stadig var nogenlunde intakt inden i, selv om man godt kunne se, at den havde taget skade inden i efter mange års henstilling. Da jeg var færdig, kravlede jeg ned og gik tilbage til remisen, hvor jeg lige nåede, at se da **Nässjö Järnvägsmuseum Da 941** blive kørt i remise, og **Nässjö Järnvägsmuseum SJ T21 110**, som også var startet op, som trykkede **Nässjö Järnvägsmuseum Da 941** det sidste stykke ind i remisen.

Da vi havde fået set det, sagde vi pænt tak for kigget og gik tilbage til bilen for at køre videre til vort næste vandrerhjem, som lå i **Vadstena**.

Vadstena

Da vi ankom til **Vadstena** og havde tjekket ind på vandrerhjemmet, gik vi en aftentur rundt i den gamle middelalder by med flere kirker, et slot og et gammelt koster, som har tilhørt Sankt Bergitta orden, som blev grundlagt i **1370**, mens det nuværende klosteret er bygget i **1430**. I **Vadstena** er der også rigtig mange rigtig hyggelige huse, som er typisk træhuse i rød. Da vi havde været rundt i byen, gik vi tilbage til vandrerhjemmet for at blive klare til en ny dag. (fortsætter)

(KP via BL)

On 4/9 2013

Udflugter i Sverige

(fortsat)

Vadstena

Da vi havde pakket og spist vores morgenmad, tjekkede vi ud fra vandrerhjemmet og kørte ned ved havnen, hvor veteransmalsporsbanen **Vadstena Järnväg** ligger. Den løber fra **Vadstena** til **Fågelsta**. Ved stationen i **Vadstena**, som ligger næsten lige ved havnen, stod skinnebussen SJ **YP 808** og lidt blandede vogne, og nede ved remisen var man i gang med at skifte sveller. Vi spurgte, om vi godt kunne kigge ind i den femsporede stenremise, og det måtte vi gerne.

Inde i remisen stod en lille rangertraktor, og lige bagved stod et sødt lille damplokomotiv, som hed nummer **3**, og var bygget af Orenstein & Koppel i **Berlin** i **1930**. Ved siden af stod SJ **Z4p 258**. Lige bagved stod der en lille rangertraktor og en lille trolje som hed NKIJ **Bm 2**. Da vi havde set remisen, fulgte vi den lille havnebane, som løber ned til **Vadstena** slot, bygget **1545**.

Nede på havnebanen stod der to vogne og en skinnecykel som reklame for **Vadstena Järnväg**. På vognene stod der en Volvo T25 traktor og nogle plove, typisk svenske. Derefter gik vi ind på pladsen på **Vadstena Slot** og kiggede, inden vi gik en tur langs vandet ned til **Sankt Bergitta Kirken**, hvor der var åbent. Kirken var meget stor og smuk inden i.

Derefter gik turen igennem hjertet af byen, forbi det nye rådhus med et tidligere kirketårn og videre ind til torvet, hvor det gamle rådhus lå og et rigtig fint apotek i rigtig svensk stil med træbeklædning i grøn og med et emaljeskilt over døren, hvor der stod Apotek. På vejen tilbage til **Vadstena** station passerede vi to gamle lagerhaller, som var brugt til de skibe, der tidligere lagde til kaj langs slottet, som lå lige på den anden side. Med bilen fortsatte turen.

Motala

Næste stop var **Motala**, hvor vi i grafen kunne se, at der skulle komme et godstog. Mens **JSL** og **JSAjr** gik ned til en nærliggende bro, gik jeg op til stationen, og på vej op til stationen kunne jeg pludselig se, at der var et godstog på vej, så hurtigt over til banen og nåede lige at stå klar med kameraet, da det kom. Det var Rush Rail **185 416-6** (Sneezy) med en lang række tomme tømmervogne.

Da den var væk, gik jeg op til stationen, hvor Östgötapendeln med deres **X61 302** vendte i **Motala** og kørte af sted mod **Norrköping**. Da den var væk, blev signalet grønt, og lidt efter kom Green Cargo **Rc4 1268** med et godstog med lukkede godsvogne og kombigods. Ved bilen mødtes jeg med **JSL** og **JSAjr** og fortsatte videre til **Borenslusen**.

Her er der fem sluser, som ligger i **Motala**, og som fører **Götakanalen** gennem sig, der løber fra **Vättern** til **Boren**. Der spiste vi vor middagsmad. Da vi var færdige kørte, vi lige forbi **Motala** værkstedet, hvor der ikke stod noget spændene, inden vi fortsatte videre mod nord.

Hallsberg

I **Hallsberg** kørte vi ned til dobbeltremisen, hvor Hectorrail holder til. Der kunne vi se Hectorrail **242 532** (Lightyear) og **141 001-6**. Lige bagved holdt to Cargonet 185'er. Ved remisen kunne vi også se Green

Cargo T44 314, Green Cargo 185 406-6 og Green Cargo Rm 1258. Derefter kørte vi om på den anden side af remisen, hvor vi så Tågfrakt Z68 994 og en masse forskellige Green Cargo T44, Z70 og Rc'er.

Derefter kørte vi ud på rangerbanegården, som er **Sveriges** største, hvor vi så Infranord EII 0003, TX Logistik 185 695-5 og SJ Rc3 1056 med et godstog samt Green Cargo Rc2 1124 med et tomt ståltog. Desuden Infranord DLL 910 og DLL 912 med et langt skærvetog, som stod på et af de mange opstillingsspor.

Diverse person- og godstog mellem Vretstorp og Laxå

Vi kørte ud langs stækningen og endte på en bro mellem **Vretstorp** og **Laxå**, hvor vi håbede, der ville komme noget spændene. Efter et lille stykke tid kom Värmlandstrafik X50 9049 fra **Hallsberg**, mens Green Cargo Rd2 1112 med et blandet godstog kom fra **Laxå**. Lidt efter kom SJ X55 3750 også fra **Laxå**, og lidt efter kom SJ Rc6 1389 med et persontog fra **Hallsberg**, bagefter kom Tågkompaniet X54 9057 fra **Laxå**. Derefter kom Västtågen Y31 1400 fra **Laxå** samtidig med, at Tågab Rc2 006 kom med tagsten fra Benders fra **Hallsberg**. Da de var væk, kom der nogle SJ X2'er og Värmlandstrafik X50 9081 fra **Laxå**, og en dobbelt SJ X40'er forbi fra **Hallsberg** og SJ X55 3345 fra **Hallsberg**. Til sidst så vi Green Cargo Rm 1258, som vi havde set i **Hallsberg**, komme forbi med et blandet godstog. Da den var passeret, kørte vi videre mod nord.

Kristinehamn

Næste stop var i **Kristinehamn**, hvor vi skulle overnatte på et hotel 200 m fra station og 500 m fra Tågab-remisen. Da vi ankom til **Kristinehamn**, kørte vi lige forbi stationen, hvor vi kunne se vogne fra Benderstoget, som vi havde set med Tågab Rc2 006 mellem **Vretstorp** og **Laxå**. Der stod også Tågab Rc3 1040 med 3 personvogne.

På hotellet tjekkede vi ind og lagde vor bagage. Da vi var færdige gik vi over til Tågab-remisen, hvor der rundt omkring remisen stod Tågab Z70 717 og Tågab T43 113, Tågab TMY 101 (DSB MY 1121) og en ukendt SJ Y7 muligvis SJ Y7 1220 fra **Nora Bergslags Veteran-Jernvæg** ved siden af stod CFL Cargo T66 K714, som jo har kørt i Danmark og har dansk ATC, og, som vi senere fik at vide, skulle ind på værkstedet og have pillet folien af, da den skulle til **Norge** og køre hos Cargolink. Ved siden af stod tidligere TGOJ V10 704, Tågab Z65 208, Nordic Re-Finance TMZ 1410, Baneservice MZ 1461 og førerhus A fra Tågab Rc2 004, som brændte i **maj 2008**. Ved siden af stod Tågab TMY 106 (DSB MY 1108) og Tågab Z 210, som er deres søde, lille rangertraktor, som er bygget i **1935** hos Bjurström i **Västervik**. Da vi havde kigget os omkring ved remisen, gik vi tilbage til hotellet, for det var blevet godt mørkt, og vi skulle jo ned til remisen igen dagen efter. (fortsætter)

(KP via BL)

To 5/9 2013

Tågab Kristinehamn

(fortsat)

Da vi var stået op og var klar, gik vi over til Tågab-remisen igen, hvor CFL T66 K714 var startet op. Vi så også Tågab TMY 103 (DSB MY 1123), som stod ved tankanlægget ved siden af remisen.

Efter vi havde kigget ved remisen, kørte vi til **Östervik** lidt vest for **Kristinehamn**. Da vi grafen kunne se, at der skulle komme et TX Logistik godstog. Da vi var kommet ud til fotostedet, kom der først en Värmlandstrafik X52 9067 fra **Kristinehamn** og derefter en SJ X55 3367 mod **Kristinehamn**, lidt efter kom TX Logistik 185 679-8 så med flistoget til **Koppang**, og bagerst i toget var sørme Raillog TMZ 1422, som er indlejet af TX Logistik. Da den var passeret, kørte vi tilbage til **Kristinehamn**. Da vi kom tilbage til **Kristinehamn**, kørte vi lige forbi stationen, hvor Tågab TMY 103 holdt sammen med Tågab Z70 732, og ventede på grønt.

Da vi var ved at gøre klar til at skulle se, når de kørte, gik bommene ned, og bagfra kom Tågab TMY 110 (DSB MY 1132) med tre containervogne, og lige som den var inde på stationen, fik Tågab TMY 103 med Tågab Z70 732 afgang. Derefter kørte vi om på den anden side af stationen, hvor vi også kunne se Great Northern T43 107, som rangerede rundt og nogle hensatte Y1'er fra Värmlandstrafik.

Tågab T43 111 og Tågab TMY 110 med godstog mellem **Kristinehamn** og **Storfors**.

Da vi havde kigget i **Kristinehamn**, kørte op til **Nässundet**, hvor vi ventede på at godstoget til **Filipstad** skulle komme. Der gik heller ikke længe før, at vi kunne høre en T43 arbejde, og frem kom Tågab T43 111 med et langt godstog bestående af 17 vogne, hvor der også var vogne fra **Hamar** med.

I **Storfors** stoppede Tågab T43 111 for at afsætte og hente vogne hos AHAB Steel, hvor der blev leveret 3 vogne og hentet 5 vogne, inden Tågab T43 111 fortsatte videre mod **Filipstad**. Ifølge grafen skulle der lige efter komme endnu et Tågab godstog, som skulle til **Hällefors**, som normalt bliver trukket af en af Tågabs Rc2'er, men ikke den dag, for lidt efter kom Tågab TMY 110 med 6 vogne gennem **Storfors** på vej mod **Hällefors**, som lød rigtig herligt, da den gav masser af lyd fra sig ud af **Storfors**.

Tågab Kristinehamn

Derefter kørte vi tilbage til **Kristinehamn**, hvor vi ved Tågab-remisen fotograferede lidt norske sovevogne og et Norsk eltogetsæt **BM 68.23** og **68.89** fra **Ofotbanen**, som fulgte med i købet af nogle norske vogne, som Tågab købte af konkursboet fra **Ofotbanen**. Da vi havde kigget der, kørte vi over til stationen, hvor vi så SJ **Rc3 1066**, som var lejet af Tågab med et Tågab persontog fra **Karlstad** til **Göteborg**.

Da vi havde set den, kørte vi tilbage til Tågab-remisen, hvor en af **JSL's** bekendte, som arbejder hos Tågab, gerne ville vise os rundt, og det sagde vi ikke nej til. Da vi kom over til remisen, var CFL **T66 K714** kørt ind i remisen, og Tågab **TMY 1156** var trukket udenfor og blev efter meget kort tid skubbet ind igen af Tågab **Zö 209**, som er et lille akkurangerlokomotiv, som Tågab har tre af.

Rundt om drejeskiven var det de samme lokomotiver som dagen før. Inde i remisen stod først Tågab **Z65 203**, lige bagved stod Tågab **Z70 722**, som er blive købt til reservedele fra Green Cargo, efter at den havde været ude for et rangeruheld, så den var tømt for dele og bliver senere sendt til skrot.

Ved siden af stod Tågab **T43 112**, og ved siden af stod nu CFL **T66 K714**, som var ved at blive rengjort med en højtryksspuler, og ved den stod så Raillog **TMZ 1416** som er indlejet af TX Logistik. Den næste i remisen var SJ **Z49 102**, som ejes af veteranklubben Värmlandståg, og er bygget af Kockums i **Malmø** i **1939**, som så ud til at have fået lavet rust. Den næste i rækken var **Rc2 002**, som stod skinnede i sin flotte sølv/sort/rød Tågab-bemaling.

Pludselig kunne vi hører, at en **TMY'er** var startet op, så vi gik ud for at kigge. Det var Tågab **TMY 1156**, som var startet op, efter at den har fået lavet dens nye motor, som den har fået fra et **GM-lokomotiv** i **Amerika**, men desværre eksploderede motoren fra **USA**, da man startede den, men man har heldigvis fået lavet det, så den nu spandt som en mis, så den kan blive færdiggjort til dens nye ejer i **Ungarn**. Efter et stykke tid, hvor man legede lidt med omdrejningerne, stoppede man den igen, og vi gik tilbage i remisen, for at se det sidste.

Det næste i remisen var Tågab **Z 210** en lille rangertraktor fra **1935**, som stadig arbejder med rangering af lokomotiver ved remisen. Den næste i remisen var Tågabs lejede **Rc3 1041**, og ved siden af stod Tågab **Zö 212** foran Strukton Rail **9506** tidligere SJ **Tc 294**. Ved siden af den stod Infranord **DLL 3124**, tidligere SJ **Tc 304**, og det var det, som stod i selve remisen.

Ud over remisen er der også en vognhal, hvor man laver eftersyn og reparationer af Värmlandstrafiks **X52** og **Y31** samt Tågabs vogne. Inde i vognhallen stod der to Värmlandstrafik **Y31 1421** og **Y31 1412**, en ukendt **X52**, Tågab **Zö 215** samt to svenske 60'er vogne, som var ved at få fjernet asbest.

Omkring Tågab-remisen

Da vi var færdige med at kigge indenfor, gik vi udenfor for at kigge på de andre lokomotiver, som stod rundt omkring.

Lige overfor vognhallen ligger der en lille rød hal, som vi også var inde og se. Der stod Tågab **MZ 1424**, som har en slem skade på det ene førerrum, efter at have kollideret med en skinneudlægningskran nær **Rq torsdag 2. oktober 1997**.

Lige bag ved hallen stod resterne af Tågab **MY 1141**, som der var taget en masse reservedele fra, og ved siden af stod Tågab **Z65 543**, som også bare så ud til at skulle bruges til reservedele. Bagved Tågab **MY 1141** stod vognkassen fra Green Cargo **Rc2 1037**, som havde knækket rammen efter en ulykke i **Hallsberg**, og bagved den stod så Tågab **MZ 1447**, som også var til reservedele og havde brandskader efter den brændte i **Ro torsdag 22. februar 2001**, som nu stod opstablet på to trærammer uden bogier.

Det næste, der stod på området, var Tågab **MZ 1402** og BLS Rail **MZ 1414**; de er begge hensatte. Tågab **MZ 1402** har en større skade på det ene førerrum efter en rangeruheld i **Kd torsdag 27. februar 1997** og havde underligt nok **MZ-bogier** med litraet **MY 1104**, nok bare sat på for sjov, mens BLS Rail **MZ 1414** bruges som reservedelslokomotiv. Desværre, for det var nemlig **MZ 1414**, jeg i **2001** kørte med i førerrummet på med Papirtoget som blot 7-årig. Derfor er **MZ 1414** et af mine yndlingslokomotiver.

Efter jeg havde gennem fotografiet BLS Rail **MZ 1414** og taget billeder af mig foran den, kom Tågab **TMY 110** trillende ind på området. Den kørte ned mod remisen efter at have været kommet tilbage fra **Hällefors**.

Derefter gik vi videre og så Tågab **Rc2 010** samt en ukendt **Z65'er** ved siden af Tågab **Rc2 010**. Da vi havde set det, gik vi tilbage til remisen, hvor vi fik fortalt, at Tågab **TMY 106** var hensat pga. defekt hoveddynamo, og at man endnu ikke viste, om den skulle sættes i stand igen. Det blev senere besluttet at fjerne motoren fra Tågab **TMY 106** og flytte den over i Tågab **TMY 101**, som havde en dårlig motor, så Tågab **TMY 106** kommer sandsynligvis ikke ud og kører igen – desværre.

Ved remisen fik vi lige de sidste billeder, inden vi sagde farvel til *JSL's* bekendte og på gensyn, da vi nemlig havde fået lov til at komme med en tur i Tågabs lejede Rc3 1041 med passagertoget fra **Kristinehamn** til **Falun**.

Picasso skulptur ved Kristinehamn

Vi kørte så ud for at spise vor middagsmad, som vi gjorde lidt syd for **Kristinehamn**. Der var udsigt ud til **Sveriges** største sø **Vänern**, hvor der ud til vandet står en Picasso skulptur, som jeg ikke ville sige er grim, men bare speciel. Det blev til lidt billeder af udsigten og af Picasso skulpturen, inden vi kørte tilbage til **Kristinehamn** igen.

Tågab Rc3 1041 med passagertoget fra **Kristinehamn** til Borlänge.

Da vi kom tilbage til **Kristinehamn**, kørte vi op til stationen, hvor *JSL* og jeg blev sat af, mens *JSAj* kørte videre mod **Ställdalen**, hvor *JSAj* så skulle byttede plads med *JSL*. Mens *JSL* lige var gået over og fotografere nogle tømmervogne, fik jeg set Tågabs lejede Rc3 1040 med persontoget bestående af 4 vogne fra **Göteborg**, hvor så Tågab Rc3 1041 rangerede op på stammen, og blev koblet på, og hentede de tre bagerste vogne, som skulle til **Falun**, mens Tågab Rc3 1040 kørte af sted til **Karlstad** med en enkel vogn. Imens rangerede Tågab Rc3 1041 over til perronen mod **Falun**, og *JSL* og jeg hoppede ombord i Tågabs lejede Rc3 1041 med tog Rst 8114 fra **Kristinehamn** til **Falun**. Strækningen efter **Kristinehamn** var nået gynget, da sporene ikke lå perfekt.

Lidt længere væk fra **Kristinehamn** var man også i gang med lave sporarbejde, og der gængede vi meget i sporet, og der måtte vi køre 60 km/t., mens vi på resten af strækningen mellem **Kristinehamn** og Nykroppa måtte køre 90 km/t. Undervejs fik vi set rigtig mange flotte søer, som vi kørte gemmen på en dæmning eller som løb langs med banen i rigtig flot aftensol. Da vi kom til **Hällefors** stod Tågab Z65 202 og Z65 204 inde på opstillingssporene ud mod tømmerterminalen og stålværket.

Det er jo lidt anderledes end at køre en MR eller en ME samt MF. Da vi kom til **Ställdalen** stod *JSAj* klar på perronen, og *JSL* sagde farvel. *JSAj* hoppede om bord, mens *JSL* fortsatte i bil videre til **Borlänge**. Sporet lige efter **Ställdalen** var rigtig bumlet, for samlingerne mellem skinnerne var meget slidte, så for hver samling kom der et større bump, selvom man havde vendt skinnerne, så enderne var anderledes for at minimere bumpet, og der måtte vi køre 60 km/t. Hvis det havde været i Danmark, havde Banedanmark lukket strækningen pga. spores dårlige stand. Da vi kom til **Grängesberg**, stod der en masse hensatte godsvogne ved opstillingssporene ved **Grängesberg**. I forbifarten så vi en TX Logistik 185'er med et tømmer tog.

Lige inden vi kom til **Grängesberg** station, kørte vi forbi en fabrik, som laver smalsporslokomotiver til tunnelarbejde, hvor nogle af lokomotiver stod udenfor.

Da vi kom til **Ludvika**, stod Tågab Z67 207 sammen med flere transformatorvogne, som bliver læsset i **Ludvika** på ABB fabrikken, som ligger næsten lige ved stationen. Mellem **Ludvika** og **Borlänge** krydsede vi med Tågkompaniet X51 9015.

Da vi kom til **Borlänge**, så vi flere forskellige Green Cargo lokomotiver både Re, Rc, Rd, Td og T44. I **Borlänge** havde toget et længere ophold, inden toget fortsatte mod **Falun**. Imens viste *JSL's* bekendte os rundt i vognene, som var rigtig flotte indeni, selv om de var fra 60'erne og er moderniseret lidt indeni.

Da det var ved at være afgang mod **Falun**, sagde vi pænt farvel til *JSL's* bekendte, som fortsatte videre mod **Falun**. *JSAj* og mig over for at købe ind til morgenmaden dagen efter, mens vi ventede på at *JSL* skulle dukke op. Da han dukkede op, kørte vi så til vort vandrerhjem i **Vassbo**. Efter vi havde været forbi vandrerhjemmet og havde tjekket ind, kørte vi ud for at finde noget at spise. Da vi kørte over banen ved **Ornäs**, kunne vi se, at der var ved at blive lave noget sporarbejde, og at der holdt en TMZ, men kunne ikke se, hvad det var for en, men det var også for mørkt til at tage billeder på, så vi kørte tilbage til vandrerhjemmet og spiste vor mad.

Del 3 kommer snart.
(KP via BL)

(fortsættes)

Tunnelbormaskinen Åsa igennem Hallandsåsen!

På onsdag den 4 september bryter tunnelbormaskinen Åsa igennem Hallandsåsen! Båda tunnelrören kommer då att vara färdigborrade.

Genombrottet uppmärksammas både här på museet och på Projekt Hallandsås utställning i Förslöv. Kort efter den stora händelsen skett inne i tunneln visas det på storbildskärm på museet och i Förslöv.

Inför och efter "Genombrottet" kan ni få en bildvisning med en av våra guider, se filmen "Resan genom Hallandsås" eller bara njuta av bildspel från detta spännande projekt.

Fri entré och vi bjuder på kaffe och kaka till alla våra besökare under dagen!

Ett samarbete med Trafikverkets Projekt Hallandsås.

Mecklenburgische Bäderbahn Molli **– Das Dampfzug-Erlebnis an der Ostseeküste**

Program

Udflugten til denne herlige 900 mm smalsporsbane med 100 % dampdrift begynder på **Sjælland**, hvor seks jernbaneentusiaster og to biler sejler med en bilfærge fra **Ge** til **Rostock Seehafen**. Der er bestilt overnatning på et strandhotel i **Heiligendamm** – banens mellemstation. Programmet indeholder: To dages biljagt for at fotografere og overhale togene, kørsel med en restaurationsvogn, rundvisning på stationen og Bw (Bahnbetriebswerk = mdt) **Ostseebad Kühlungsborn West**, aftensmad på en jernbanerestaurant, besøg på sporgogsmuseet i **Marienehe**, kørsel med gammel **lysegul** sporgvogn med bivogn og hjemsejls fra **Rostock Seehafen** til **Ge** og kørsel til **Sjælland**.

Stednavneforkortelser

Kbw Ostseebad Kühlungsborn West	Wm Warnemünde		
Wi Wismar	Dob Bad Doberan	R Rostock Hbf	Ti Tessin

Stationsnavnenes forkortelser er anvendt af DB og mange privatbaner efter normen DS 100. Det på et givent tidspunkt af Reichbahndirektion anvendte første bogstav W = **Schwerin** er udeladt.
Kilde: Orts- und Betriebstellenverzeichnis, Eisenbahnatlas Deutschland, Ausgabe **2007-2008**, Schweers + Wall, side 176-218.

Anmærkninger **Warnemünde**: DSB brugte forkortelsen **Wm** <1903 og **Wü** 1903-. Derfor bruges forkortelsen **Wü**.
Kilde: De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger 1995

Få viden om Bäderbahn Molli

Få indtryk af banen ved at slå op på banens hjemmeside <http://www.molli-bahn.de/>. Begynd med at have pc'ens højttalere indkoblede. Tryk på **Startseite**, eventuelt skift **Aktuelles**, hvis der ingen lyd kommer.

Banens historie står under **Unternehmen**, materiel, stationer under **Molli-Land**, køreplan og fremtidige kørsler under **Erlebnis**.

En materieloversigt findes på <http://www.privat-bahn.de/Molli.html>

http://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A4derbahn_Molli

Advarsel: Det kan blive lidt træls at høre på al den pfeifen ved alle de tæt på hverandre følgende usikrede overkørsler. Den syngende fugl sidder åbenbart inde i personvognen, for sangen er lige kraftig hele tiden. Kør lydløst, når det bliver tiltrængt. **Slå fra**.

Køreplan

Tognumre står hverken i publikumsfolderen med **STRECKENFAHRPLAN** eller på banens hjemmeside.

Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn/West (gültig vom 28.03.2013 – 31.10.2013)

Station\Tognummer	14612	14614	14616	14618	14620	14624	14626	14628	14630	14632	14634
	A										
Bad Doberan Bf. ab	08:35	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:45	18:45
Heiligendamm an	08:53	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	18:02	19:02
Heiligendamm ab	08:56	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:03	19:03
Kühlungsborn, West an	09:17	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:24	19:24

Ostseebad Kühlungsborn – Bad Doberan (gültig 28.03.2013 – 31.10.2013)

Station\Tognummer	14609	14613	14615	14617	14619	14621	14625	14627	14629	14631	14633
A											
Kühlungsborn, West ab	06:40	08:28	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35
Heiligendamm an	07:02	08:50	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
Heiligendamm ab	07:03	08:54	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	18:03
Bad Doberan, Bf. an	07:22	09:12	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:21

A – verkeert nur Montag-Freitag, nicht an Feiertagen

Kilde: Tognumre fra et opslag i pakhuset i **Bad Doberan**.

Molli-Land

Et kort kan ses på <http://www.molli-bahn.de/Heiligendamm.41.0.html> over den 15,4 km korte smalsporsbane. Klik på en stationssignatur  og få vist dette togekspeditionssted.

Tre trinbrætter er ikke angivet på dette kort: **Bad Doberan-Stadtmitte, Bad Doberan-Goethestraße, Ostseebad Kühlungsborn-Mitte**.

Der har været tre sidespor på den fri bane, der ikke er indtegnede eller angivet nogen steder. Et sted kan siderampen fra en gang i 1950'erne stadig ses.

Die Geschichte der Bäderbahn „Molli“

En kronologisk gennemgang af skelsættende hændelser i banens historie er let læselig på <http://www.molli-bahn.de/Unternehmen.27.0.html>

Übersicht unserer Fahrzeuge

En udførlig oversigt findes på <http://www.molli-bahn.de/Fahrzeuge.48.0.html>

Spor af og i Bad Doberan

Bad Doberan km 40,9

Når man kommer fra **R** (Rostock Hbf), er det naturligt at begynde med banens udgangsstation. Den normalsporede station er bygget en del om, siden der kørte plandamp. Ved en sikret ovk i vestenden ligger det høje Stellwerk/kmp med tilskoddede vinduer og »graffitiodsmykning«.

Der er to perronspor, hvor Bahnsteig 3 ender blindt – nærmest spor 51. Det er til tog til og fra **R**.

Bahnsteig 1 ligger ud for stationsbygningen, men længere mod Ø på samme perron er navnet Bahnsteig 2. Dette spor er det eneste spor, hvorfra tog kan køre i begge retninger, altså mod **R** og **Wi** (Wismar). Ved en krydsning kan der af og til ikke være passagerbetjening samtidigt. Det får vi at se ved en krydsning.

Bad Doberan km 0,0

900 mm smalsporsbanen har fem spor ud for stationen, Bahnsteig/perronspor 51, Bahnsteig 52, 53, 54 og 55. Spor 56 ender i en Verladerampe.

Fire sporskifter i spor 55 fører til venstre ind i to tosporede remiser: vestligst spor 61 og spor 62 ind i neue Werkstatt, østligst spor 70 og spor 69 ind i Wagenhalle.

Spor 51 har to sporskifter, der fører til spor 64, og spor 65 fører ind i Alte Werkstatt

Første sete tog

Kl. 14.19 (22) ankommer det første sete tog, tog 14625 (Kbw-Dob) trukket af 99 2322-0 + 12 vogne. Ved rækværket til spor 51 står en stor tavle med overskrifterne **MECKLENBURGISCHE BÄDERBAHN** **MOLLI Chronik** med syv årstals vigtige begivenheder. Maskinen kører ud på Bw for at få vand.

RE8 Tessin

RE8 Wismar

På modsatte side af stationsbygningen – på sydvestsiden – skal der være en krydsning, som der kigges på.

Kl. 14.32½: standser DB 642 578+078 med RE8 13125 til **Ti** (Tessin) ved Bahnsteig 1 før indgangssporskiftet. Længere henne ved samme perron ved Bahnsteig 2 holder det første tog ved krydsningen og udveksler passagerer; der har ret langt at gå for at komme hen til stationsbygningen. Toget kører videre ad et kort spor uden perronen i retning **R**.

Kl. 14.34½: 642 684+184 med RE8 tog 13124 til **Wi** (Wismar) passerer det stillelegte Stellwerk.

Således foregår en krydsning. Der er ved dette anlæg sparet penge til elevatorer og etablering af en øperron, men i stedet er der lange distancer at gå. Det er virkelig spareudgaven af en station.

Undervejs til Kühlungsborn West

Kun 19 minutter har togene fra **Kbw** fra ankomst i **Dob** til afgang, hvor lokomotivet skal have vand, foretage omløb, bremseprøve og afgå mod **Kbw**. Det er ikke megen tid!

Den første sete udkørsel fotograferes, og så kan der nås at stå ved et fotosted inden **Heiligendamm**, hvor der er krydsning hver time med to damptog. Vi overhaler i bil og vælger **Bad Doberan-Rennbahn** i km 3,9. Fra tog 14626 (Dob-Kbw) er passeret, til den krydsende tog fotograferes i km 5,9 går der kun 11 minutter. Det er 99 2321-0 + 12 vogne.

I **Heiligendamm** i km 6,5 fotograferes den næste krydsning en time senere, efter begge 99'er er kommet tilbage fra endestationerne. Udkørsel nås fra **Ostseebad Kühlungsborn Ost** i km 12,7, før omløb sker i **Ostseebad Kühlungsborn West** i km 15,4.

Ostseebad Kühlungsborn West

Den kvindelige Aufsicht (stationsbestyrer) lægger det østlige sporskifte om, så 99 2321-0 kan komme hen til de 12 vogne. Derefter kan to 99'er fotograferes side om side.

Mecklenburgische Bäderbahn Molli

Den anden maskine er et Denkmal, og det er 99 332 + postvogn 71

DOBERAN-HEILIGENDAMM bygget 1886.

Deutsche Reichsbahn

99 2321-0

99 332

Dagens sidste tog

Efterfølgende laves der flere billeder af tog, før følgende skal ske ved aftenstid. Det sidste solskin kan lige akkurat belyse indgangssporskiftet under træerne i østenden af **Heiligendamm**, når tog 14634 (Dob-Kbw) skal standse kl. 19.02-03. Der er tre minutter endnu, og så *hurtigt drejer Jorden vel ikke?* (15 grader per time).

10 minutter senere er det sidste solskin kun en lille plet i ballasten, da en rumlen høres. Klokken 19.10½ (28½) ankommer 99 2322-8 + 99 2323-6 m.u. + 7 vogne. m.u. (medfølger ubetjent) passer her, for maskinen er ikke opfyret. Der var en Kinderüberraschung.

Dagen mange fotoopgaver er løst til stor tilfreds, og der er tid til at gå til hotellet, hvor to overnatninger skal finde sted.

Overnatning i Heiligendamm

På forhånd var der bestilt overnatning på **Grand Hotel Heiligendamm******, der ligger 0,2 km N for stationen og ved stranden til **Østersøen**. Se billeder af de flotte gamle, hvide bygninger på <http://www.grandhotel-heiligendamm.de/de/home/gallery/>

Der var så mange overnattende gæster, at denne weekend var hotellet fuldt booket. Ved indgangen skulle man bare aflevere bilnøglen til en af de to tjenere og angive det tidspunkt, hvornår bilen ønskede at være til disposition igen. Andre tjenere flyttede derefter ens kuffert til ens værelse. Jo, stil i de gamle bygninger.

(BL)

Lø 7/9 2013

Kørsel med Molli, depotbesøg og særtog

Denne morgen er der **gult** lys på hotellets fleretagers bygninger, og den rolige **Østersøen** er = = = . Hurtigt fra tredje sal ned på standen for at fotografere morgenstemningen; desværre er solen stået op. Morgenmaden indtages en bygning, der med søjler og en trekant gavl ovenover ligner en nationalbank – bortset fra den hvide farve. Over de otte søjler står

Heic te laetitia invitat post balnea sanum

Formentlig kan det oversættes til dansk:

Her er man glad efter at have taget et friskt bad

Lørdagens fotografering

Dagens første tog 14613 (Kbw-Dob) skal fotograferes under indkørsel i østenden af **Heiligendamm**, og der håbes på at være solskin på stationsbygningen og toget, når det skal standse 8.54-9.00. Træerne

i skoven er høje, og det er for langt henne på året til at få solskin på tog i spor 2. Toget ankommer i spor 2 kl. 8.50½ og består af 99 2322-8 + 996-006 KD + 990-206 KB + 990-301 KB + 990-209 KB + 990-206 KB + 990-309 KB + 990-101 KB + 990-319 KB.

I **Bad Doberan** sker dagens opformering af toget. Vognene sættes i spor 51, perron 4, og 99 2322-8 rg ud på depotet for at tage vand. Maskinen kommer tilbage gennem spor 52 med en stamme på 5 personvogne til opformering. Oprangeringen i spor 1 for tog 14614 (Dob-Kbw) bliver:

99 2322-8 + 990-102 KB + 990-003 KB + 990-306 KB + 990-308 KB + 990-201 KB + 990-319 KB + 990-101 KB + 990-309 KB + 990-209 KB + 990-301 KB + 990-206 KB + 996-006 KD, i alt 12 vogne.

Dette tog – og det andet med 99 2321-0 – fotograferes derefter blandt andet i **Bad Doberan-Goethestraße** og undervejs til **Bad Doberan-Rennbahn, Steilküste/Wittenbeck** i km 10,2, der blev åbnet sommer **1969**. Der en usikret ovk med **Bäderweg** ind til campingpladsen.

Heiligendamm – Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West

Kl. 14.58½ ankommer »vort« tog, i hvilket vi har bestilt seks pladser i **RESTAURANT**, anden vogn i toget, der kører op ad pakvognen. **RESTAURANT** kører altid op til rejsegodsvognen i østenden af togene. Med 99 2322-8 som trækraft køres der først til **Bad Doberan** og derefter at ende på den anden endestation: **Ostseebad Kühlungsborn West**.

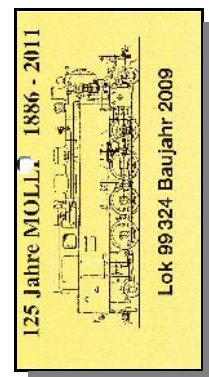
Heiligendamm

På vej mod **Ostseebad Kühlungsborn West** krydses i **Heiligendamm** tog 14629 kl. 16.00 mod **Bad Doberan** med følgende oprangering:

99 2321-0 + 996-007 KD + 990-316 KB + 990-303 KB + 990-312 KB + 990-320 KB + 990-315 KB + 990-318 KB + 990-310 KB + 990-305 KB + 990-314 KB + 990-304 KB + 990-210 KB.

Ostseebad Kühlungsborn West

Ankomst kl. 16.23. Under omløbet holder 99 23221-0 i spor 3 og tager vand i 3-4 minutter. Der Aufsicht er gået hen til sporskiftet mellem spor 3 og 2, låser op, fortsætter hen til sporskiftet mellem spor 2 og 1, indgangssporskiftet og låser ligeledes låsen op. Maskinen rg forbi, hun løfter den hvide ost © over, låser igen, stiger op og rg med hen til vognene.



Pakhus

Vi »sitter et tog over«, for der er bestilt en **rundvisning** på stationen og på **Bw Kbw**.

I østenden af stationsbygningen, der tidligere blev brugt til rejsegods, er der indrettet et museum med gratis adgang. I midten står en kvindelig Aufsicht foran et sikringsanlæg, og bag mannequindukken findes et billetskab fyldt med edmonsonske billetter. Øvre ved væggen står en blå billettrykkemaskine a la dem, der fandtes i **Rd, Ar, Od og Kh**. Gamle kufferter, klar til at sendes som rejsegods, står stablet. Et sikringsanlæg med svingbukke, standsignaler og meget mere er der at se på.

I jernbanerestauranten er baren bygget næsten som en personvogn, hvor gæsten står foran det røde felt (ydresiden af vognsiden), hvor der til venstre står **990-304 KB**.

Denkmal

Ø for pakhuset holder i sommerhalvåret i et spor 99 332 + postvogn 71 **DOBERAN-HEILIGENDAMM** bygget 1886. På nordsiden bag et hvidt plankeværk er forskellige genstande udstillet. Et grønt 600 mm smalsporet diesellokomotiv og nogle tipvogne; det er populært for børn at sidde på. Kedel og en cylinder fra det skrottede damplokomotiv 99 333 og forskellige standsignaler.

På en faldviser står forkortelsen

Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn

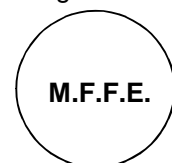
Læs herom kan ske på <http://de.wikipedia.org/wiki/M.F.F.E.>

Bw Ostseebad Kühlungsborn West

Foran den tosporede remise står to lukkede DR-godsvogne uden bogier. Godstrafikken ophørte **lørdag 31. maj 1969**, og de omkring 50 godsvogne blev skrottet eller brugt til noget andet blandt andet solgt til skurvogne til brug i en skov.

Da banen forsøger at forbedre dens profil udadtil, finder en ivrig ansat eller Eisenbahnfreund ud af, der må eksistere nogle vognkasser solgt til skovvæsenet. Han får selv lov til at søge alle skovene igennem og finder to lukkede godsvogne uden bogier. Vognene bliver kørt tilbage til banen og sat i

1
5



stand. Der findes vist kun en bogie tilbage andetsteds til hver vogn, og det vil koste for meget at skaffe de to sidste og sætte dem i stand. Vognene er malede med en brun maling, der nu har holdt i flere år uden at skrælle af. Den bordeauxfarvede postvogn i spor 0 (eller 1?) flosser ved bræddesamlingerne, så den vil ved lejlighed også blive malet i den vejr- og slidstærke, brune maling.

De to vognnumre er: **DR 98-01-53 GGw** og **DR 98-02-10 GGw**.

Ovre i den tosporede remise står to kolde lok: 99 2323-6 samt 99 331. 99 2323-6 var det kolde lokomotiv, vi så ved ankomsten til **Bad Doberan** i aften, **fredag 6. september 2013**, hvor en rangermaskine flyttede maskinen fra en remise til en anden. Overraskende nok kørte den så m.u. (medfølger ubetjent) i gårsdagens sidste tog, tog 14634 (Dob-Kbw), set i **Heiligendamm**.

Længere tilbage findes en længere tosporet remise, hvor baneafdelingens materiel er beskyttet mod vind og vejr. Af troljer står **gul MBW-A-02**.

Foran denne remise holder en bordeauxfarvet rangertraktor, 199 015-9, der skal køre et særtog i aften, når den almindelige toggang er indstillet natten over.

Festmiddag på Ostseebad Kühlungsborn Ost

Med dagens sidste plantog til **Bad Doberan**, tog 14633 (Kbw-Dob), køres der fra **Ostseebad Kühlungsborn West** kl. 17.35, forbi **Ostseebad Kühlungsborn Mitte** med ankomst efter 9 minutter til **Ostseebad Kühlungsborn Ost**. Her er der reserveret et bord i jernbanerestauranten til seks Eisenbahnfreunde. Først serveres en suppe, dernæst kød med kartoffelmos og brun sovs. Til dessert serveres en iskugle med flødeskum og kirsebærsovs og -bær uden sten. Ausgezeichnet!

Bestilt særtog

I skumringen er det tid til at gå ud på perron 1, for om lidt skal vort bestilte, blandede tog ankomme. Der er tynde skyer mod V, da der høres et ikke dampfløjt, og tre kraftige lys kommer til syne ude i kurven. Det er:

- Verein zur Traditionspflege des Molli e.V. 199 015-9 (bygget 1962)
- + DR 98-01-56 GGw (bygget 1922)
- + postvogn Meckl.Schwerin 82
- + personvogn 22, klasse III.

Se **Gedeckter Güterwagen 98-01-56** på linket

http://www.molli-bahn.de/Gedeckter_Gueterwagen_98-01-56.213.0.html

Nu er det rart med fotostativet, for lysmåleren melder 1/4 sekund på blænde 7.1 på 100 iso.

Kl. 19.46½ kører vort særtog med os om bord til **Bad Doberan**. Første fotostop bliver lavet på fri bane, hvor **Østersøen** lige kan ses til højre. Den kulørte aftenhimmel er flot.

Standsning på **Steilküste/Wittenbeck** i km 10,2 efter kl. 20. Stemmingsbilleder med aftenhimlens farver – godt tyve minutter efter solnedgang.

Kl. 20.30 har himlen denne flotte kulør = =, mens to damer sidder ved et bord foran jernbanerestauranten i **Heiligendamm**. Jo, det er stationsmiljø af bedste skuffe.

I gaden **Goethestraße** laves der flere stativbilleder af toget flankeret af de gamle huse. Ikke en bil kommer; sådan skal det være (arbejdsro). Lkf og tgf er lige så ivrige fotograferer som os seks danskere.

Kl. 22 foretages der omløb i **Dob**, hvorefter særtoget returnerer. Vi seks passagerer stiger af i **Heiligendamm** kl. 23.08½ og går over til **Grand Hotel Heiligendamm** for at overnatte.

Sete damplokomotiver

Det sidste af banens i alt seks damplokomotiver fik vi ikke at se, for det i **2009 nybyggede** damplokomotiv holdt låst inde i en remise i **Bad Doberan**. Det er p.t. ikke køreklart.

(BL)

Neue Dampflok

Die MBB Molli GmbH betreibt die wahrscheinlich neuste Dampflok der Welt! 2008/09 wurde im Dampflokwerk Meiningen die Lok 99.2324-4 komplett neu gebaut. Die Maschine ist ein Nachbau des Typs 99.32 aus dem Jahre 1932, von dem beim Molli 3 Exemplare im Einsatz sind. Die ganze Story zum Loknachbau und viele, viele Fotos [finden Sie hier!](#)

<http://www.molli-bahn.de/>

Sø 8/9 2013

Afsked med Molli

Vejret i dag skulle ifølge de i **onsdags** sete vejrmeddelelser blive gråvejr. I DR 1 vistes en bræmme af regnvejr fra N til S midt ned gennem **Danmark** med **Fyn** helt forsvundet \$, i **Vestjylland** samt på **Østsjælland** skyet til lettere skyet vejr. DMI-vejrmeddelelsen for **Bad Doberan** viste gråvejr for hele dagen.

Da det lysner i Ø, findes fotofremstillermaskinen og fotostativet frem, og fra bådebroen er stemningen gul lige før solopgang kl. 6.26. Nej, hvor flot det gule lys spejler sig i de hvide bygninger og lidt efter skifter til denne farve. Bygningers farve skifter langsomt til at blive == som Østersøen. Derefter gør det godt med en svømmetur i den rene Østersøen.

(BL)

Vi går ud til det østlige armindkørselssignal i Heiligendamm, hvor dagens første tog 14613 (Kbw-Dob) passerer kl. 8.56½ (22). Det er 99 2322-8 med kun 7 vogne.

(oi BL)

Før afgang til sporvognsremisen – beliggende i Marienehe – ønskes der at købe en kalender for året 2014. Den købes ved billetsalget på Heiligendamm og koster 12,80 EUR. Forsidebilledet er fra Ostseebad Kühlungsborn West. Flere af fotostederne genkender vi straks efter at have været der de to foran gående dage. Kalenderen kan også købes ved Eisenbahn-Kurier (og andre kalendere). Læs mere om kalenderen og andre kalendere på

http://www.ekshop.de/kalender/kalender-2014/molli-2014.html?force_sid=85loh47dcti99gri7mkhphh7i7

(GWC BL)

Rostock Straßenbahner

Rostock Straßenbahner er foruden Straßenbahn in Schwerin de eneste endnu eksisterende i Mecklenburg-Vorpommern. Nettet omfatter for tiden en strækning på 35,6 kilometer og 64 stoppesteder. Den første Straßenbahn kørte i 1881 i Innenstadt, den forløb rundt om. Indtil 2006 blev nettet udvidet i flere tempi.

Kilde: http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Rostock

depot 12

Rostocker Nahverkehrsfreunde (RNF)

Kl. 10 er det aftalt, at vi skal ankomme til Straßenbahn-Betriebshof in der Hamburger Straße i Marienehe, der har sportilslutning ved stoppestedet med samme navn. Lige Ø for ligger stationen med navnet Rostock-Marienehe i km 118,5 fra Neustrelitz på strækningen R-Wü.

Remise, udstilling og interiør kan ses ved at klikke på http://www.depot12.de/depot12/wir_ueber_uns

Vi bliver først ført til udstillingen om sporvogne og modeller. Først vises en meget stor glaskugle, en kviksølvensretter, der blev brugt til at fremstille jævnspænding. Der kører modeller af sporvogne i bypartier med (naturligvis) en sort Citroën 1939. To færger i model: M/F Ostsee og kædefærgen (Fähre III). En model af en sporvogn fra denne nedlagte bane pendler frem og tilbage:

Die Strandbahn WARNEMÜNDE-MARKGRAFENHEIDE 1910-1945

Materiel

Deres materiel er sporvogn 1, 26, 46, 44, bivogn 156 og historische tårnvogn 409. Til ære for os køres sporvogn 26 (bygget 1926), 1 (bygget 1961) og 46 (bygget 1955) + 156 (bygget 1956) udenfor til paradefotos.

I remisen holder lysegul sporvogn 44, orange 552, 554, SKL 25LK 560 og en lyseblå Barkas B 1000 med to bagudrettede højttalere på taget og to orange blinklys. Tekst på siderne DISPATCHER VEB(K) Nahverkehr Rostock.

Kørsel med sporvogn 46 + bivogn 156

De to andre sporvogne køres ind i remisen, portene, der desværre er vandaliseret med graffiti, lukkes, og dagens kørsel begynder ved at køre ind på Haltepunkt Marienehe. Derefter bliver første standsning ved det store depot og remise Hamburger Straße, hvor der skal indhentes en »Fahrauftrag für Personbeförderung«, en Kørtilladelse.

ROSTOCKER Straßenbahn AG

Begynd med at se linjerne på nettet http://da.wikipedia.org/wiki/Rostocker_Stra%C3%9Fenbahn_AG

Udførlig tysk tekst kan læses på http://de.wikipedia.org/wiki/Rostocker_Stra%C3%9Fenbahn_AG

Basissinformationer

Sporvidde 1435 mm

87,1 km strækning

længde af sporanlæg 35,62 km

235 sporskifter

materiel 86 køretøjer

6 sporvognslinjer

645 ansatte

RSAG (Rostocker Straßenbahn) – officiel website findes på <http://www.rsag-online.de/>

Billeder af blå sporvogne kan ses på <http://www.trampicturebook.de/tram/germany/rostock/index.htm>

En sådan **søndag** er der mange sporvogne at se på rundt om remisen. Der ses to slags Baureihe/litra, f.eks. RSAG 6NGTWDE 663 og RSAG T6A2m 705.

Kørsel i og omkring Rostock

Fra **Hamburger Straße** køres der rundt på sporvognsnettet, og kørsel foregår »på sigt«. Ved stoppestederne viser tallene på en montør, hvor mange minutter der er, til næste ordinære sporvogn vil komme. Det er praktisk.

Fotostop: Under selve **R**, under en jernbanebro i **Parkstraße**, **Zoo**, endestationen **Neuer Friedhof** for linje 3 & 6, **Lange Straße**, **Neuer Markt Ø** for **Marienkirche** ved **Giebelhäuser Markt**, ved **Steintor**, **Stadthafen** med **Petrikirche** 117 m højt i baggrunden, kl. 13 ved endestation **Dierkow** for linje 3 & 4, **Lorenzstraße** **Martin-Niemöller-Straße** ved **Hinrichsdorfer Straße**, **Hafenallee** endestation for linje 1. Ved **Doberaner Platz** lykkedes det endelig at få billeder af de ordinære sporvogne i denne farve ==. Det var T6A2m 680 med linje 1 kl. 13.57½ til **Hafenallee Toitenwinkel** og T6A2m 673 med linje 1 til **Mecklenburg Allee Lichtenhagen**.

Efter tre timers kørsel i **Rostock** og forstæderne slutter særkørslen igen på **Marienehe**.

Rostock-Marienehe

En sti fører op til en gangbro over S-togslinje S 1 med **Rostock-Marienehe** i km 118,5 fra **Neustrelitz**. Blandt andet standser DB 143 843-1 med et styrevognstog, der kører kl. 14.21½ ind på **Rostock-Bramow** i km 117,1. Kl. 14.24 afgår **connex 146 521-0** + psv. også mod **R**.

Færgen til Ge

Der er nu en time til færgen skal sejle fra **Rostock Seehafen** mod **Ge**, og gennem **Warnow Tunnel** køres der under **Unterwarnow**. **GWC** kender en anden vej end den skilte til færgerne, så der kan gøres et stop ved den nedlagte endestation **Rostock Seehafen Nord** i km 9,2. Herfra kom nærbanetog fra **Wü** og returnerede dertil.

Fra **Rostock Seehafen** afsejler omkring kl. 15.08 jernbanefærgen **Skåne**, hjemhavn **Trelleborg**. Der er ingen jernbanevogne med. Alle spor i asfalten på **Rostock Seehafen** er blanke, men det skyldes slitage med bildæk! Jernbanemæssigt ser der dødt ud på havnen.

Endelig kl. 15.25 er den forsinkede Scandlines M/F Prins Joachim ved at lægge til. Forsinket sejlads er almindelig, fortæller **GWC**. Fra bagbords side af færgen ses kl. 15.57½ igen 143 843-1 med et styrevognstog under indkørsel i **Wü**. Den gamle enkeltsporede remise i pæn stand ligger stadig ved de to jernbanefærgelejer, hvor jernbanefærgerne M/F Warnemünde og M/F Kong Frederik IX sejlede i mange år.

De to biler kører over **Falster** til **Sjælland**, hvor turen slutter for de flestes vedkommende.

Afslutning

Disse to døgn med oplevelser med **Molli**, sporvognskørsel, fantastisk septembersolskin og to overnatninger på et femstjernet hotel ved stranden har været helt fantastiske. Timedrift i dagtimerne med to damplokomotiver i drift og 12 vogne! Det er ikke nødvendigt at køre i en bil, for med så tæt toggang er en cykel næsten lige så effektiv. Der er cykelsti på den rigtige side af banen mellem **Goethestraße** og **Heiligendamm**.

*Det kan absolut anbefales andre jernbaneentusiaster at rejse til og med **Molli** ved **Ostsee**. (PTH TJ JDH oi GWC BL)*

Dressinuthyrning på Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed

Varför inte ta en tur genom det vackra landskapet med våra dressiner
Utmed den 6,5 km långa banan finns det många möjligheter till fikapaus.

Klicka på bilden nedan för en karta: **Hitta hit**

Kilde: <http://www.veteranjarnvagen.se/dressin.php>

Museijärnväg

... 1980 kunde man köra det första museitåget på banan.

I början av 1990-talet upphörde museitrafiken på grund av banans dåliga skick och man började istället använda järnvägen för dressincykling. Under 1990-talet har museiföreningen startat verksamhet på flera andra ställen i Skåne och därför ändrade man sitt namn till Föreningen Veteranjärnvägen.

Der er 3,75 km at gå fra stationen i **Klippan** og til **Nybygget** eller køre med buslinje 518.

Billeder på Google Earth

Der er få billeder fra banen. Fra selve stedet i **Nybygget**, hvor uthyringen finder sted, er der ingen billeder at se. Længere mod SV findes et rigtig trinbrætsbillede med græs på perronen i græslandskabet. Det er trinbrættet **Forsmöllan**. I bogen over stationer **Var stannade tåget?** står der side 91

Der er også hensatte, åbne godsvogne at se på et billede halvvejs i **Ljungbyhed**. Ingen billeder fra **Ljungbyhed**.

FORSMÖLLAN, LM (L)-län
Öppn 15.5.1926, nedl 1.9.1961.
Hette till 1.6.1940 hpl Övad. Mu-
seitrafik. Tab. 248

Udflugt til Klippan-Ljungbyhed

Rettidig afgang fra Hbg med tog 1862 (Hbg-Hässleholm). Togsættet er malet i en lilla farve med blålige pile , og med småt står der på forreste køretøj A2 94 744 610 001-0 S-Skåne.

På Hbg rangerbanegård står der mange godsvogne, og i sydenden hviler en håndfuld grønne Green Cargo Rc-lok og blå rangermaskiner sig.

I Bjuv lå der en rustent sidespor, der "forsvandt" i retning SV med en elektrisk sikret ovk og efterfølgende standsignal. Det kunne tyde på andet end "bare" et langt sidespor.

Åstorp er en forgreningsstation, og i spor 5 holder ved perron 10 Hbbills³¹¹ og i to spor ud for remisen en del Hirrs. Ud mod hovedsporet 6 dobbelte Hirrs-vogne.

Standning i Klippan 9.49½-50; afgangstiden er 9.50. Der er perron 1 ved spor 1 og en øperron mellem spor 2 og spor 3. I spor 4 holder en gammel personvogn med træsider FLJ BC_o 19 og en pakvogn også med træsider SJ BF2b-L 1800.

Videre rejse med buslinje 518 til Stehags station kl. 10.27.

At prøve en skinnecykel

Kl. 10.35 stiger Deres udsendte ud fra buslinje 518 ved et stoppested i **Nybygget**, hvor det er skiltet <<**DRESSIN**. Få minutter senere kommer skinnecykeludlejeren kørende i en bil. Der holder en køreklar, orange motordræsine og 25 skinnecykler. Han fortæller, at sidste år var det en ganske udmærket sæson, men i år endnu bedre sæson med 1.200 udlejninger. Betales der 200 SEK i gennemsnit per udlejning, giver det en indtægt til 24.000 SEK.

På hjemmesiden står der, at der er fare for, at de 10 km spor fra Klippan til Ljungbyhed bliver fjernet. Kommunen har ingen interesse i at bevare det som en turist attraktion og har ikke villet hjælpe økonomisk med at holde liv i banen eller vedligeholde rundremisen. Foreningen ejer heller ikke remisen. Han fortæller, at nu blæser der andre vinde, idet forskellige fonde og højere oppe i det politiske system er der vilje og midler til at støtte banen.

En låsebøjle fjernes fra en skinnecykel. Der er almindelige pedalbremser, og to ⁺ til at tage fast med en hånd, når cyklen skal vendes. Der er en kort bænke på cyklens Å på langs af kørselsretning, hvor rygsækken er inden for rækkevidde. Så er der bare at træde for at komme fremad.


Til Ljungbyhed

Ved omkring kilometertavle **4** ligger trinbrættet **Forsmöllan**. Der er perronkant, græsperron, gul drejeskive ● til at dreje, når tog skal standse, intet stationsskilt på træholderen hertil og naturligt nok ingen afgangstider.

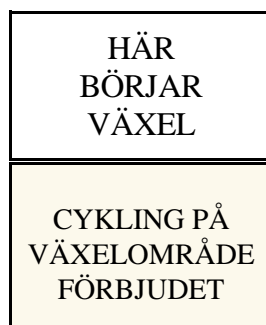
Det falder mod SØ, og skinnecyklen triller for »egen« kraft ned mod en større skov. Efter broen over åen skal der trædes. Det fugter, og regnfrakken er allerede taget på fra udgangsstation på den fri bane. Handsker må frem, for det er koldt, men det regner ikke så meget, at regnbukserne må iføres.

Ved kilometertavle **8** er der et lavt, mørkerødt træskur med grønne låger i rigtig dansk kolonnehusstil, og til højre for ses bag træer tre vrage af gamle jernbanevogne. Det må være det formodede sidespor. Til afbremsning af skinnecyklen lægges en gren på hver side af sidehullet, for, som uthyringsmanden sagde, skinnecyklen kan lydløst stikke af og køre flere hundrede meter bort..

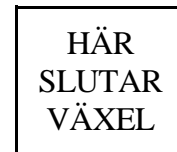
Der *kan* have været to sidespor i noget, der ligner en tilgroet grusgrav. Ved skinnernes ende holder en afsporet, gammel personvogn med få vinduer, hvor trævæggene truer med at give efter, så taget falder ned. På den solide, høje ramme, der giver indtryk af at stamme fra en gammel motorvogn, står »ÖR 8.56 REV TB 30.3.62«.

I midten står en åben godsvogn fire hjul med eger med nummer SWA 3036. A *kan* være et R; maling forgår. Den står ikke på vognlisten. Et billede af denne åbne godsvogn kan ses på Google Earth, søg efter »Ljungbyhed, Sverige« med den hvide tekst **Decay derai** før klikket på .

Østligst en Elo-lignende vogn med to egerhjul og to almindelige hjul med nummer **SVERIGE L.B.J. 36**. Den står ikke på vognlisten.



Måske en kilometer efter følger flere adgangsskilte, for her ligger sporskifterne; der findes sidesporet med strækningsporet. Det er tydelig skiltet, at her må man ikke cykle. Der står »sporskifterne«, hvilket er flertal, for der er to sporskifter, idet lidt længere fremme står en åben godsvogn med et malet vognummer på rammen HHJ 29. Det kan være HHJ 289 angivet på vognummerlisten for Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed. Ukrudt i sporet er en meter højt



Efter en usikret ovk (det er alle banens overkørsler) følger åben godsvogn SVERIGE M.T.J. 15 foran en måske 60 meter lang remise. Den står ikke på vognlisten. Dens bogier søger for, at porten til remisen forbliver lukket.

Remisen har grå blikplader som vægge og ingen vinduer. Der kigges nysgerrigt ind under remiseporten, og i mørkes anes den til at være fyldt med vogne. Ingen numre kunne læses ind gennem sprækkerne over s.o.

Se den lange remise tag på <http://www.hitta.se/karta/>. Indtast efter **Var?** »Thulinvägen 1 Ljungbyhed«. Sæt Zomma ut på **11**, søg rundt om flyvepladsen til signaturen for jernbane ender, skift fra **Karta** til **Satellit**. Sæt Zomma ut på **14**. Remisens tag befinder sig ved **Thulinvägen** mellem to usikrede ovk.

Antagelig ved kilometertavle **9** skal den nye strækningen begynde og anlægges på østsiden af **Thulinvägen** og nok ende foran bakken op til **Drottningvägen**.

Ljungbyhed nået

Strækningen ender cirka i km 9,5 i tre sporskifter i nordenden af stationen. Foran indgangssporskiftet står et vejskilt **STOP**, og de mangler nogle meter skinne hen til indgangssporskiftet. Derefter følger to sporskifter, hvor skinnerne ender ved et højt trådhegn. En stor fabriksbygning ligger på tværs!

Se detaljer ved at sætte Zomma ut på **14**. Skinnecyklen sikres mod at stikke af (wirelåsen hænger stadig ubenyttet om styret, og der må spadseres rundt om fabrikken.

Den **gule** stationsbygning ligger på sydsiden af fabriksbygningen og er bygget af træ. På østsiden ligger det **gule** pakhús og midt på græsplænen imellem står en mast med et indkørselssignal med et arm visende »Kør!«; en indkørsel for Klippan, der aldrig mere vil forekomme!

På hver side af græsset voksende i traceen efter spor 1 er der en perronforkant.

Ljungbyhed-Nybygget

På tilbageturen til skinnecykel **4** N for indgangssporskiftet er der tid til at se, om der skulle være nogle fly bag hegnet omkring flyvepladsen. To henstillede holder der.

Så gælder det om at træder pænt til, for en bus i linje 158 skal afgå kl. 14.18 fra Nybygget til Klippan. Der er ankomst 14.26, hvor buslinje 514 mod **Ängelholm** afgår 14.25! Der er faste minuttal, og ingen steder før stationen er det muligt at stå af linje 158 og når buslinje, for de to buslinjer følger forskellige veje. 58 minutter at vente. Det er dårlig køreplansplanlægning! 58 minutter at vente. Buschaufføren sættes ind i problemstillinger, og det lykkes for en anden passager og Deres udsendte at løbe over til bussen mod **Ängelholm** og nå det. Puha. Det kræver en eftermiddagsøvn undervejs, før en god dag slutter.

Klippan-Eslövs Järnväg (KEJ)

40 km banen åbnet 1.1.1921. Persontrafik nedlagt 1. september 1961. 1. oktober 1979 kun godstrafik Klippan-Ljungbyhed 10 km (ubetydelig fra 1977). Sporoptagning Eslöv-Röståna 1961-1962, Röståna-Ljungbyhed 1968.

anmærkning

a) Lokomotordragne persontåg (veckoslut till 1959)

b) Strækning Klippan-Ljungbyhed overlades 1980 til Klippans kommun og trafikeres 1980-1993 som museumsbane.

Kilde: **Järnvägsdata 1999**, **Svenska Järnvägsklubben**, side 119-120
(BL)

Fr 13/9 2013


Udflugt til Klippan

Rejsen til Klippan gøres for at se, hvad der holder på **mdt Klippan** og en ukendt **lysegulgrønne** tankvogn, hvilket ikke blev nået i går. Forhåbentlig er der låst op i rundremisen med 8 spor, så foreningens damplokomotiver derinde kan ses.

Afgang fra **Hbg** med tog 1862 (Hbg-Hässleholm). Forreste køretøj er A2 94 744 610 001. I **Åstorp** spor 5 ses en del åbne, hvoraf et af numrene er 23-74-4128 160-5 RIV S-NR Lps⁰⁵¹.

Geografisk placering af Klippan

Klippan udtales »Klip - pan« og ligger Ø for **Hbg**. For at få fastlagt den geografiske placering af Klippan kan det tilrådes at slå op på <http://www.hitta.se/karta/>, skriv i højre søgefelt »Klippan«, se placeringen i forhold til **Hbg** og **Ljungbyhed** SØ for med flyveplads, skifte til forstørrelsesgrad **8**, se fabrikkssidesporet ved **Fabriksvägen** i sydøstdelen af byen og på **9** den tilsyneladende spurløse rundremise.

På Google Earth bliver det til et satellitbillede med en del billeder vist med signaturen . Klik og se billeder af veteranbanens materiel.

Tilgang til mdt Klippan

I vestenden ligger en ovk med **Abytorpsvägen**, drej til venstre mod S og drej til venstre igen ved industrisporets sporstopper.

I sidesporet »ned« til en stor fabrik holder der lige Ø for sporskiftet 41 80 D-DB 2476 046-8 Hbbills³¹¹ + 2476 241-5 Hbbills³¹¹. Skinnerne blanke, så sporet befares.

Der er langt at gå for at komme om til **mdt Klippan** ad offentlig vej, faktisk begynder adgangsvejen **Stackarpsvägen** først SØ for stationen, og det er i østenden af stationen, hvor den ukendte **lysegulgrønne** tankvogn står op mod den **gule** sporstopper. Aha, en nymalet vogn med samme funktion som KK-vogne fra Kommune Kemi havde. Vognens nummer er SJ 23-74 9451 333-4.

INFRA NORD
VI VATTNAR FÖR BÄTTRE MILJÖ

Videre ad vejen mod V, hvor en bil drejer ind gennem en åben gitterport; så er chancen for, at der åbent i remisen, stor.

Til højre for indkørslen holder åbne godsvogne læssede med rådne sveller. Vestligst og nærmest kan nummeret læses på rammen: MLJ 30.

Østligst et brunt, ubestemmeligt dieselrangerlokomotiv uden numre eller operatør og med et udstødningsrør liggende på taget. Det identificeres som værende BJ Zs 2 ved et sammenligningsbillede på <http://www.veteranjernvagen.se/motorloksinfo.php?motorlok=8>. Den grønne presenning er dog flået i laser.

Nærmere drejeskiven ses en **gul** MATISA PV 6 3774^B tilhørende Banverket.

To mænd sidder i bagenden af en stationcar, og den ene er skinncykelhyramanden fra i går.

– Jo, det kan godt lade sig gøre at komme ind i remisen. Indgangsdøren er remiseport 7.

Følg med ved at slå op på <http://www.veteranjernvagen.se/fordon.php> **Fordon**/Køretøjer/Materiel.

I rundremisen på 8 spor

Spor 8: Brun personvogn SJ C3c 1578 med trævægge og tagrytter i pæn stand,

Spor 7: Lige inden for indgangsdøren remiseporten holder SJ Sa 1277, bygget **1916**, en 2-Ct, i pæn tilstand. For en måned siden var den opfyret for første gang i 75 år og blev prøvekørt på et sidespor. Den blev lidt for varm på lejerne i det venstre gangtøj. Når den er repareret, kan den køre noget mere ved at pendle med et par vogne på et spor ved Järnvägmuseet i Ängelholm med besøgende gæster.

- Spør 6:** Grøn personvogn uden ydre numre, pænt sat i stand. Mure på hver side af spor 6.
- Spør 5:** Inderst elektrisk akkumulatorlokomotiv fra **1904** eller **1914**. Der findes og akkumulator-damplokomotiver. Yderst grøn skinnebus fra MSJ Yd 1 i pæn ydre stand.
- Spør 4:** Inderst 0-B-0 damplokomotiv med navnet Limhamn, 2, bygget af Nydqvist & Holm N° 263/1888 Trollhättan. Yderst mod drejeskiven HBLJ 2 bygget **1906**. Linhamn
Sidst set køre i **Landeryd lørdag 1. september 2012** og set i **Halmstad Rangerbanegård fredag 31. august 2012** under transporten dertil med følgende oprangering: SJ T23 122 (b) + **4.KLASS M-L.J 3.KLASS** + HBLJ 2 (m.u.) + SJ C3c 1578 **3KLASS** + SJ CF4 1655 **3KLASS**.
- Spør 3:** HHJ H3 21, et ånglokomotiv bygget 1918 af AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun, Sverige, sælges i **1940** til og får SJ A4 1543. Oml. **1947** till SJ A6 1543.
- Spør 2:** 4.KLASS M-L.J. 3.KLASS
- Spør 1:** Personvogn SJ CF4 1655.

V for remisen

I to spor, der udmunder i drejeskiven, står der en del lokomotiver og godsvogne.

I det **søndre spor** set fra Ø:

Et brunt dieselmotorlokomotiv uden udvendigt nummer. Ifølge billedidentifikation må det være SJ Zsh 97.

Et par lukkede godsvogne.

Et lok MALMÖ-FRIHAMN 1, MFH 1, bygget **1922**.

Et faldefærdigt køretøj 39 ?4? 0157-9, () 9,5 m), med førerhus i midten,

Et orange diesel-elektrisk rangerlokomotiv med blåt førerrum – danskbygget ifølge den anden mand – med nummer 83801. Det er MLJ 11.

I det **nordre spor** fra V:

Brunt dieselmotorlokomotiv SJ/MLJ Z6 11 bygget af DEUTZ med fabriksnummer N° 55626, jævnfør http://www.svenska-lok.se/motor_solo.php?s=326&bid=7830

Brunt dieselmotorlokomotiv uden nummer. Med billedidentifikation findes SJ Z43 118 ELLER SJ Z49 209.

Ånglok LTJ 15 fra Landskrona-Lund-Trelleborgs Järnväg.

SJ L16 1644, bygget **1899**.

På et **trede spor** N findes klubbens mange lukkede godsvogne.

Rangerhovedet er tomt.

Når man går ad de små stier i buskadset ved sporenes vestender, opdages en meget kortere adgangsvej: En sti ender nede ved asfalten 50 m fra den sikrede ovk i vestenden ved **Abytorpsvägen!**

Efter godt to timers besøg er det ønskede set i **Klippan**, og dagens jernbaneoplevelsesønsker er opfyldte.

Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed

Materiel i Klippan

- | | | | |
|--------------|----------------------------|---------------------|----------------------------|
| • Ånglok | • SJ Z43 118 | • BJ Ro 36 | • Godsvagnar |
| • BLHJ 2 | • SJ Z49 209 | • FLJ BCo2 19 | • HHJ 187 |
| • HHJ H3 21 | • SJ Z6 11 | • LTJ C 23 | • HHJ 289 |
| • LTJ 15 | • SJ Zsh 97 | • MLJ Co 1 | • LTJ 79 |
| • MFH 1 | • ÖSJ Z 1 | • MTJ C3 29 | • MLJ 26 |
| • MLJ 1 | | • SJ B6F 3758 | |
| • MTJ 14 | • Rålsbussar & Motorvagnar | • SJ B6G 3451 | • Dressiner |
| • SJ E 901 | • HHJ XC 53 | • SJ BCo / Co2 1036 | |
| • SJ Sa 1277 | • LKSJ X 21 | • SJ C3c 1578 | • Övriga fordon |
| | • MSJ Yd 1 | • SJ C3g 2623 | • sliperslastare |
| • Motorlok | • SJ Y7 1185 | • SJ C4 1768 | • spårriktare och stoppare |
| • BJ Zs 2 | | • SJ CF4 1655 | |
| • MLJ 11 | • Personvagnar | • SJ BF2 1800 | |
| • SJ Z3 89 | | | |

Kilde: <http://www.veteranjarnvagen.se/ovriga.php>

Søg efter svenske lokomotiver på

DIVERSE

Fr 31/5 2013

Farvel og tak til en gammel dame

"S40, jeg er sikker på, at du kan mærke det, hver gang et tog drøner igennem fra Østerport til Nørreport."

Det er naturligvis Sølvgade 40, der er tale om. Den gamle dame, der har været DSB's hovedsæde gennem 85 år.

Ordene kommer fra Ove Dahl Kristensen, vicedirektør i Trafikteknik, som lige har holdt tale i anledning af farvel festen i Sølvgade 40. Hundredvis af de medarbejdere, som på mandag skal have arbejdsplads i Telegade i Høje Taastrup, er samlet for at sige farvel til de gamle bygninger, hvor flaget vejrer for sidste gang.

Mange lokaler er halvtomme, og mens folk er til fest ude i gården, har nogle flyttefolk allerede indtaget stedet.

Men stemningen til festen er ikke præget af sørgmodighed. Derimod er den fyldt med spænding og glæde. Jazzbandets bløde toner blandes med latter og snak, mens de mange mennesker drikker øl og sodavand i solen, og spiser hotdogs fra de opstillede pølsevogne.

"S40, du har mange kvaliteter," slutter Ove Dahl Kristensen sin tale af med, "men du er ikke egnet til at rumme en moderne virksomhed. Tak for alt til dig, S40."

På mandag er tingene fra Sølvgade blevet flyttet til Telegade, hvor 1200 administrative medarbejdere har deres første arbejdsdag.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 31. maj 2013**

(JSL via BL)

/6 2013

POLITISAG En 36-årig mand fra Vinderup i Vestjylland blev så sur over at få en kontrolafgift, fordi han ikke havde nogen billet, at han hev i nødbremsen og standsede toget. Politiet blev tilkaldt, og så fik han også en bøde.

Tog ramte cykel i overkørsel

VESTJYLLAND Et Arriva-tog mellem Esbjerg og Varde. nåede at hoppe af cyklen inden påkørte 30. april en cykel, da en Lokomotivføreren så drengen påkørslen. Drengen slap ifølge 15-årig dreng kørte ud foran to- i sidste øjeblik og var hurtig til politiet fra ulykken uden skader. get i en overkørsel i Guldager at tude med hornet, så drengen

Togdriften på strækningen ken, og 11 tog måtte helt eller var standset i to timer efter ulyk- delvist aflyses.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 46, **juni 2013**, side 2

Gu

Ovk 119 i km 62,6 befinder sig lige inden for det sydlige indkørselssignal i **Gu** (Guldager) og er forsynet med fire bomme: to over **Guldagervej** og Tarp Byvej samt to over den dobbeltrettede cykelsti.

(BL)

Traktorfører dræbt af tog

DØDSULYKKE En 64-årig mand mistede livet, da hans traktor blev ramt af et DSB-tog i en sikret overkørsel på Kalundborgvej i Holbæk, hvor manden var ved at slå græs. Alle 20 togpassagerer og lokomotivføreren slap fra ulykken uden alvorlige skader.

Ny rekord på skinnerne

TOGREJSER Danskerne rejste ifølge Transportministeriet og tal fra Danmarks Statistik syv milliarder kilometer med tog i 2012. Det er ny rekord på de danske skinner – og 27 procent mere end i 2000. Væksten har været størst vest for Storebælt.

Dyrere at køre i bus og tog

BILLETPRISER Priserne på bus og togrejser er ifølge en analyse, som Nykredit har udført for Søndagsavisen på baggrund af tal fra Danmarks Statistik, steget med henholdsvis 70 og 45 procent siden 2000, mens de generelle forbrugerpriser er steget med 30 procent.

Stadig flere tager toget

TOGREJSER 68,1 million passagerer steg i fjerde kvartal 2012 på togene og metroen i Danmark mod 64,8 millioner i fjerde kvartal 2012 – svarende til en stigning på 5,1 procent. Antallet af personkilometer steg fra 1,76 milliarder til 1,86 milliarder – svarende til 5,6 procent.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 46, juni 2013, side 10, 12, 13 (BL)

Udtog fra i Togfløjten

Hammelev trinbræt på Haderslevbanen har fået et nybygget trinbrætskur bygget af douglasgran fra den nærliggende Pamhule Skov. ...

Vandtårn i fare

Vandårnet i Lunderskov er igen i fare for at blive revet ned. Banedanmark har igen søgt Kolding Kommune om tilladelse til at rive tårnet ned, og denne gang ... *mw*

To nye FC hos Regionstog

I løbet af maj har Regionstog taget to nye fjernstyringscentraler i brug i Maribo og Holbæk. De to fjernstyringscentraler skal fjernstyre trafikken på Regionstogs fire strækninger ... *mw*

RFC Roskilde tager over

Mandag den 14. januar tog Banedanmark det nye sikringsanlæg på Holbæk station i brug. Så der igen kan køres til og fra alle stationens perronspor. ... *mw*

Billetsalg lukker

DSB har besluttet at lukke Kort & Godt butikker, og dermed billetsalget, på 14 stationer i løbet af i år. Lukningerne sker i Frederiksberg, Charlottenlund, Virum, Greve, Frederikssund, Hvalsø, Haslev, Sorø, Korsør, Bramming, Vojens, Rødekro, Høbro og Brønderslev. *mw*

Lyntog til Skagen

Denne sommer genoptages kørslen med direkte tog mellem København og Skagen efter godt 10 års pause. I retning mod Skagen kører toget fredage ... *mw*

Kør gratis med veteranotoget

Som medlem af Støtteforeningen KLK får du én gratis rejse frem og tilbage med Museumstog Syds veteranotog i sommeren 2013. Frirejsen kan enten benyttes på strækningen Vejle-Jelling eller på strækningen Kolding-Fredericia-Vejle. Se køreplanerne på www.klk.dk.

Før og nu i Gørding

Den jydsk Sydbane åbnede i 1874 mellem Lunderskov, Esbjerg og Varde. ...

mw

Det røde fotoalbum: **D-dag**

Kokkedal Station

Nordens længste veteranjernbane

Kilde: **Togfløjten**, nr. 2 2013

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

(BL)

Ti 4/6 2013

Se billeder fra store flyttedag i Høje Taastrup

Mandag den 3. juni oprandt dagen, hvor 1080 medarbejdere flyttede ind i det nye hovedsæde i Høje Taastrup.

Se fotos her fra store flyttedag, hvor medarbejderne ankom i fem hold og blev modtaget af Jesper Lok i receptionen. Det første hold havde endda også fornøjelsen af borgmester i Høje-Taastrup Kommune, Michael Ziegler, på talerstolen.

De 1080 nye beboere blev fulgt på plads af en række guider, som alle sammen hørte til de 120 prøvekaniner, som flyttede til Høje Taastrup den 6. maj, og derfor kender huset godt.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 4. juni 2013**

(JSL via BL)

To 6/6 2013

Transportministeriet: Ingen togførere i dagtimerne på Kystbanen

Togene på Kystbanen nord for København H skal fra december i år køre uden togførere i dagtimerne. Det er konsekvensen efter, at Transportministeriet som trafik køber i dag har meddelt, at togføreroptionen i kontrakten med DSB Øresund aflyses.

Ifølge Transportministeriet skyldes beslutningen, at billetindtægterne fra togbetjeningen af strækningen Helsingør – Peberholm/landegrænsen ikke er ikke så store som forventet, og at Transportministeriet for at kunne overholde Folketingets bevilling, derfor har brug for at iværksætte besparelser.

Beslutningen betyder, at Kystbanen (mellem København H og Helsingør) kun vil køre med togfører i tidsrummet mellem 20:00 og 02:00 på hverdage samt mellem 20:00 og 08:00 i weekender og helligdage. Derudover vil der ikke være togførere på Kystbanen, der dermed kommer til at køre med enmandsbetjening ligesom Svendborgbanen, Aarhus Nærbane og S-tog i hovedstadsområdet allerede gør i dag.

Med ændringerne står det klart, at DSB Øresund forventes at skulle opgive et antal togførere til fratræden i december. Det har DSB i dag meddelt de relevante samarbejdsudvalg og faglige organisationer, forklarer driftsdirektør i DSB Øresund Lars Nordahl Lemvigh.

"Vi må tage trafik købers beslutning til efterretning og frem mod december forberede os, så vi kan fortsætte en god togdrift for kunderne. Fokus er på sikkerhed, rettidighed og tryghed for kunderne," siger Lars Nordahl Lemvigh.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 6. juni 2013**

(JSL via BL)

Håb svinder for banesti

Lejre-Hvalsø: Ikke alle lodsejere er interesseret i at lægge jord til eventuel rekreativ banesti langs den udvidede Nordvestbanen. Og det kan blive en årsag til, at projektet ikke bliver til noget.

... Læs mere i DAGBLADET Roskilde torsdag

Kilde: <http://www.sn.dk/Lejre/Haab-svinder-for-banesti/artikel/277830>

(JSL via BL)

Ma 10/6 2013

Ny EU-licens

Alle lokomotivførere i Arriva Tog

Da det i EU er blevet besluttet, at der skal laves nye licenser til alle lokomotivførere ..., skal der laves en ny EU-licens. Få lave et gyldigt foto efter kravene til pas og kørekortfoto.

Kilde: Tjenestefordelingen, Arriva Tog A/S, **mandag 10. juni 2013**

(BL)

Lø 15/6 2013

Vis jernbanenyheder fra [jv.dk](http://www.jv.dk)

Det er mulig at modtage internetnyheder fra medier, der vedrører ens interesseområder. Eksempelvis kan det lade søg gøre vælg interessefeltet »**Tog**« ved JydskeVestkysten.

Kopier dette link [http://www.jv.dk/modules/jv/tag_cloud_list.php?tags\[\]=182](http://www.jv.dk/modules/jv/tag_cloud_list.php?tags[]=182), og læg det ind under z Favoritter, hvorunder du antagelig har lavet flere underbiblioteker til de forskellige interesse under jernbaneinteressen. Læg linket i det relevante underbibliotek.

Når linket aktiveres, vises interesse navnet »**Tog**« således: **Artikler kategoriseret under: **Tog****.

Da denne vejledning skrives, **onsdag 26. juni 2013**, er den øverste og yngste nyhed:

Vejen 15. 06. 2013 06:15

Titusindvis af træer må lade livet til fordel for elektriske tog

SIKKERHED: Den smukke, smalle skov langs jernbanen kan se frem til en ordentlig rundbarbering til efteråret ...

Kilde: [http://www.jv.dk/modules/jv/tag_cloud_list.php?tags\[\]=182](http://www.jv.dk/modules/jv/tag_cloud_list.php?tags[]=182)

(BL)

Fr 21/6 2013

Med små skridt går det fremad med IC4

I april måned kørte IC4-togene med den rettidighed på 96 procent og en pålidelighed på 98 procent. Samtidig er antallet af kilometer mellem hændelser, der forstyrrer driften, nu oppe på 3350 kilometer. Det lyder ikke umiddelbart af meget, men set i lyset af, at det tilsvarende tal for et års tid siden var på 1800 kilometer, er det et mærkbart fremskridt. Der er flere faktorer, der spiller ind på fremgangen, men en ny måde at angribe problemerne på i værkstedet i Sonnesgade har på det seneste udmøntet sig i gode resultater. Værkstedschef på IC4-værkstedet i Sonnesgade, Steen Rasmussen, fortæller, at nye måder at strukturere arbejdet på på værkstedet har medvirket til fremskridtene:

”Siden IC4 Produktion flyttede til Randers, har vi haft flere spor til rådighed på værkstedet. Det har vi blandt andet brugt på, at dedikere et spor til her-og-nu problemer. Et tog, der kører rundt med mange fejlmeldinger kan blive kørt ind på dette spor, og så sætter vi et dedikeret team i gang.. Holdet har kun til opgave at løse det pågældende problem. På den måde får vi hurtigt fejlrettet. I det hele taget har vi ændret strukturen, så vores medarbejdere bliver endnu mere mobile og kan flyttes rundt i teams i forhold til, hvor behovet er,” fortæller Steen Rasmussen.

Et andet tiltag, der har fået luft under vingerne er RIT-teamet. Teamet er et tiltag konsulentvirksomheden Atkins anbefalede i deres rapport om IC4. Det er et team, der kun skal arbejde med at hæve togets driftsstabilitet, og holdet har i dag ni medarbejdere tilknyttet.

”Vi har tilført Rit-teamet mere arbejdskraft, og det har nu den rette blanding af håndværkere og ingeniører. En af de ressourcer, der er blevet tilknyttet, har for eksempel kun til opgave at fokusere på at løse problemerne med powerpacken, som altid er på top-tre over antallet af fejl. Det har været en god investering, og vi kan nu allerede mærke det i form af færre fejlmeldinger. Et andet område, vi har sat fokus på, er problemerne med togets klima anlæg, som også har betydet rigtig mange nedbrud, fordi toget enten har været for varmt eller koldt til at kunne køre med passagerer. Det mobile team, der har været sat på det problem, har nu bidraget til, at også dette område giver færre fejlmeldinger,” siger Steen Rasmussen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 21. juni 2013**

(JSL via BL)

Ti 25/6 2013

Opsigelser i DSB Øresund

50 togførere i DSB Øresund vil i dag modtage brev om, at deres job i DSB Øresund bortfalder med udgangen af december 2013.

Det skyldes, at Transportministeriet har besluttet at aflyse optionen med togførere på alle afgangene på Kystbanen. Beslutningen medfører, at DSB Øresund samlet set har færre arbejdsopgaver, der fremover skal løses.

”Det er vigtigt for mig at understrege, at personalereduktionen sker som følge af beslutningen om at aflyse togføreroptionen. Det berører medarbejdere, som vi alt andet lige ellers ville have fastholdt,” siger driftsdirektør Lars Nordahl Lemvigh, DSB Øresund.

Der forventes ikke yderligere personalereduktioner som følge af den aflyste togføreroption på Kystbanen.

Servicecentre skal hjælpe kunderne

I dag kl. 11 åbnede det første af en række DSB Servicecentre på Østerport Station. Medarbejderne i centret hjælper kunderne med de forskellige muligheder for selvbetjening, f.eks. rejsekort, billetapp, billetautomater, mobilbilletter osv – men sælger ikke billetter eller kort.

"I takt med, at vi udfaser produkter eller flytter dem over på digitale kanaler og derfor lukker flere og flere billetsalg, bliver vi stadig mere usynlige for kunderne ude på stationerne. For at imødegå det har vi valgt at åbne servicecentre på en række større stationer, hvor kunderne kan få hjælp til at betjene sig selv via mobiletelefon, pc'en og automaterne," fortæller underdirektør i Kommerciel, Anne-Lise Bach Sørensen.

Servicecentret på Østerport har åbent på hverdage mellem kl. 11 og kl. 18.

"Vi har lavet studier på stationen, der viste, at folk ikke har tid om morgenen, der skal de bare videre. Derfor har vi valgt tidsrummet 11 til 18, hvor folk har mere tid," siger Anne-Lise Bach Sørensen.

Det første af flere centre på DSB-stationer

Servicecentret på Østerport er det første servicecenter, der åbner, men det bliver ikke det sidste. I september åbner centre på Valby og Flintholm stationer, i november åbner et center på Lyngby Station, og til februar er turen kommer til den ombyggede Nørreport Station. I Aalborg lukker billetsalget den 1. september, men det bliver med det samme konverteret til et servicecenter.

Medarbejderne i servicecentret og de kommende centre er medarbejdere fra billetsalg og Kort & Godt-butikker, der er lukket. Det bliver en fast stab af servicecentermedarbejdere, der varetager vagterne i de forskellige servicecentre.

Østerport summer af liv

Med åbningen af servicecentret er alle butiklokaler på Østerport nu udlejet og i gang. Der er nu en 7-eleven, en Baresso, et apotek, en bar/restaurant og nu servicecentret i det gamle billetsalg.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 26. juni 2013**
(JSL via BL)

To 4/7 2013 – sø 1/9 2013

Sandkunst

Tag med til Det Vilde Vesten i Søndervig, hvor et stykke amerikansk historie er formet i 8.000 tons sand.

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **Det sker**, fredag 28. juni 2013, side 1, 14-15

Se et 2-C-0 damplokomotiv bygget i sand på det tredje billede i en vist billedserie (vent).

Under **AT LAVE EN SANDSKULPTUR**, **On the top of Søndervig** kan der ses flere billeder af lokomotivet.

Kilde: <http://www.sandskulptur.dk/forside.aspx>
(BL)

Ma 1/7 2013

Broarbejdet på Køge Bugtbanen er i gang

I fredags begyndte Banedanmarks omfattende renoveringsarbejde på en række broer på Køge Bugtbanen. Det påvirker S-togskøreplanen på Køge Bugtbanen og Hillerødbanen sommeren over – til den 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 op til 25 minutter mellem Køge og København alt efter, hvor og hvornår man rejser.

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.

Det omfattende renoveringsarbejde er essentielt for vedligeholdelsen af broerne, siger Ulrik Jaller, som er projektleder i Banedanmark:

"En del af broerne trænger til en hel eller delvis fornyelse af den såkaldte fugtmembran, der forhindrer vand og fugt i at beskadige betonkonstruktionerne. Herudover foretager vi også andre mindre reparationsarbejder for at forlænge broernes levetid."

Og i DSB har man gjort sig umage for, at de rejsende påvirkes mindst muligt under renoveringsarbejdet:

”Vi har valgt sommerferien til sporarbejdet, da der er færre, der rejser i den periode, og samtidig har vi forsøgt at lave køreplanen, så vi generer mindst muligt,” siger Tony Bispeskov, som er DSB’s informationschef.

Læs mere her om broarbejdet, som Trafikinformation har lavet, på dsb.dk

Kilde: DSB Intranet, **mandag 1. juli 2013**

(JSL via BL)

To 4/7 2013 – sø 7/7 2013

Arriva sætter sejl

4.-7. juli er Aarhus vært for The Tall Ships Races, og Arriva deltager med gågade-tog, legeland og billige togbilletter til og fra Aarhus.

Der er lagt op til den helt store fest, når 100 gamle træskibe torsdag 4. juli lægger til kaj i Aarhus som en del af The Tall Ships Races 2013. Arriva er at finde på havnen med et lille legeland, hvor to hoppeborge og et minitog tilbyder aktiviteter til de mindste. Arriva indsætter også et særligt gågade-tog, der fredag og lørdag 5.-6. juli kører i pendulfart mellem Sydhavnsgade ved Jægergårdsgade og Kranen yderst på Mellemmarmen i Aarhus Havn, hvor træskibene ligger.

»Vi vil gerne bakke 100 procent op om The Tall Ships Races og bidrage til, at arrangementet i Aarhus bliver en succes. Derfor er vi alle fire dage til stede på havnen, hvor vi ser frem til at møde en masse glade børn og voksne,« siger forretningsudvikler Britta Indraccolo fra Arriva Danmark.

Billige billetter

Arriva er også klar med en særlig togbillet, der gør det muligt at komme til og fra Aarhus, mens træskibene er i byen. Det koster kun 50 kroner for en voksen og to børn under 12 år at tage toget tur-retur fra Skanderborg, Hørning, Viby J og Hinnerup til Aarhus, mens en familiebillet – til to voksne og fire børn under 16 år – koster 100 kroner. Tager man toget fra en af de øvrige stationer mellem enten Aarhus og Skjern eller mellem Aarhus og Struer, så koster billetterne henholdsvis 95 og 195 kroner.

»Vi vil gerne gøre det ekstra attraktivt at tage til Aarhus, mens de gamle træskibe er i havn, og derfor er vi klar med en særlig Tall Ships Races-billet, der både gør det billigt at komme frem og tilbage – og fjerner problemet med at finde et sted at parkere,« siger Britta Indraccolo.

Togbilletter til Aarhus kan købes på: www.mitarriva.dk/tsr

Arriva Tall Ships Races-billetter

Togbilletter til The Tall Ships Races fra Skanderborg, Hørning, Viby J eller Hinnerup til Aarhus og retur på samme dato koster 50 kroner for en voksen og to børn under 12 år og 100 kroner for en familie på to voksne og fire børn under 16 år.

Togbilletter til The Tall Ships Races fra de øvrige stationer mellem Aarhus og Skjern eller fra en af stationerne mellem Aarhus og Struer koster 95 kroner for en voksen og to børn under 12 år og 195 kroner for en familie på to voksne og fire børn under 16 år.

Billetterne gælder kun i Arrivas tog. ...

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/332-arriva-saetter-sejl>

Der har været en reklame herfor i **mx metroxpress**, **tirsdag 2. juli 2013**, side 31, og i togene ligger der der en folder, hvor et Linttog, beskiltet **Skjern**, kører op ad havnesporet fra **Spanien**. Det kommer desværre ikke til at ske, for det har ikke været muligt for Driftcentret at få tilladelse til at køre på havnesporene. I stedet bliver det et ”gummitog”, der køres på gågaderne i visse byer, blandt andet **Str.** (BL)

On 10/7 2013

Overenskomststridig arbejdsnedlæggelse påvirker togdriften i hele landet

Omkring kl. 5 i morges nedlagde lokomotivførerne på depoterne i Aarhus, København og Fredericia arbejdet hos Fjern- & Regional, S-tog og DSB Øresund. Den overenskomststridige arbejdsnedlæggelses skyldes lokomotivførernes utilfredshed med ledelsen.

Der blev indsat et beredskab over hele landet, som kunne informere kunderne om de manglende tog. Rejsetidsgarantien er gældende som normalt.

Omkring kl. 7 gik alle lokomotivførere i arbejde igen, og togene kunne derfor begynde at køre. Togdriften kører højst sandsynligt normalt efter middag.

Transportminister: Ingen problemer med sikkerheden

Transportminister Henrik Dam Kristensen har i dag kommenteret den overenskomststridige arbejdsnedlæggelse, lokomotivførerne afholdt her til morgen.

Arbejdsnedlæggelsen fokuserede blandt andet på sikkerheden i DSB, og her siger Henrik Dam Kristensen følgende:

»Jeg har fra Trafikstyrelsen ingen indikationer på, at der skulle være problemer med sikkerheden, og jeg forventer naturligvis at blive orienteret om, hvis der skulle være sådanne problemer,« siger Henrik Dam Kristensen i en skriftlig kommentar til medierne.

Herudover udtaler han, at Trafikstyrelsen hele tiden fører tilsyn med sikkerheden i DSB, så den er i orden: »Jeg har noteret mig, at togene er begyndt at køre igen. Sikkerheden på jernbanen varetages af DSB, og Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at DSB håndterer sikkerheden på betryggende vis,« siger han.

Trafikstyrelsens vicedirektør Jesper Rasmussen udtaler følgende i en pressemeddelelse, hvor han opfordrer til, at sikkerhedsmæssige forhold rettes til dem:

»Vi foretager løbende tilsyn, og vi har ingen indikationer på, at der skulle være problemer med DSB's håndtering af sikkerheden i togene. Men hvis Dansk Jernbaneforbund har konkrete indikationer, som de har kommunikeret til DSB og ikke fået svar på, vil vi opfordre DJ til at dokumentere disse forhold overfor os.»

“Dialogen er der, men den er ikke let”

Lokomotivførerne efterlyser efter dagens overenskomststridige arbejdsnedlæggelse mere dialog med DSB's ledelse. Dialog skal der til, det er personaledirektør Inger Ørum Kirk, helt enig i:

”Men der er faktisk en rigtig tæt og vedvarende dialog allerede. Så sent som i torsdags havde jeg et to-timers møde med Henrik Horup fra Dansk Jernbaneforbund, hvor vi talte om de udfordringer og muligheder vi har og her ikke mindst vores samarbejde og dialog. Vi holder faste møder med de faglige organisationer, og samarbejdet på tværs i virksomheden gennem vores samarbejdsudvalg. Også med de øvrige faglige organisationer har vi tæt kontakt, både personligt og gennem møder, og her oplever jeg, at vi gensidigt stiller op, lige så snart der er behov. Vi ved, der er rigtig mange spørgsmål, der presser sig på for kollegaerne i tider med forandring og for at tage disse direkte, har jeg bl.a. været til rådighed her på abc for samtlige spørgsmål, som der måtte være.” (se dialogen her)

”Vi er gået gennem rigtig mange forandringer de seneste par år,“ siger Jesper Lok og fortsætter:

”Det er ikke altid lige let, men jeg ved hele ledelsen er lette at få fat på, så vi sammen finder gode løsninger på de mange udfordringer vi har som DSB.”

Anders Egehus, der har været i pressen det meste af dagen, siger følgende:

”Jeg er overrasket over, at nogle føler, at der ikke har været dialog. Vi har en løbende dialog med tillidsmænd og Dansk Jernbaneforbund. Men vi tager det selvfølgelig til efterretning, og nu vil vi tage en snak med tillidsmændene om, hvad de savner en dialog om,“ tilføjer Anders Egehus.

”Der er nogle bekymringer omkring Kystbanen, og det har vi også haft en dialog omkring. Enmandsbetjeningen træder i kraft 15. december, og der er en række forhold, der skal være i orden inden da. Det arbejder vi med blandt andet Banedanmark om at sikre. Det er på Kystbanen som alle andre strækninger: Vi kører ikke tog, hvis sikkerhedsreglerne ikke er overholdt,“ siger Anders Egehus.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 10. juli 2013**

(JSL via BL)

Lø 13/7 2013

Restaureret, rødt kolonnehus på Den skæve Bane

Tyve billeder af et restaureret, rødt kolonnehus “Skovly” mellem **Gi** og **Fil** (Filskov) kan ses på

<http://www.freelance-fotografen.dk/kolonnehus.htm>

(BL)

Er din cykel i topform?

Gratis servicetjek^e til din cykel

Er du én af de mange, der hver eneste dag tager cyklen til og fra togstationen? Ja, så er det vigtigt, at din cykel er i topform.

At cykle og anvende kollektiv trafik, stort set hver eneste dag, er god fornuft for den enkelte, men også for miljøet. Derfor glæder det os, hos Arriva, når vi hver dag ser så mange rejsende komme cyklende til og fra vores stationer i hele Danmark.

GIV DIN CYKEL ET GRATIS SUNDHEDSTJEK

...

TEAM CULT ENERGYS MEKANIKERE KLARER BLANDT ANDET:

...

Tirsdag den 20. august 2013 – Viborg Banegård

Onsdag den 21. august 2013 – Silkeborg Station

Torsdag den 22. august 2013 – Skjern Station

Kilde: Flyer¹⁴⁾ fundet i Va & <http://www.mitarrriva.dk/cykeltjek>

Tidligere har der været afholdt et servicetjek i **Va torsdag 6. juni 2013.**

(BL)

Ti 16/7 2013

Der må ikke herske tvivl om sikkerheden ved enmandsbetjente tog

Enmandsbetjening er et helt centralt element for rationaliseringen og udviklingen af jernbanen i Danmark.

I øjeblikket arbejdes der på at få indført standardprocedurer for enmandsbetjening på regionaltoget mellem Aarhus og Aalborg og mellem Fredericia og Esbjerg samt alle tog på strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn.

Udover disse strækninger er der igangsat forberedelse af enmandsbetjening på Kystbanen, og som led i IFO-forhandlingerne tilføjes potentielt yderligere fire strækninger i 2014.

"De seneste dage har vist, at der er behov for, at der indgår eksterne uvildige vurderinger i arbejdet med at etablere behov for udbedringer og procedurer. Kun derved kan enhver tvivl om sikkerheden ved enmandsbetjening fjernes," siger direktør for DSB Operation & Strategi Anders Egehus.

Af samme årsag bliver der i dag givet notits om togfører bemanning på strækningerne mellem Aarhus og Aalborg og mellem Aalborg og Frederikshavn. Indtil det er på plads i begyndelsen af næste uge anvendes de eksisterende sikkerhedsprocedurer, der har været i brug siden 1. juli.

"Det er ikke vigtigt, om enmandsbetjening kommer på plads en måned eller to før eller senere. Det afgørende er, at de gode erfaringer, vi allerede har med enmandsbetjening rundt omkring i Danmark, udbredes uden at sikkerheden bliver draget i tvivl," siger Anders Egehus.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 16. juli 2013**

(JSL via BL)

On 17/7 2013

Ikke altid nemt at blive enige, men der må ikke herske tvivl om sikkerheden

I kølvandet på de bekymringer, der blev rejst i sidste uge om sikkerheden ved enmandsbetjening på blandt andet Kystbanen fra 15. december 2013, har DSB inviteret Dansk Jernbaneforbund til genbesigtigelse af strækningerne Aarhus-Aalborg/Aalborg-Frederikshavn, hvor der for nyligt er indført enmandsbetjening.

"Enmandsbetjening er et helt centralt element for rationaliseringen og udviklingen af jernbanen, og DSB og andre operatører i Danmark har mange års god erfaring hermed," siger direktør for Operation & Strategi i DSB Anders Egehus.

¹⁴⁾ flyer sb., -en, -e el. -s, -ne (lille reklametryksag); uddele flyere. Kilde: **Retskrivningsordbogen**.

Arbejdet med at få indført standardprocedurer for enmandsbetjening omfatter oftest udbedringer af monitorer, signallystyrke og mærker. Indtil de ændringer er endeligt på plads sørger alternative procedurer for, at sikkerheden ikke tilsidesættes.

"De mere manuelle procedurer er utvivlsomt mere bøvlede for vores kolleger, men de indføres netop for at sikkerheden aldrig må kunne blive draget i tvivl. Går de udover noget er det rettidigheden, ikke sikkerheden," siger Anders Egehus, og tilføjer:

"Vi har mere end 3.000 km. jernbane i Danmark. Langs den og på de næsten 300 stationer står tusindvis af monitorer, signaler og mærker. Det kan ikke undgås, at der ryger en pære eller monitor en gang imellem. Hærværk er desværre heller ikke et ukendt fænomen, og træer vokser jo fra tid til anden også indover mærker og signaler. Lige netop derfor er det vigtigt at arbejde med alternative procedurer. Kun derved sikrer vi, at sikkerheden er på plads også mens udbedringer pågår, eller hvis det uventede skulle opstå," tilføjer Anders Egehus.

Efter genbesigtigelsen mandag har DSB imidlertid valgt at genindføre togførerbemanding på de to nyligt introducerede strækninger i Nordjylland.

"Under besigtigelsen mandag var det desværre ikke muligt at opnå enighed mellem parterne omkring procedurer. Vi ønsker ikke, at der derved bliver sået tvivl ved enmandsbetjening helt generelt. Derfor beder vi nu en uvildig tredje part om at bidrage til arbejdet," siger Anders Egehus og tilføjer:

"Indtil det arbejde er på plads, vælger vi så at køre med togførerbemanding. Det afgørende er jo ikke, om enmandsbetjening kommer på plads en måned eller to før eller senere. Det afgørende er, at de gode erfaringer, vi allerede har med enmandsbetjening rundt omkring i Danmark, udbredes uden at sikkerheden sådan bliver draget i tvivl."

Povl Hjelt blev 92 år

Det er med beklagelse, at vi må meddele, at Povl Hjelt sov ind her til morgen. Povl blev 92 år.

Umiddelbart efter sin studentereksamen blev Povl i 1940 ansat som trafikelev i DSB.

I 1970 udnævntes han til generaldirektør og gennemførte i sin embedstid en omfattende modernisering og restrukturering af DSB med blandt andet indførelse af InterCity-tog og -færger i stiv køreplan (fra K74; også kaldet Det store spring fremad). Povl blev i 1977 udnævnt til Kommandør af Dannebrog og har modtaget Kong Frederik den IX's mindemedalje.

"Jeg havde glæden af at møde Povl sidste år, hvor han besøgte Sølvgade. En frisk herre på 91, der hverken manglede livsglæde eller erfaring, ej hellere gode ideer eller fremsyn," siger DSB's administrerende direktør Jesper Lok og tilføjer:

"Povl satte sig præg på DSB på mange fine måder. Æret være hans minde."

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 17. juli 2013**

(JSL via BL)

Fr 19/7 2013

Nu skal togulykker forhindres

Togtrafikken fra Herning skal sikres bedre: De kommende år vil flere overkørsler enten blive lukket eller sikret

Togtrafikken skal være mere sikker. 53 overkørsler på banerne fra Herning skal enten sikres eller lukkes.

Frem mod 2018 vil Banedanmark stort set nedlægge eller sikre alle usikrede overkørsler for at forbedre sikkerheden på jernbanen.

...

Kilde: <http://aoh.dk/artikel/nu-skal-togulykker-forhindres>, Mediehuset Herning Folkeblad,

fredag 19. juli 2013 kl. 12:31

(BL)

Ti 23/7 2013

DSB Øresund svarer på kritik i amtsavisen

Professor Niels I Meyer, Hørsholm, kritiserer i et indlæg 23. juli beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen, som han mener at vide svækker sikkerheden.

Der er intet videnskabeligt belæg for det udsagn. Tværtimod er det DSB's opfattelse, at det skærper sikkerheden, fordi tilvejebringelsen af det rette udstyr gør lokomotivføreren i stand til at overvåge dørene fra alle vinkler; fra sin plads i førerrummet, og inden han sætter toget i gang.

Jeg deler heller ikke Niels I Meyers bekymring for, at gangbesværede ældre nu ikke længere har nogen at støtte sig til, når de stiger af eller på toget.

Langt størstedelen af togene, der kører på Kystbanen, er Øresundstog, med vogne med gulv i perronhøjde. Og så er det min erfaring, at kunderne spørger hinanden om hjælp – eksempelvis når en enlig mor skal have en barnevogn med junior og dagens indkøb med ombord.

Niels I Meyer mener desuden at vide, at beslutningen svækker offentlighedens tillid til DSB's ledelse.

Lad mig i al stilfærdighed slå fast, at beslutningen om at indføre enmandsbetjening på Kystbanen er truffet af Transportministeriet og ikke DSB. Planen er, at overgangen til enmandsbetjening skal ske samtidig med køreplansskiftet den 15. december. DSB og Banedanmark har altså næsten et halvt år til at indkøbe og installere det rette udstyr og sammen sikre, overgangen sker på en måde, som kunderne og personalet er trygge ved.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 23. juli 2013**.

Debatindlæg sendt til Frederiksborg Amts Avis. Af direktør for DSB Øresund Lars Nordahl Lemvig.

(JSL via BL)

To 25/7 2013

DSB kan ikke være det bekendt

KORT & GODT: Der er ikke kommet noget svar – endnu – men der er jo selvfølgelig ferie, men jeg forventer rent faktisk et svar på tidligere læserindlæg den 10. juli.

Det skal pointeres at der har været flere læserindlæg angående lukning af DSB's kiosk/billetkontorer og senest den 22. juli ved tidligere salgschef hos DSB Nordjylland Jørgen Lundberg med overskriften "Giv de rejsende en god oplevelse" – og jeg kan ikke være mere enig heri! I mit læserindlæg fra 10. juli skrev jeg:

"Jeg kunne godt tænke mig – fra DSB's direktør (og underdirektøren må gerne supplere) at få oplyst om – og gerne som bilag i form af regnskab – DSB kioskens økonomi. Jeg kan ikke få det til at passe at 14 butikker rundt om i landet i gennemsnit give 500.000 kr. i underskud!". Nu er det Brønderslevs kiosk vi her taler om – så lad os få nogle tal frem herom.

Jeg mener at medarbejderne jo var ansat til at give service, sælge billetter først og sidenhen så kom kiosken til.

Hvis salg minus køb i kiosken giver 500.000 kr. i underskud – så må der godt nok være nogle disponenter der har et problem.

Imidlertid kan ledelsen jo nemt få det til at give underskud – det afhænger af hvor mange udgiftskonti man tager med og jeg mener ikke at det er rimeligt at man tager det fulde beløb med fra medarbejdernes løn da de jo iforvejen er ansat til at betjene kunderne, give service og hjælpe med billetkøb med mere. Og det er der sandelig brug for og vil også være fremover da teknikken jo meget nemt svigter.

Lad de dygtige medarbejdere på kioskerne blive og betjene og give service til DSB's kunder – både her i Brønderslev og sandelig også i Aalborg og hermed bevare eller endnu bedre – udbygge kundeservicen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 25. juli 2013**.

Debatindlæg i Nordjyske 25. juli 2013. Af Poul Erik Jensen, Gråstenvej 1, 9700 Brønderslev (JSL via BL)

Fr 26/7 2013

Derfor lukker Kort & Godt i Brønderslev

Debatindlægget nedenfor er bragt i Nordjyske den 26. juli og er et svar på flere tidligere indlæg fra læserne. Senest et indlæg af Poul Erik Jensen, Brønderslev, den 23. juli, der er gengivet nedenfor.

Debatindlæg i Nordjyske 26. juli 2013

Derfor lukker Kort & Godt i Brønderslev

Af Anne-Lise Bach Sørensen, Telegade 2, 2630 Taastrup, underdirektør, DSB Kommerciel
Poul Erik Jensen og Jørgen Lundberg udtrykker i NORDJYSKE Stiftstidende bekymring for lukningen af Kort & Godt-butikken i Brønderslev den 1. september.

DSB forstår og deler bekymringen for de kunder, der har svært ved at vænne sig til tanken om at skulle til at købe billetter på telefonen, internettet eller i automaten.

Vi har, som Poul Erik Jensen er inde på, trykt en folder, der giver en kort introduktion til automaterne og vores hjemmeside, og som det er muligt at hente i butikken.

I tiden frem til lukningen af butikken den 1. september har vi på udvalgte dage guider stående på perronen, der hjælper med at give en introduktion til automaten. Vi arrangerer også introduktionskurser sammen med Ældre Sagen, og vi åbner et Servicecenter i Aalborg, hvor det er muligt at få råd og vejledning om Rejsekort og billetkøb på nettet og i automaterne.

I dag henter DSB størstedelen af vores omsætning fra salg af billetter og kort til kunder, der handler på telefonen, internettet og i automaten. Og det kan vi mærke på omsætningen og besøgstallet i Kort

& Godtbutikkerne. Over en årrække har de 14 butikker, vi har besluttet at lukke, i snit haft et årligt underskud på 0,5 millioner kroner. Det skyldes først og fremmest, at det kun er hver 20. kunde på stationen, der handler i butikken, og det er ikke nok til at skabe en rentabel forretning.

DSB har samtidig et ansvar over for skatteyderne. I kontrakten, vi har indgået med Transportministeriet, forpligter vi os til at gennemføre besparelser i størrelsesordenen tre procent årligt.

I kroner og ører har vi som målsætning at nedbringe vores omkostninger med en milliard kroner årligt inden udgangen af 2014.

Det har ført til en rationalisering af vores indkøbspolitik, tre større afskedigelsesrunder i DSB's administration og altså lukningen af de 14 Kort & Godt-butikker. Det er besparelser, der er nødvendige, hvis vi skal kunne skabe en rentabel forretning og udvikle og sælge billetter på telefonen og internettet til en attraktiv pris, sådan som kunderne forventer det i dag.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 26. juli 2013**
(JSL via BL)

Ma 29/7 2013

DSB uddeler mineralvand til kunderne i varme tog

DSB har netop sendt denne pressemeddelelse ud om, at DSB uddeler mineralvand til kunderne i varme tog: Klima-anlæggene i DSB's IC3-tog kan ikke følge med varmen udenfor og sætter ud. Det rammer kunderne i trafikken mellem landsdelene.

DSB har derfor besluttet at uddele gratis mineralvand til kunderne i varme tog.

De mange tekniske fejl på klima-anlæggene skaber travlhed på DSB's værksteder. Gennem den seneste måned er der hver morgen kørt 96 procent tog ud af værkstederne med et fuldt fungerende klima-anlæg, men desværre har op til fem procent af anlæggene sat ud opad dagen på varme dage. Andelen af tog med vogne med et eller flere defekte klima-anlæg er altså nogle dage nået op på ni procent.

"Indledningsvis vil jeg gerne beklage, at kunderne oplever, at nogle af vores tog er varme at køre i, fordi klima-anlæggene ikke kan følge med i varmen. Vi uddeler gratis mineralvand og forsøger i det omfang, det er muligt at tilbyde kunderne at flytte til pladser i andre vogne i toget, hvor klima-anlægget fungerer," siger direktør for DSB Operation & Strategi Anders Egehus, der føjer til, at kunderne kan hjælpe DSB med at holde klima-anlæggene i gang.

"Jeg kan kun opfordre til, at kunderne hjælper os med at holde de indvendige døre mellem kupéerne og vestibulerne (mellemgangene, red.) lukkede," siger han.

Vestibulerne, der er placeret ovenpå motorerne og ved siden af skorstenene, er, i modsætning til kupéerne ikke klimatiserede, og når dørene konstant står åbne, sender det klima-anlæggene på overarbejde.

"Problemet forværres, når vi har kunder stående i vestibulerne, og vi kunne formentlig afhjælpe nogle af problemerne ved at indføre pladsbilletkrav, men vi er på vej ind i slutningen af skolernes sommerferie, hvor mange rejser hjem, og vi kører på grund af sporarbejdet på Lillebæltsbroen færre tog end normalt, så vores vurdering er, at adgangsbe-grænsning ville være til endnu større gene for kunderne. Så vil vi hellere forventningsafstemme med kunderne og på forhånd fortælle, at det kan blive varmt i toget," siger Anders Egehus.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 29. juli 2013**
(JSL via BL)

Ti 6/8 2013

Vågn op DSB!

Efter en god cykelferie i det jyske tog vi færgen fra Aarhus til Kalundborg, hvor vi fik oplyst, at grundet sporarbejde kunne vi kun tage med toget til Holbæk og herefter busser, som er indsat, men disse kan ikke have cykler med.

Men heldigvis kunne vi tage en bus til Slagelse, som godt kan have cykler med, men kommer der en barnevogn, så har den første ret til pladsen i bussen. 'Go' dav du! Skal du ud at rejse med DSB, så er der ingen service for os, som har en cykel med grundet sporarbejder.

Det er ikke godt nok, når vi ikke-bilister, der reducerer CO₂-udslippet, negligeres af DSB. DSB – vågn op og gør jeres arbejde ordentligt til vores alles fælles glæde, ellers mister I mange kunder som mig.

Kilde: Debatindlæg i Ekstra Bladet den 6. august 2013. Af Kasper K. Holmqvist, Vanløse

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 6. august 2013**
(JSL via BL)

Nordvestbanen: Ingen plads til cykler i busserne

Debatindlægget nedenfor er sendt til Ekstra Bladet den 7. august og er et svar på et indlæg fra Kasper K. Holmqvist den 6. august 2013. Det oprindelige indlæg, som DSB svarer på, er gengivet nedenfor.

Svar fra DSB om cykler i busserne

Af underdirektør Anne-Lise Bach Sørensen, DSB Kommerciel

DSB tager ikke cykler med i busserne, der erstatter togene, under sporarbejdet mellem Roskilde Vest og Holbæk. Det skriver Kasper K. Holmqvist, der har været på cykelferie, i et læserbrev i Ekstra Bladet den 6. august.

Og det har han fuldstændig ret i. Der er ikke plads i turistbusserne, vi har lejet, hvis vi samtidig skal have plads til barnevogne. Og her vælger vi at prioritere småbørnsfamilierne og tilbyder kunderne, der gerne vil have cykler med, at de kan cykle de knap 30 kilometer mellem Roskilde Vest og Holbæk og så tage cyklen med i toget mellem Holbæk og Kalundborg.

Vi gør i øvrigt opmærksom på, at busserne ikke tager cykler med, når man planlægger sin tur på Rejseplanen.

Nørreport Fjern lukker fra på søndag

Renoveringsarbejdet på Nørreport Fjern går ind i den næste fase og fra på søndag den 11. august lukker fjerntogsperronen i otte måneder. Den åbner først igen tirsdag den 15. april næste år.

InterCity- og regionaltog kører fortsat gennem Boulevardtunnelen. Kunderne, der ønsker at benytte InterCity- eller regionaltog, kan i stedet tage S-tog, Metro eller bus og skifte på Østerport eller Københavns Hovedbanegård.

Endnu ingen prognose for signalfejl på Kystbanen

Der var onsdag formiddag fejl på signalerne mellem Helsingør og Klampenborg som følge af et forgæves kabeltyveri i Nivå i går, og togene kørte med forsinkelser i størrelsesordenen 10-15 minutter.

Skiftende hold teknikere fra Banedanmark Sikring har natten og morgenen igennem arbejdet med at splidse, det vil sige lodde og samle de 16 kabler, der er brændt over og ødelagt af den brand, som tyveriet forårsagede.

Der var kl. 9.30 onsdag formiddag endnu ingen prognose for, hvornår arbejdet på Kystbanen er færdiggjort, og togene kan køre normalt.

DSB Øresund valgte at køre med de forsinkede tog i morgenmyldretiden frem for at indsætte busser, fordi det var det, der fik kunderne hurtigst frem. Kystbanen er passagertalsmæssigt DSB's største regionaltoogsstrækning.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 7. august 2013**
(JSL via BL)

To 8/8 2013

Nedbrændt togsæt får nyt liv

Et gammelt ER 2039 togsæt fra 90'erne, som har holdt stille ved Randers Station siden 2011, er nu ved at blive sikkerhedsgodkendt, og i Randers forventer de, at toget er på skinnerne igen til november.

Toget brændte næsten helt ned d. 18. februar 2011, fordi der opstod brand i de elektriske installationer til togets kaffemaskine. De fire vogne som togsættet består af skulle derfor genopbygges fra bunden i originalformen, det vil sige med reservedele magen til dem, der var i toget, da det kom nylavet ud fra fabrikken i 1990'erne. Det betyder blandt andet længere ventetider på reservedele.

"Vi er nødt til at genopbygge det i den originale version, fordi ellers kan det ikke hænge sammen med de andre togsæt af samme slags. Vi kan heller ikke bare bruge nogle reservedele fra nye tog og nogle fra det gamle, fordi det bliver for besværligt for værkstederne at finde ud af, hvis toget skal repareres igen," siger Torbjörn Jonsson.

Torbjörn Jonsson vurderer, at der skulle mellem 15.000 og 17.000 reservedele til for at genopbygge toget i original udgave.

90'er tegninger skaber nyt tog

"Teknik bliver hurtigt forældet, derfor bliver mange af reservedele til toget ikke længere produceret. Vi måtte derfor finde de gamle tegninger frem igen, så leverandørerne kunne fremstille delene ud fra dem," siger Torbjörn Jonsson servicechef ved havari og ombygning i Randers.

Det er kutyme, at når der bliver indkøbt toge, så bliver tegninger fra alle delene til toget gemt, så man har muligheden for at få det hele fremstillet igen, også selvom leverandøren måske er stoppet med at

producere genstanden. Det var blandt andet tilfældet med klimaanlægget til togsættet. Det to fire måneder for leverandøren i Tyskland at fremstille anlægget, fordi det normalt ikke bliver produceret mere.

Togsættet er nødvendigt for at togdriften kan hænge sammen, og man kunne derfor heller ikke bare skrotte det elektriske togsæt. Hvis togsættet bliver sikkerhedsgodkendt og klar til at køre igen til november, så har genopbygningen været undervejs i 2 ½ år.

"Selvom det har taget lang tid, så kan vi ikke bare erstatte det med et nyt, både fordi det så ikke kan hænge sammen med de andre IR4-togsæt, men samtidig er det også væsentligt dyrere at skulle bestille et helt nyt togsæt," siger Torbjörn Jonsson.

Lokalbanen venter på forsinkede DSB-kunder

Lokalbanen i Hillerød og Helsingør venter på S-toget i Hillerød og kystbanetoget i Helsingør, når de er forsinket. Samarbejdet mellem trafikskaberne begyndte d. 1. februar 2013. Fra den spæde begyndelse og til 30. juni i år har lokalbanen ventet 30 gange på et S-tog.

I aftentimerne kunne kunder før risikere at vente i op til en time på det næste tog, hvis ikke lokalbanen afventede S-toget. Det problem skulle nu være løst med det samarbejdet.

"Selvom der sjældent er forsinkelser, så er det bare ekstra vigtigt, at der er helt styr på det. Kunderne skal ikke bekymre sig om deres rejse, det er vores opgave, at sikre dem en problemfri tur," siger René Nøttrup, afdelingschef i Trafikinformation.

Kritiske forbindelser

Lokalbanen venter på S-toget, når det drejer sig om de forbindelser, som de hos Trafikinformation kalder "kritiske forbindelser". Det vil sige i aftentimerne og i weekenderne, hvor lokalbanetoget kun kører én gang i timen. På den måde behøver DSB-kunder ikke længere bekymre sig om, de kan fortsætte deres rejse på trods af et forsinket S-tog.

"Vi har en ambition om, at kunderne skal informeres så tidligt som muligt. Allerede inden de når at overveje om lokalbanen venter på dem, skal vi have informeret dem, så de ved om den venter eller ej. Det skal være med til at skabe tryghed og sammenhæng for vores kunder," siger René Nøttrup.

Aftalen med lokalbanen er, at den i aftentimerne venter 10-15 min. på S-toget. Det betyder også at lokalbanen vil få flere passagerer at køre med i aftentimerne. Derfor er samarbejdet en fordel for både trafikskaber og de passagerer, der kører med både S-tog og lokalbanen.

Hos Trafikininformation arbejder man på at samarbejdet bliver udvidet til Køge, så lokalbanen der i fremtiden vil vente på eventuelt forsinkede S-tog.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 8. august 2013**
(JSL via BL)

Ma 12/8 2013

Sommerens københavnske spor- og broarbejder er overstået

Mandag morgen var der igen normal køreplan på Køgebugt-banen efter sommerens broarbejder. Her har Banedanmark siden slutningen af juni arbejdet på at rovere 15 broer på strækningen. Arbejdet har betydet, at der har været indsat togbusser mellem Vallensbæk og Åmarken.

"Generelt er arbejdet forløbet fint. Inden det startede, var der en stor informationskampagne rettet mod kunderne, så de var godt forberedt på de ændringer, som sporarbejdet gav dem. Ud over det har vi også kørt godt efter den reviderede køreplan, og det er særdeles vigtigt, da vi jo godt ved, at det aldrig er populært at sætte togbusser ind," fortæller trafikinformationschef Tony Bispeskov, og tilføjer, at linje A og E indtil onsdag har lidt længere rejsetider på grund af enkelte hastighedsnedsættelser.

Også på Kystbanen har der hen over sommeren været arbejdet på at rovere broer og skinner. Sporarbejderne i Helsingør og på strækningen mellem Helsingør og Snekkersten blev afsluttet til tiden, og det samme gælder for broarbejdet mellem Klampenborg og Hellerup. Sporarbejdet har dog givet både kunderne og DSB Øresund en række udfordringer.

"Mandag morgen startede vi med manglende kørestrøm, hvilket påvirkede driften op af dagen. Men også undervejs i arbejdet har vi haft store udfordringer, som da vi eksempelvis endte med kun at have et spor til rådighed i Helsingør. En situation, der desværre har betydet daglige forsinkelser," siger Tony Bispeskov.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 12. august 2013**
(JSL via BL)

Bosæt dig i Hee og ta' toget

Fra tog RA 5275 (Sj-Str) ses de to over 2 meter lange reklamer med farvetryk på stof være spændt fast på anti-kravlehegnet mellem **Østbanevej** og sporet. Der passer lige med, at de rejsende i hver af de to vogne kan læse en reklame.

Bliv Heeboer
– og få tåmesdrift mod syd og nord

BOSÆT DIG I HEE OG TA' TOGET
Hee – en landsby fuld af aktivitet ..

Der bor 513 indbyggere (2013) i **Hee**. God idé for at få nye beboere til at bosætte sig. Det er utraditionelt at se en reklame med en Lint-tog under indkørsel i ovk 290 i km 145,7. Der er antagelig Hee Sogneforening, der har taget initiativ hertil. Også rart at se, at der ikke er malet en reklame på et tag ved en motorvej, men jernbanes kunder er potentielle beboere.

(BL)

Ma 19/8 2013

Nye bycykler på stationer i Københavnsområdet

15 nye bycykler blev fredag stillet op ved Flintholm Station på Frederiksberg. Det skriver Berlingske Tidende.

Målet er at styrke det offentlige transportsystem i hovedstadsområdet og skabe et grønnere Danmark.

"Der er alt for meget trængsel i det københavnske område, og hvis vi skal lette den, skal vi gøre det nemmere at tage tog, bus, metro, og dér kræver det nogle gange, at man kan benytte sig af en cykel til at komme helt frem," siger transportminister Pia Olsen Dyhr (SF).

Nemt for pendlere

DSB og henholdsvis Københavns og Frederiksberg Kommune er gået sammen med blandt andre Falck om tiltaget, der skal gøre det nemt for navnlig pendlere at komme rundt i hovedstaden. Københavns Kommune oplyser, at hele 52 procent af alle københavnere cykler til arbejde eller studie hver dag. Og de mange cyklister fik altså i går følgeskab af 15 nye bycykler, der er de første af yderligere 1.245 cykler, der frem mod foråret vil dukke op på 65 stationer i hovedstadsområdet.

"Alle danskere har forhåbentlig sin egen cykel. Men det gør det for eksempel lettere at komme med S-toget, hvis vi ikke alle sammen skal have vores cykler med. Så jeg håber virkelig, at danskerne tager de her nye bycykler til sig," siger Pia Olsen Dyhr.

Elmotor og computer

I Cyklistforbundet hilser man det nye tiltag med bycykler som en del af den offentlige transport velkomment, og kommunikationschef Frits Bredal er da heller ikke i tvivl om, at bycyklerne vil få succes som pendlertransportmiddel, sådan som de allerede har fået i andre lande.

De nye bycykler adskiller sig fra de gamle ved at være udstyret med blandt andet en elmotor og en tavlecomputerlignende skærm, der blandt andet kan hjælpe cyklisterne med at navigere rundt i København.

Prisen for at bruge cyklerne er 70 kroner for et månedsabonnement og 20 kroner i timen uden abonnement.

Se mere om Bycyklen på [Facebook.com/bycyklen](https://www.facebook.com/bycyklen).

Igen tog i begge spor over Lillebælt

Sommerens sporarbejde på togstrækningen over Lillebæltsbroen er nu afsluttet, og fra i morges, mandag den 19. august, har der igen kørt tog i begge spor over broen. Det betyder bl.a., at alle IC-tog igen kører over Lillebæltsbroen, hvor der, mens arbejdet foregik, kun kørte IC-Lyn og enkelte øvrige IC-tog. Banedanmark har udsendt følgende pressemeddelelse om, at arbejdet på Lillebæltsbroen nu er afsluttet:

I løbet af sommeren er 2250 meter spor blevet udskiftet, så det også fremadrettet er muligt at sikre togtrafikkens rettidighed. Der er kommet nye skinner, og befæstelserne, der holder skinnerne fast til underlaget, er blevet skiftet ud. Desuden er betonbuefagene blevet fugtisolert i området under sporene.

"De nye spor giver passagererne en bedre komfort og er med til, at også vi fremadrettet kan sikre togenes rettidighed. Samtidig forventer vi, at støjen fra togene reduceres, fordi skinnernes nye befæstelser har et indbygget lag af gummi, som dæmper vibrationerne, når toget kører hen over Lillebæltsbroen," siger projektleder Steen Jørn Ingwersen.

Arbejdet er stort set foregået som en manuel sporombygning, hvilket er markant anderledes i forhold til Banedanmarks øvrige sporombygningsprojekter. 5500 befæstelser er blevet løsnet, fjernet og nye boltet fast til stålbroen med 22.000 bolte alt sammen som manuelt arbejde.

Et spor ad gangen

Da Lillebæltsbroen er en særdeles vital del af det danske jernbanenet, er arbejdet foregået i et spor ad gangen, så det har været muligt fortsat at køre tog, imens der er blevet arbejdet.

"Sporombygningen har været planlagt, så der hele tiden har været togtrafik under arbejdet i et af de to spor over Lillebæltsbroen. Vi takker meget for tålmodigheden hos passagererne, som har måttet leve med færre tog og længere rejsetid over Lillebæltsbroen i løbet af sommeren," siger Steen Jørn Ingwersen.

I den kommende tid vil der fortsat være aktivitet ved Lillebæltsbroen i form af restarbejder og oprydning. Senere på året vil der være en slutjustering af sporene, men hverken restarbejder eller sporjusteringen vil få større konsekvenser for togtrafikken.

Fredericia Station

Sporarbejdet på Lillebæltsbroen er koordineret med et andet større sporarbejde på Fredericia Station, hvor Banedanmark er i gang med at udskifte og nedlægge sporskifter i stationens sydlige ende. Her går arbejdet ind i en ny etape på mandag, hvilket betyder, at der til og med den 15. september kører færre tog mellem Fredericia og Taulov.

IC4 kører igen sammenkoblet

Mandag morgen gik DSB igen i luften med sammenkoblede IC4-tog i driften mellem landsdelene. Fra den 19. august vil der være fire daglige afgangene i hverdagene med to togsæt, hvor der er plads til i alt 410 passagerer. De første to afgangene forlader Aarhus om morgenen med retning København og Kastrup, og om eftermiddagen kører to afgangene retur til Aarhus.

Desværre fik opstarten en enkelt ridse i lakken, da den første afgang klokken 5.52 havde problemer med sammenkoblingen og endte med kun at blive kørt med et togsæt. Det kom til gengæld af sted til tiden og ankom til tiden i København. Det samme gjaldt for afgang nummer to klokken 6.54, som kørte sammenkoblet ud af Aarhus Banegård og ankom rettidigt til København.

Trafikinformationschef i DSB, Tony Bispeskov, siger:

"Det var en lidt uheldig opstart, men vi tog hurtigt konsekvensen og besluttede at køre med et enkelt togsæt. På den måde kørte vi stadig til tiden, og alle passagerer fik en siddeplads fra Aarhus. Vi har stadig brug for at få flere driftserfaringer med IC4, og det er derfor, vi igen begynder at køre sammenkoblet. Vi har hidtil kørt mellem værkstederne i Aarhus og Kastrup uden passagerer, men det er kun ved almindelig drift med passagerer, at vi kan stresse toget på den rigtige måde og få de erfaringer, vi skal bruge for at hæve kvaliteten og driftsstabiliteten til gavn for vores kunder," siger Tony Bispeskov, og fortsætter:

"Vi starter forsigtigt ud, og vi overvåger de sammenkoblede IC4-tog nøje, og hvis vi vurderer, at kvaliteten af driften er for lav, vil vi ikke tøve med at stoppe med at køre sammenkoblet igen."

15.22 og 16.22 kører de koblede togsæt retur fra København til Aarhus.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 19. august 2013**

(JSL via BL)

Ti 20/8 2013

Ny afdeling i Trafikinformation med fokus på sporarbejder

For at sikre en fælles tilgang til kunderne og give dem en god rejseoplevelse, når der er ændringer i trafikken for eksempel ved sporarbejder, opretter DSB pr. 20. august en ny afdeling, der udelukkende skal koncentrere sig om at højne trafikinformationen på tværs af DSB ved planlagte ændringer.

"Den Store Sammenhæng har givet os anledning til at kigge på, hvor produktivt det er at have tre afdelinger i hver sin del af organisationen, som laver det samme. Kunderne har oplevet én slags trafikinformation på S-tog og en anden på Regionaltog – bare ved at skifte fra en perron til en anden," siger afdelingschef i Trafikinformation Drift René Nøttrup.

"Efter at DSB lagde Trafikinformation sammen i slutningen af 2012, blev det mere og mere tydeligt, hvor forskelligt opgaven blev grebet an, og hvor forskellig information, vores kunder oplevede. Vi har arbejdet på at lave ensartede processer i et par måneder og det er en naturlig udvikling at denne afdeling nu samles under én, så vi får en fælles tilgang til, hvordan vi giver kunderne den bedste trafikinformation".

Tania Leiton bliver afdelingsleder for den nye afdeling, Trafikinformatiøn Planlægning, som samler i alt syv medarbejdere fra S-tog, Fjern- & Regional og DSB Øresund. Tania var tidligere afdelingsleder for trafikinformation på S-tog.

Christian Rahbæk Knudsen bliver ny afdelingsleder for Info-S.

”Trafikinformatiøn er mere end skilte, skærme, plakater og højtalerudkald. Indsatsen skal koordineres i samarbejde med Kommunikatiøn & Branding og Kommerciel. Det betyder, at vi skal sikre ensartede budskaber i både pressemeddelelser, på dsb.dk og i spots hos 7eleven – og ikke mindst, at de kommer ud samtidig,” siger Tania Leiton.

”Vores kunder skal informeres uanset om de foretrækker at nærlæse plakater eller hente informationen på farten fra deres app. Så ved jeg, at de også vil belønne os med en højere kundetilfredshed.”


Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 20. august 2013**
(JSL via BL)

On 21/8 2013

Sådan undgår du tyveri på togrejsen

Ved billetsalget i Ar ligger der er informativ folder med følgende overskrifter over beskrevne situationer, hvor der kan være en stor risiko for lommetyve arbejder.



Kilde: Folder udstedt af POLITI og 

Denne folder kan det anbefales at læse og give til andre rejsende.
(BL)

To 22/8 2013

Lokomotivførerne får EU-licens

Lokomotivførerne skal skifte den danske kørelicens ud med en EU-udgave, varsler Trafikstyrelsen, og nu er DSB gået i gang med at hjælpe lokomotivførerne med at få sagen klaret. Licensen skal nemlig være på plads, inden lokomotivførerne kan få deres nye standardiserede EU-certifikat fra DSB, fortæller Bjarne Flinholm, Teknik- og uddannelseschef i DSB F&R Operation & Strategi:

”Vi har på tværs af DSB S-tog, DSB Øresund og DSB F&R fået lavet et standardiseret EU-certifikat, hvor vi får samme arbejdsgang i hele DSB Operation & Strategi. Det gør processerne med udstedelsen af certifikatet langt mere effektive fremover, men det kræver, at lokomotivførerne har den lovpligtige EU-licens. Så i stedet for at den enkelte lokomotivfører skal bruge alt for meget tid på at skaffe licensen, har DSB valgt at give en hjælpende hånd med administrationen,” siger han.

Det er et større arbejde den lille uddannelsesafdeling i F&R har kastet sig ud i. 1200 lokomotivførere og 108 lokomotivførere med certifikat A (tidligere kaldet køremænd) skal have opdateret stamdata og foto i SAP. Desuden skal anmodningen om en ny licens være udført fuldstændig korrekt af den enkelte lokomotivfører, så der bliver også brugt ressourcer på kontrol og fejlretning, inden anmodningen bliver sendt videre til Trafikstyrelsen.

Alle EU licenser skal være udstedt senest den 29. oktober 2013

Under tidspres og med ansvar for menneskeliv

Interview med lokomotivfører: Fredericia Dagblad bragte i går et interview med lokomotivfører Allan Krabsen, som bl.a. fortæller om at arbejde med rettidighed og sine tanker om sikkerheden i toget. Interviewet fra Fredericia Dagblad er skrevet af Steffan Lykke Møller og følger her i sin fulde længde:

Hver gang lokomotivføreren Allan Krabsen sætter sig i førerhuset, kæmper han med at overholde køreplanen og står samtidig med ansvaret for hundredevis af personer

Toget er forsinket igen. Passagerne bliver utålmodige og begynder at skælde ud. Hvem står for skud? Lokomotivføreren og DSB. Sådan er det meget ofte, når man befinder sig i ét af de danske statsbaners lokomotiver.

Men hvem er det egentlig, som sidder bag den låste dør i førerrummet? Og er de lige så frustrerede som passagererne over forsinkelserne? En af dem, som kan give os svaret, er Allan Krabsen, Fredericia. Igennem 11 år har han siddet i førerhuset på stort set alle landets strækninger. Og han har oplevet lidt af hvert i sin karriere.

Vi kender årsagen

– Forsinkelser er ofte ikke noget, vi kan gøre noget ved, starter Allan Krabsen ud og henviser til, at en enkelt fejl i et system kan have konsekvenser hele dagen for togtrafikken.

I førerhuset plejer Allan Krabsen at tage forsinkelserne roligt, men samtidig handle hurtigt, så toget igen kommer ind til tiden.

– Når vi ikke ved, hvor lang tid det tager, frustrerer det selvfølgelig også os. Men for det meste kan vi tage lidt lettere på det i førerhuset, da vi kender årsagen, fortæller han.

Sikkerhed først

Uret, som er en del af lokomotivførernes uniform, slår identisk med resten af DSB's personale over hele landet. For det er vigtigt, at alle tog kører til tiden. Men der er én ting, som er endnu vigtigere.

– Køreplanen forsøger vi altid at overholde. Men ikke for alt i verden. Sikkerheden er altid først for øje, fortæller lokomotivføreren.

Med togulykken i Spanien frisk i erindringen tænker lokomotivførerne lidt ekstra på det.

– Men det vil aldrig kunne ske herhjemme, fortæller Allan Krabsen. I de danske tog bremses der automatisk ned, hvis førerne overstiger hastigheden på en strækning. Samtidig er der sikkerhedsforanstaltninger, der gør, at føreren konstant skal vise, at han er aktiv.

Vi er gearet til det

Når Allan Krabsen sætter sig i førersædet i et af DSB's togsæt, har han ofte flere hundrede passagerer i vognene bag sig.

Men det er ikke noget, lokomotivførerne er bekymret for. For så kunne de ikke passe sit arbejde, mener Allan Krabsen.

– At have ansvaret for så mange mennesker er noget, man ruster sig til under uddannelsen, siger han.

Lokomotivfører: Enmandsbetjente tog er sikre nok

I forbindelse med en spareplan på en milliard kroner om året frem til 2014 vil DSB indføre flere enmandsbetjente tog på strækninger rundt om i landet.

En af dem, der i øjeblikket forberedes til enmandsbetjente tog, er Fredericia-Taulov-Kolding-Esbjerg strækningen.

Her skal nye lysmaster og bedre skiltning gøre det mere sikkert for lokomotivførerne, når de nu selv skal åbne og lukke dørene på stationerne.

Intet at være nervøs for

Det har vakt usikkerhed blandt lokomotivførere og togpasagerer, der er bekymrede for sikkerheden ved de enmandsbetjente tog. Selv mener lokomotivfører Allan Krabsen, at der ikke er noget at være nervøs for.

– Hvis lokomotivføreren er udstyret med ordentlig udsyn og de rette foranstaltninger, så er der intet problem i det, siger han.

Ifølge ham er de enmandsbetjente tog lige så sikre som dem med togpersonale om bord.

– Men serviceniveauet vil selvfølgelig falde, tilføjer han.

Med de enmandsbetjente tog vil der ikke blive tid til at tage sig af kunderne og hjælpe dem med for eksempelvis billetkøb.

– Men kunderne er blevet meget mere selvhjulpne med billetter og lignende, så jeg ser intet problem med togene uden betjening, siger Allan Krabsen.

I juni gik lokomotivførerne i strejke på grund af stigningen i antallet af de enmandsbetjente tog. Men efter et dialogmøde med ledelsen og en lovning om, at ingen ville blive afskediget, genoptog de arbejdet.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 22. august 2013**

(JSL via BL)

Fr 23/8 2013

Rettelse til interview med lokomotivfører Allan Bruun Krabsen

I interviewet med lokomotivfører Allan Bruun Krabsen i Fredericia Dagblad, som blev bragt på abc.dsb i går, er der desværre nogle fejl, der kan betyde, at Allan Bruun Krabsen kan blive misforstået.

Allan Bruun Krabsen er citeret for følgende: "Men kunderne er blevet meget mere selvhjulpne med billetter og lignende, så jeg ser intet problem med togene uden betjening."

Denne udtalelse er taget af 2 sætninger, forklarer Allan Bruun Krabsen. Den første sætning er "kunderne er blevet meget mere selvhjulpne med billetter og lignende" og den anden sætning er "Så jeg ser intet problem med togene uden betjening".

"Den første sætning refererer til, at jeg mener, at kunderne er blevet mere selvhjulpne med at købe billetter i form af, print-selv billetter, mobil-billetter og rejsekortet. Personalets tilstedeværelse og hjælp i togene og på perronerne, er stadig en nødvendighed for at kunne opretholde et stort fokus på service og sikkerhed. Den anden sætning er alene i reference til dørluknings- og afgangsproceduren. Her skal lokomotivføreren ved visuel kontrol, overvåge dørlukningen og efterse, at alt er o.k. Det er dette, jeg ikke ser noget problem i, i henhold til sikkerheden, under forudsætning af at, alle togets døre kan ses fra førerpladsen, og at stationens og perronens udstyr, bl.a. lysforhold, spejle og monitører, er funktionsdygtige, forklarer Allan Bruun Krabsen og fortsætter:

"Jeg mener på ingen måde, at togpersonalet kan undværes, da de er en stor del af DSB's ansigt udadtil og medvirkende til at højne sikkerheden i togene."

I det sidste afsnit, "Intet at være nervøs for" er følgende citeret:

"I juni gik lokomotivførerne i strejke på grund af stigningen i antallet af de enmandsbetjente tog. Men efter et dialogmøde med ledelsen og en lovning om, at ingen ville blive afskediget, genoptog de arbejdet."

Dette er ikke noget Allan Bruun Krabsen har udtalt, men er journalist Stefan Lykke Møllers egen konklusion.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 24. august 2013**

(JSL via BL)

September 2013

Tema – Sikkerhedsvest

Brug sikkerhedsvest – for din egen skyld, men i høj grad også for dine kollegers skyld. Det er samtidig et godt signal til passagererne, at færdsel uden for perroner KUN er for fagfolk 😊



De generelle sikkerhedsregler for færd i og ved trafikerede jernbanespor er:

- Vær synlig – advarselsklæder skal altid benyttes
- Gå aldrig på langs i sporet.
- Vær konstant opmærksom på togenes kørsel.
- Foretag dig aldrig noget, som kan aflede din opmærksomhed fra togenes kørsel – f.eks.
- Benyt så vidt muligt de anlagte færdselsveje.
- Se dig for hvor du går – og se efter, hvor du træder.
- Hold afstand til togmateriellet.



Der vil i den kommende tid være skærpet opmærksomhed på – at sikkerhedsvest benyttes, hvor det er påkrævet.

Hav en god og sikker dag

Sikkerhedsafdelingen og Iki-gruppen
Arriva Tog

Kilde: Sikkerhedsafdelingen og Iki-gruppen, Arriva Tog, **september 2013**
(BL)

Ti 3/9 2013

Et DSB-tog – som nu skal være meget hurtigere, end det er i dag. POLFOTO/ARKIV

Superlyntog skal realisere timemodellen

Timemodellen vil være fuldt udbygget i 2025, og tophastigheden øges fra 180 til 250 km/t.

Kilde: **mx metroxpress**, **tirsdag 3. september 2013**, side 6
(BL)

Ti 24/9 2013

Tog til Odense på den halve tid

Herning vil gerne med i den såkaldte time-model, når landets jernbaner skal have historisk løft. Togene vil fra 2025 køre på elektricitet hele vejen fra København til Herning og videre til Struer.

Samtidig vil investeringerne i regeringens forslag om Togfonden DK til i alt 28,5 milliarder kroner nedbringe rejsetiden fra København til Herning med 35 minutter, så det fremover vil tage 2 timer og 36 minutter.

...
Kilde: <http://aoh.dk/artikel/tog-til-odense-p%C3%A5-den-halve-tid>, Mediehuset Herning Folkeblad,
tirsdag 24. september 2013, 13:24

(BL)

Ma 2/9 2013

Åbningsfest i Hvalsø og Lejre

Den 31. august blev de ombyggede stationer i Lejre og Hvalsø indviet. Med var både Banedanmark, Lejre Kommunes borgmester og DSB. I dag blev der igen åbnet for almindelig trafik mellem de to stationer.

Selvom vejret i Hvalsø var lunefuldt lørdag d. 31. august mødt flere end 100 mennesker op til indvielsen af den nye station i Hvalsø – og senere på eftermiddagen i Lejre.

På både Lejre og Hvalsø station var der stillet an med telt, jordbærkage og jazzmusik. Borgmester Mette Touborg og direktør for Anlæg og Fornyelse i Banedanmark Steen Neuchs holdt begge tale til genåbningen af de to stationer. Derudover blev der klippet snor over og røde og hvide balloner blev sat til vejrs af borgmesteren.

DSB var blandt andet repræsenteret ved Ove Dahl Kristensen, underdirektør i Trafikteknik.

Et godt samarbejde

De nye stationer i Lejre og Hvalsø er blevet til i et samarbejde mellem Banedanmark, Lejre Kommune og DSB. Det er Banedanmark, der har stået for størstedelen af arbejdet på stationerne. Ombygningen indebar bl.a. at de to spor på Hvalsø station blev rykket tættere på hinanden, overgangen mellem perronerne blev fjernet, og der blev i stedet bygget en gang- og cykeltunnel under sporene, så det bliver mere sikkert af færdes på stationen.

Ombygningen af stationerne betyder, at togene nu kan køre 160 km/t. mod før 120 km/t. Steen Neuchs fra Banedanmark turde i forbindelse med ombygningen godt spå om flere passagerer på delstrækningen mellem de to byer.

Borgmester Mette Touborg sagde bl.a. i sin tale:

"Jeg tror på, at det bliver mere attraktivt at flytte til kommunen, fordi det nu bliver nemmere at komme til København. Derudover er det en stor hjælp for kommunens pendlere, at togene nu kan køre hurtigere."

Nordvestbanen er åben igen

Kunderne kan igen komme med toget hele vejen mellem København og Kalundborg. Sommerens arbejde med at lave dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø og bygge de to stationer om er færdigt til tiden, melder Banedanmark.

Det glæder kunderne, der har levet med ekstra rejsetid og skift mellem bus og tog i sommerperioden.

"Det har været en rigtig god sommer med busserne, men selvfølgelig er det rart, når togene er tilbage på sporet. Jeg ved godt, vi skal på den igen til næste år for tredje og sidste gang, men jeg tror, det nok skal gå lige så godt," siger Elsa Munk Rasmussen, pendlertalsmand på Nordvestbanen, i en pressemeddelelse, som Banedanmark sendte ud søndag.

Trafikinformationschef Tony Bispeskov glæder sig over, at sporarbejdet er veloverstået:

"Vi fik lavet en køreplan sammen med pendlerne, der blev taget rigtig godt imod. Og derfor har der generelt været stor forståelse blandt kunderne, selv om de har oplevet et andet serviceniveau, end de er vant til. Der er med andre ord god grund til at glæde sig over, hvordan sommeren og trafikken er forløbet," siger Tony Bispeskov.

Ikke mindst løsningen med den midlertidige station ved Roskilde Vest med gode tilkørselsforhold har været medvirkende til en fornuftig afvikling.

Kunderne må leve med omfattende sporarbejde på strækningen igen til næste sommer, men i begyndelsen af 2015 er dobbeltsporet mellem Roskilde og Holbæk klar, og det vil give udsigt til endnu bedre rettidighed på den del af skinnenettet.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 2. september 2013**

(JSL via BL)

On 11/9 2013

Myldretid på hovedbanen analyseres

Uge 38 – næste uge – er læringsuge for Præcisionsprogrammet i DSB og Banedanmark, der stiller skarpt på fjerntrafikken på København H om eftermiddagen.

"Halvdelen af togene kører på sekundet fra København H. Vi ved, der er en sammenhæng mellem at køre på sekundet fra udgangsstationen og den generelle rettidighed. Formålet med læringsugen er at identificere mulige indsatsområder, der øger andelen af tog, der kører på sekundet," forklarer projektleder i Præcisionsprogrammet Ellen Alstrup.

Åbent hus giver viden om kollegaernes arbejde

Tirsdag den. 10. september var der åbent hus i Esbjerg for de medarbejderne fra både Banedanmark, DSB, Arriva, 7-Eleven og andre operatører på stedet. Åbent Hus skal skabe forståelse for hinandens arbejde og på den måde sikre tog til tiden

Duften af grillpølser har vist sig at være et godt trækplaster til arrangementerne. Derfor er der foran indgangen til Fjernstyringscentralen placeret en pølsevogn. Men ligesom man ikke må få dessert før man

har spist sine kartofler, så er der her ingen pølser før kollegaerne har besøgt fjernstyringscentralen. Det er meningen, at det kørende personale skal opleve, hvordan Banedanmarks medarbejdere får det til at hænge sammen ved at holde styr på togtrafikken og signalerne på strækningerne.

"Personalet kan køre tog til tiden, når man har forståelse for hinandens udfordringer. Derfor arbejder vi bevidst med jobindsigt til åbent hus arrangementerne rundt om i landet," siger John Højbusk afdelingsingeniør i rettidighedsenheden, som også er leder af de 14 præcisionsgrupper, der holder arrangementerne

Igennem dagen har der været besøg af mere end 100 medarbejdere. Der var derfor rift om pølserne, der blev serveret af Bjørns Pølser.

Det giver mening for medarbejderne

"Jeg synes, det er en rigtig god ide. Nogle lokomotivførere har kørt tog i mange år, uden at vide, hvad vi egentligt laver heroppe," siger trafikleder fra Banedanmark, John Damgaard. Han sidder sammen med tre andre i fjernstyringscentralen i Esbjerg.

"Budskabet er, at de enkelte medarbejdere får respekt og forståelse for hinandens arbejde. Vi arbejder også med, at styringspersonale kommer med ud og kører tog sammen med lokomotivførerne, så det går begge veje," siger John Højbusk.

Den 15. september bliver der holdt åbent hus i Roskilde. Derudover bliver der blandt andet holdt Åbent Hus i S-tog og Aalborg.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 11. september 2013**
(JSL via BL)

To 12/9 2013

Helgoland er bedre end sit rygte

Hen over sommeren har der især i medierne lydt en hård kritik af leverancerne fra værkstedet Helgoland på Østerbro. En kritik, der virker uberettiget, når man dykker ned i fakta.

Mens solen strålede ned over det danske sommerland, hang skyerne i en periode tungt over eltogets værkstedet Helgoland på Østerbro. Kritikken i medierne var tung, og anklagerne lød blandt andet på, at manglende leverancer fra værkstedet var skyld i mange forsinkelser. En del af kritikken var berettiget, når man isoleret så på, at der i juli måned var en del tog ude til vedligehold. Faktisk var der flere dage, hvor der var op til 16 tog ude til reparation og dagligt vedligehold, men ifølge direktør i DSB Vedligehold Steen Schouggard Christensen er det ikke et retvisende billede at slå ned på en enkelt måned.

"Værkstedet på Helgoland er langt bedre end det billede, der er blevet tegnet i medierne, og det har været gennem en rigtig positiv udvikling gennem de seneste par år. I 2011 var der 34 dage, hvor vi havde målopfyldelse, og indtil september i år har vi haft 104 dage," fortæller Steen Schouggard Christensen," og fortsætter:

"Ud af 109 Øresundstog må vi have ni ude til vedligehold, og det er hårde krav i forhold til vores andet materiel. Set over hele året har vi haft lige godt ni togsæt ude i snit, men i august var det 8,72 i gennemsnit, og det er altså et godt resultat. Det samme gælder for kilometer mellem hændelser, som betyder forsinkelser i driften. Her var resultatet i august over 40.000, hvilket er stor stigning set i forhold til et par år siden. Det er godt gået."

Værkstedschef på Helgoland Henrik Andersen fortæller, at der inden for værkstedets fire vægge er sket forandringer, der har bidraget til den gode udvikling.

"Medarbejderne har virkelig vist stor vilje til at nå disse mål. Der har været en stor omstillingsparathed, og folk har budt ind med ideer til, hvordan vi kan løse udfordringerne. De får selv lov til at følge de gode ideer til dørs, og det er min oplevelse, at det skaber en større arbejdsglæde og mere engagement. Samtidig har vi indført daglig målstyring på tavler på værkstedet. På den måde kan håndværkerne se resultaterne af deres indsats, og hvor Helgoland ligger i forhold til kravene, og det er jeg sikker på tænder konkurrencegenet i os alle. Samtidig er det håndværkskoordinatorer og produktionsassistenter, der står for den daglige styring i værkstedet, og de er selv håndværkere og kender til gamet og kollegernes styrker og svagheder, og på den måde får vi sat det bedste hold," fortæller Henrik Andersen.

Fakta om Driftsværksted Øst Strandvænget (i daglig tale Helgoland)

Her vedligeholdes elektriske tog til de lange skinner.

De vedligeholder 109 Øresundstog og 44 IR4-tog.

Der er 111 DSB-medarbejdere på værkstedet og 17 medarbejdere hos Euromaint i Malmö, som laver nogle af eftersynene på Øresundstogene.

Øresundstogene har hidtil i 2013 kørt 30.026 km mellem hændelser, der giver forsinkelser i driften. Målet er 31.700, men det går den rigtige vej. August lå godt over målet med næsten 40.000 kilometer.

I august var der i snit 8,72 tog ude til vedligehold. Der må være ni ifølge kontrakten. Set over hele året er tallet lige godt ni.

Kritik af DSB er forfejlet

Jyske Vestkysten bragte i søndags en artikel, som konkluderede, at DSB's tog er langsomme, perronerne oldnordiske og priserne dyre. Regionschef i DSB for Jylland og Fyn, Jørgen D. Rasmussen gik i denne uge til genmæle med et debatindlæg i Jyske Vestkysten.

Han skriver: **"Intet kunne være mere forkert.**

For to år siden udvidede vi kørslen mellem Tinglev og København og for et år siden kørslen mellem Esbjerg og København, så der i dag kører et InterCity-tog mellem landsdelene hver time frem for hver anden time. Syd- og Vestjylland har altså flere og mere komfortable tog end nogensinde før. Desuden er hastigheden på flere delstrækninger hævet. I 2010 renoverede Banedanmark blandt andre Sønderborgbanen og hævede hastigheden fra 80 til 100 km/t. Det reducerede rejsetiden med 8-10 minutter.

Og der er flere forbedringer på vej. I december 2013 indfører vi en ny forbedret køreplan, hvor IC4-togene erstatter MR-togene mellem Esbjerg og Aarhus H. Det medfører mere komfort, og reducerer rejsetiden med 20 minutter.

Kritikken af perronerne forstår jeg ikke. For 50 år havde kunderne lange ophold på stationerne, og de større banegårde havde udover kiosker med chokolade, ugeblade, blomster og tobak en jernbanerestaurant. I dag kører togene med korte intervaller, og Sydtrafik og DSB har fornuftige forbindelser mellem tog og bus, der betyder, at kunderne kun opholder sig på stationerne i kortere tidsrum.

Jeg anerkender, at vi på flere stationer har lukket billetsalg og toiletter. Der er i dag ikke den samme respekt om offentlig ejendom, og det er generelt dyrt at vedligeholde toiletterne i stationsbygningerne, der ofte er udsat for hærværk.

Hvad priserne vedrører, vil jeg endnu engang understrege, at priserne samlet set ikke er steget mere end pris og lønudviklingen."

Fakta:

Se den oprindelige artikel i Jyske Vestkysten her:

<http://www.jv.dk/artikel/1613533:Indland--Det-er-blevet-dyrere-at-tage-toget-i-Sydjylland>

Kilde: DSB Intranet, **fredag 20. september 2013**
(JSL via BL)

Ma 23/9 2013

Lokomotivførerne tester på nettet

Hvert tredje år skal lokomotivførerne i Fjern og Regionaltog på skolebænken for at blive opdateret på uddannelsen. Nu kan de også holde sig ajour og måske endda blive dygtigere i mellemtiden på lokomotivførernes intranet, hvor tests er gjort tilgængelig for alle. Er det snyd så, når de skal op til prøven og bestå nogle spørgsmål de allerede kender svarene på? Nej tværtimod, siger lokomotivførerinstruktør Kasper Eliassen fra Teknik og Uddannelse i Togdrift.

"Det giver lokomotivførerne mulighed for at øve sig og blive helt skarpe på det, de måske er lidt usikre på. Det handler jo ikke kun om, at de skal bestå en prøve, men også om at efteruddannelsen skal tage hånd om de områder, hvor lokomotivførerne er usikre. Alt sammen til gavn for sikkerheden," siger Kasper Eliassen.

Tilbuddet om adgang til tests på Teknik & Uddannelses hjemmeside skal ses som et godt tilbud om en træningsplatform, fortæller Bjarne Flinholm, chef i Teknik og Uddannelse.

"Alle interesserer sig for, hvor gode de er til deres arbejde. Med det nye tilbud giver vi lokomotivførerne en mulighed for at teste sig selv af og vurdere, om deres aktuelle opfattelse af hvad de er gode til og mindre gode til, også holder vand i virkeligheden. Måske finder de ud af, at de er dygtigere, end de selv troede. Måske finder de ud af, at der er noget, der skal følges op på. Tilbuddet skal også ses som en chance til at udvikle sig i jobbet hele tiden," siger han.

"Nu prøver vi det, og hvis lokomotivførerne bliver glade for det, så holder vi fast i det, og udvikler det med tiden," siger Bjarne Flinholm, der opfordrer lokomotivførerne til at gå ind og prøve den nye mulighed.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 23. september 2013**
(JSL via BL)

Koblinger på S-tog skal kontrolleres efter togsprængning

35 S-togsæt har været igennem den kontrol, som alle S-togsæt skal igennem efter en hændelse i sommer, hvor to togsæt blev skilt fra hinanden, mens toget kørte. En sådan hændelse kaldes en togsprængning.

Togsættene på S-toget, der havde kurs fra Hillerød mod Høje Taastrup, blev helt tilfældigt skilt fra hinanden ved en hastighed på cirka 90 kilometer i timen ved indkørslen til Glostrup station. Efter at togsættene var blevet skilt fra hinanden, skyndte lokomotivføreren sig at bremse toget, og han kunne konstatere, at det bagerste togsæt holdt stille cirka 200 meter bagude, skriver Berlingske Nyhedsbureau. Andre medier har også fortalt om episoden på baggrund af Havarikommissionens efterfølgende undersøgelser.

Da Havarikommissionen undersøgte centralkoblingen, som er den del, der fungerer som en støddæmper mellem togsættene, fandt de frem til, at den pludselige afkobling var forårsaget af flere forhold. Blandt andet var der under kørslen en stigning i lækspændingen, som svarer til en minikortslutning, afkoblingsventilen gik trægt, og endelig var toget udsat for mange vibrationer, mens det kørte.

Derfor skal DSB Vedligehold frem til november i år kontrollere samtlige afkoblingsventiler på alle 135 S-tog i og ændre vedligeholdelsesintervallet.

Kontrol i forbindelse med almindelige eftersyn

Siden hændelsen i sommer har S-togsværkstedet på Depotvej undersøgt koblingerne på 35 S-togsæt, fortæller Søren B. Rasmussen, værkstedschef i DSB Vedligehold på Depotvej i Taastrup.

"Vi har undersøgt koblingerne efterhånden som S-togene alligevel var inde til eftersyn, og i fremtiden kommer kontrollen af koblingerne til at være en fast del af S-togenes almindelige eftersyn," forklarer Søren B. Rasmussen.

DSB Vedligehold arbejder på en teknisk løsning, som skal medføre, at den pludselige afkobling ikke kan ske igen.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 25. september 2013**
(JSL via BL)

To 26/9 2013

Her er Trængselskommissionens vigtigste anbefalinger

Trængselskommissionen kom i dag på et pressemøde med en række anbefalinger til håndteringen af den stigende trængsel i trafikken.

Se Trængselskommissionens betænkning her:
<http://www.trm.dk/da/publikationer/2013/trængselskommissionens+betænkning+og+sammenfatning/>

Jesper Lok med i kommissionen

Adm. direktør i DSB, Jesper Lok, har siddet med i kommissionen.

"Det har været spændende at deltage i det arbejde, og der er kommet mange gode forslag på bordet.", siger Jesper Lok og tilføjer:

"Det er tydeligt, at trængslen vil tage til i væsentligt omfang de næste 10-15 år, så der skal gøres noget nu snarere end om 10 år. Det er også klart, at der ikke er nogle lette løsninger. Der skal store investeringer til for at forebygge flaskehalsene."

Trængselskommissionens vigtigste anbefalinger

Trængselskommissionen anbefaler at investere mellem 32 og 42 milliarder kroner i nye tiltag, der skal mindske trængslen i hovedstadsområdet i løbet af det næste årti.

Her følger nogle af kommissionens anbefalinger på jernbaneområdet:

- S-tog til Roskilde.
 - Øget kapacitet på Københavns Hovedbanegård.
 - Automatisering af S-tog.
 - Forbedring af lokalbanerne ved Hillerød.
 - Ny metroafgrening til Ny Ellebjerg.
 - Cykelparkering ved centrale stationer.
- Stærke rammevilkår for den kollektive trafik:
- Ny organisering af den kollektive trafik.
 - Bedre trafikinformation på tværs af transportformer.
 - Forenklede takster og takststruktur i den kollektive trafik.

IC3 får røde nakkehynder

Nye hynder til hovedhøjden er på vej i IC3 togene og i de IR4 tog, hvor der er stofhynder til nakken. Hynderne er røde og altså samme farve som DSB's logo. Både rød, grå og blå fra DSB's designmanual blev testet i togene, men den røde farve vandt med flere længder, fortæller Marketing Manager Anne-Marie Thaysen fra Kommunikation & Branding.

"Den røde farve var klart den, der gav mest liv og varme. Samtidig er det jo den farve, der primært signalerer, at DSB er vendt tilbage til grundproduktet, så der var ingen tvivl om, at det skulle være den," siger hun.

Klargøring er godt i gang med udskiftningen og forventes at være færdige i løbet af de næste par måneder.

Nyt om IFO13-14

DSB og Dansk Jernbaneforbund har indgået en tillægsaftale til effektiviseringsaftalen for 2013 og 2014 (IFO13-14).

Der indføres enmandsbetjening på Lille Syd (Roskilde-Køge-Næstved) fra K14 eller hurtigst muligt herefter og som en konsekvens heraf nedlægges Næstved-depotet for togpersonalet.

Fra mandag den 7. oktober stopper salgsvognen i samtlige intercitytog, men der vil fortsat være betjening af DSB '1 ligesom salgsvognen fortsætter på Lyntogsafgangene.

Bestemmelserne fra den oprindelige aftale om, at ingen medarbejdere på Dansk Jernbaneforbunds dækningsområde vil blive afskediget som følge af aftalens tiltag, vil fortsat være gældende.

Et eventuelt mandskabsmæssigt overskud som følge af ændringerne vil bl.a. kunne anvendes til at afhjælpe det mandskabsmæssige underskud i DSB Øresund i 2013.

Med tillægsaftalen er de sidste brikker for IFO13-14 for Dansk Jernbaneforbunds dækningsområde på plads.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 27. september 2013**
(JSL via BL)

Lø 28/9 2013

Letbanen – en del af fremtidens bytransport

Et af de stærkeste minder om de danske sporvogne er Dirch Passers og Ove Sprogøes

drillende duet fra 1953, hvor de bekendtgør; at der altid kommer en pige og en sporvogn til. Men der er løbet meget vand i åen siden Københavns Sporveje i 1972.kørte den sidste danske sporvognstur med linje 5 fra Amager til Nørrebro. I 2016 er den moderne udgave – letbanetogene, tilbage i Danmark, hvor letbanen i Århus åbner. Jernbane Tidende har besøgt Göteborg, for at se nærmere på, hvordan et moderne letbanesystem fungerer.

... I Danmark havde vi det store Københavns Sporveje med 18 linjer samt de to mindre Aarhus Sporveje og Odense Sporvej med henholdsvis to og en enkelt linje. I vores naboland Sverige havde man 14 byer; der kunne bryste sig med et sporvognssystem.

Kilde: Jernbane Tidende, **5 September 2013**, side 20

Læs den komplette artikel på siderne 20-23 og se fire billeder fra Göteborg.

I en artikel **Letbane i Danmark** beskrives fem planer og forslag for letbaner, og i artiklen **Hvad hedder hvad?** forklares forskellen på begreberne letbane og sporvej. Det kan gøres på

http://www.djf.dk/portal/page/portal/jb/artikkel?element_id=7083

(BL)

Fr 30/9 2013

Så udløb fristen for leverance af IC4-sæt

Så lykkedes det endeligt AnsaldoBreda at overholde en frist ...



Kilde: <http://ing.dk/artikel/endelig-sidste-ic4-togsæt-er-nu-leveret-162183>
(LuJ via BL)

On 2/10 2013

Præsentationer fra NJS seminar om indenlandsk jernbanegods i Danmark

Onsdag den 2. oktober afholdt NJS et seminar om indenlandsk jernbanegods i Danmark, et sørgeligt men også interessant emne.

Nu kan de enkelte indlægsholderes præsentationer hentes på siden <http://www.njsforum.com/index-4-dk-131002.html>.

(JSL via BL)

Seminar om indenlandsk jernbanegods i Danmark

Program og præsentationer

Det store overblik: Udviklingen i omfanget af gods på jernbane

Det der tales om i krogene: Hvorfor er den indenlandske godstrafik på jernbane stort set forsvundet?

Point of view from a great international freight Undertaker

Hvad der rent faktisk foregår og gøres for jernbanegodstrafikken i Danmark.

Mere gods på skinnerne gennem bedre udnyttelse af infrastrukturen

Case Sverige: Udvikling af godstransport fra Göteborg Havn

Modulvogntog versus gods på jernbane – venner eller fjender?

(BL)

Se eventuelt også

<http://www.scandifibre.se/wp-content/uploads/2013/10/Nordic-Rail-Oct-10-2013-Mats-Erkén-Sårbarhet-i-korridoren-SE-DK-v0052.pdf> om "Sårbarhet i korridoren Sverige – Danmark – Kontinenten"

(JSL via BL)

(Forsidebillede fra **Sk** er fotograferet fra vejbroen med **Brårupgade** og viser den gang, der fandtes sidespor. Nu findes der kun gennemkørselssporet spor 2 til venstre og spor 1, gl. spor 1, der deler sig i to spor over jernbanebroen over **Sk Å**. De 7 spor fra højre er fjernede i **september 2013**).

(BL)

HVORFOR ER DEN INDENLANDSKE GODSTRAFIK PÅ JERNBANE STORT SET FORSVUNDET?

Politiske initiativer

'En grøn transportpolitik', januar 2009

indeholdt bl.a. 'Styrkelse af gods på jernbanen':

- Ny kombiterminal ved Køge
- Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn
- Etablering af nyt rangerområde og spor ved Hirtshals Havn
- Godsterminal og spor syd om havnen ved Esbjerg Havn
- Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Ålborg Havn
- Anlæg af banespor og tilslutning ved Nyborg Havn
- Genåbning af banestrækningen Tønder-Tinglev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Vojens-Haderslev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Rødekro-Aabenraa for godstrafik
- Slusespor i vestenden af Kastrup station

Senere tilkommet og fremhævet som styrkelse af gods på jernbanen:

- Ny bane København – Ringsted
- Fast forbindelse Femern Bælt
- Dobbetspor i Sønderjylland

Kilde:

http://www.njsforum.com/dk/presentations/Jetra-NJS-godsseminar-021013-Ole_Kien_Ramboll.pdf

Side 7.

Læs hvorledes det gik, læs på side 8 (en gyser!).

Mon det opfylder den politiske målsætning og flytter noget indenlandsk gods til banen?

Alternativet

Slut med godstog i Danmark

(BL)

Kabeltyveri: politiet har anholdt formodede kabeltyve

Igen i nat blev der stjålet kabler fra S-banen, hvilket forsinkede S-togene i morgenmyldretiden i dag den 2. oktober – denne gang ved Karlslunde.

Men det lykkedes i nat politiet at fange og anholde to formodede kabeltyve, skriver Politiken. Politiet er nu i gang med at fastslå tyvenes identitet.

Banedanmark har i den seneste tid mistet kobberkabler i både Solrød, Hundige og i Vallensbæk-området med store konsekvenser for morgentrafikken på

S-banen, og nu vil politiet undersøge om de anholdte har haft en finger med i spillet her, fortæller politiet til Politiken.

Læs hele artiklen fra Politiken [her](#).

Samarbejde med politi og skrothandlere

På baggrund af kabeltyverierne i weekenden og natten til mandag skrev Banedanmark på deres hjemmeside, at "selv om vi arbejder på højtryk for at genoprette strømmen, kan vi desværre ikke altid nå det inden morgentrafikken starter."

Banedanmark samarbejder med politiet og skrotbranchen om at finde tyvene. Blandt andet præger Banedanmark alle deres kabler med Banedanmark-mærker, så skrothandlerne ved, om de er ved at tage imod tyvekoster.

Læs hele artiklen på Banedanmarks hjemmeside [her](#).

Nordjyderne tog godt imod gratis tog

Mandag den 30. september kunne kunderne mellem Hobro og Frederikshavn for sidste gang sætte sig til rette i toget uden at have købt billet. Den gratis måned, som nordjyderne fik som tak for deres tålmodighed med over et år uden togforbindelse over Limfjorden, var slut.

"Det er mit indtryk, at kunderne har taget rigtigt godt imod vores tilbud om at tage toget gratis i hele september," fortæller trafikinformationschef Tony Bispeskov, der det meste af mandagen også rundede den gratis måned af i selskab med de nordjyske medier, der ville gøre status.

Dobbelt op på kunder

I hele september er antallet af kunder på strækningen steget støt, og i den sidste uge af september var der dobbelt så mange kunder, som før Limfjordsbroen blev påsejlet. Det er som udgangspunkt positivt, men det har selvfølgelig betydet, at kunderne på nogle afgang har stået meget tæt.

"Det er klart, at når vi gør det gratis at rejse med tog, så bliver der rift om pladserne fx i morgenmyldretiden mod Aalborg. Vi har forsøgt at gøre togene så lange som muligt, så vi har sikret plads til de fleste af de mange kunder, fortæller Tony Bispeskov.

Kundernes tilfredshed måles

DSB Kommerciel har uddelt spørgeskemaer til kunderne på strækningen de sidste to uger af september for bl.a. at høre, hvordan de har oplevet september måned med gratis tog. Samtidig er kunderne blevet spurgt til, om de regner med at fortsætte med at tage toget.

"Vi kan først for alvor kalde de gratis tog i Nordjylland for en succes, når vi ved, hvor mange kunder, der rent faktisk fortsætter i toget, når nu de skal have penge op af lommerne," siger Tony Bispeskov.

Resultaterne af undersøgelsen forventes klar i næste uge. Tv-indslag. Voxpop 1 indhold.

Se indslag på TV2 Nord om de gratis tog i Nordjylland – det kræver en opdateret Flash Player at kunne se indslaget: <http://www.tv2nord.dk/artikel/275705:Regionale-nyheder--Slut-med-gratis-tog>

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 2. oktober 2013**

(JSL via BL)

Fr 4/10 2013

Farvel til flapskilte – goddag til nye skærme

Inden udgangen af 2013 får samtlige S-togsstationer helt nye afgangsskærme, som vil afløse de forældede flapskilte. Arbejdet med udskiftningen af skærmene er i fuld gang.

Udskiftningen sker, da flapskiltene er forældet teknologi, som er kostbar at vedligeholde, ufleksibel og som ikke kan vise den trafikinformation, kunderne forventer.

"Med de nye skærme imødekommer vi behovet for visualisering af trafik- og serviceinformation på S-togsstationerne og giver dermed kunderne et bedre produkt," fortæller udviklingschef i Trafikinformation, Line Lundum Matthäi.

Farumbanen får de første skærme

Monteringen af de nye skærme er allerede i fuld gang på Farumbanen, og passagererne på Farumbanen bliver således de første til at møde de nye skærme på deres rejse. Den færdige udrulning på strækningen forventes allerede at være færdig inden udgangen af denne uge. Efterfølgende påbegyndes udskiftningen af skærmene på Nordbanen, herefter Ringbanen og arbejdet på de resterende stationer ventes færdig ved udgangen af året.

Mange nye muligheder med skærmene

En nyhed på skærmene bliver, at de viser en løbende tekst med de stationer, toget standser på – hvor flapskiltene altid har fortalt, hvor togene ikke standser.

Indholdet på skærmene vil derudover i udrulningsperioden – altså frem til ultimo 2013 – være en "as-is"-læsning. Det vil sige, at indholdet kommer til at minde så meget som muligt om den nuværende visning på flapskiltene. Trafikinformation arbejder videre med udviklingen af de nye skærme. Når alle skærme er monteret, vil indholdet på skærmene blive udviklet i forhold til skærmenes utallige muligheder. Her er ideer som visning af plads til cykler, visning af vogne med god plads og mulighed for audio-information til synshæmmede allerede på udviklingsbordet.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 4. oktober 2013**
(JSL via BL)

Ma 7/10 2013

Nu falder bladene ned på skinnerne

Bladene falder ikke langt fra træerne, men nogle gange falder de lige ned på skinnerne. Det betyder glatte skinner. Løvfaldsperioden er i gang, og det betyder udfordringer for togdriften – især for lokomotivførerne og IC4.

IC4-togene skal i løvfaldsperioden i oktober og november sænke hastigheden til 140 km/t.

Det betyder, at fire ICL mellem København H og Aarhus kører tidligere end normalt fra flere stationer, derudover stopper de fire afgang ikke i Odense.

"Vi har tilpasset køreplanerne ud fra, at rigtig mange togafgange i forvejen stopper i Odense, derudover kan de fire afgang, som ikke stopper i Odense, være ved deres slutdestination på samme tidspunkt som altid," siger trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Lokomotivførerne skal være ekstra opmærksomme i det glatte føre, fordi det tager længere tid at få toget i omdrejninger på de glatte skinner, samtidig med, at bremselængden er længere.

"Vi kan ikke undgå forsinkelser 100 procent, men løvfaldsperioden er et eksempel på en periode, som vi kan gøre noget ved på forhånd for at mindske antallet af forsinkelser," siger Tony Bispeskov.

De strækninger, der risikerer at blive påvirket mest af løvfaldet, er Kystbanen, Nordvest- og Svendborgbanen.

DSB samarbejder med Banedanmark om at mindske problemerne i løvfaldsperioden. Banedanmark kører blandt andet de velkendte gule løvfaldstroljer ud på skinnerne. Troljerne spuler bladene af skinnerne ved hjælp af varmt vand.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 7. oktober 2013**
(JSL via BL)

Omdrejninger?

<fordi det tager længere tid at få toget i omdrejninger ...>

– *Et tog roterer ikke om sig selv!*

(BL)

Ti 8/10 2013

DSB sætter nye filtre på Dobbeldækker-vognene

10 gange så kraftig forurening som på en københavnsk hovedgade. Så slem kan forureningen med små partikler være i DSB's Dobbeldækker-vogne, der kører i den sjællandske regionaltogstrafik.

Det oplyser DSB i et notat til Transportministeriet.

"Vi er blevet klogere. Vi overholder de ting, vi skal, men vi må konstatere, at der er nogle ting, som vi ikke har været tilstrækkeligt bevidste om. Vi kan se, at vi har relativt mange små partikler," erkender direktør for Trafikteknik Ove Dahl Kristensen over for Ritzau.

Målinger foretaget af Teknologisk Institut for DSB bekræfter den høje koncentration af partikler, som Det Økologiske Råd tilbage i marts berettede om i Dagbladet Politiken.

Det store partikeludslip skyldes, at dobbeltdækkervognene trækkes af 30 år gamle diesellokomotiver.

DSB understreger, at der ikke er regler for udledningen af små partikler, men selskabet vil dog inden nytår udskifte filtrene på dobbeltdækkervognene, hvilket forventes at fange 40 procent af partiklerne.

"Det koster ikke så frygtelig meget, og det kan også gøres hurtigt," forklarer Ove Dahl Kristensen. Det betyder dog fortsat en koncentration på op til seks gange niveauet på den tresporede hovedgade H.C. Andersens Boulevard i det centrale København.

"Der eksisterer ikke nogen grænseværdier på det her område, men vi er ikke tilfredse. Det her er kun en forbedring, det er ikke en perfekt løsning, og vi vil gerne videre end det," erklærer Ove Dahl Kristensen.

Derfor vil DSB som et forsøg sætte en katalysator på et af ME-lokomotiverne, ligesom man vil undersøge mulighederne for at forhøje lokomotivernes skorstene. Noget der i udgangspunktet ikke er muligt.

Ove Dahl Kristensen vil dog ikke garantere, at dette vil kunne nedbringe mængden af partikler blandt passagererne.

"Det er ovre i udviklingsafdelingen, og det er ikke noget, vi kan love resultater af," siger han.

Samtidig påpeger direktøren, at ME-lokomotiverne kommer på pension så snart, det er muligt.

"Der er helt sikkert nogle af dem, der kommer til at køre nogle år endnu, men antallet vil løbende blive reduceret, efterhånden som vi får sat de elektriske EA-lokomotiver og flere IC4-tog i drift," forklarer Ove Dahl Kristensen.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 8. oktober 2013**

(JSL via BL)

Nye filtre på dobbeltdækker-vognene?

<nye filtre på Dobbeldtækker-vognene>

– *Hvor er de forurenende benzín- eller dieselmotorer monterede på dobbeltdækker-vognene?*

<Det store partikeludslip skyldes, at dobbeltdækkervognene trækkes af 30 år gamle diesellokomotiver.>

– *Ledes udstødningsrøgen fra litra ME via en ledning over i dobbeltdækker-vognene, så de er skyld i partikeludslippet?*

<DSB understreger, ... men selskabet vil>

– *DSB er en operatør.*

(BL)

Ti 15/10 2013

Ib Spang Olsen på Kildebakke station

Kildebakke station funkler i efterårssolen efter en omfattende renovering i løbet af det sidste år. Stationsbygningen er blevet sat i stand og malet og afrenset for graffiti, perronen er løftet til standard, og der er sat flere cykelstativer op på forpladsen. Desuden er der kommet billeder på væggene. Tegneren og forfatteren Ib Spang Olsens tegninger af tog, rejsende og livet omkring jernbanen hænger nu flere steder på stationen.

"Kildebakke Station havde længe set meget nedslidt og hærget ud ikke mindst på grund af omfattende graffiti. Vi arbejder løbende på at gøre stationerne på S-togsnettet til steder, der er rare at være, og samtidigt tilstræber vi at give hovedbygningen en lokal identitet. Nu var det Kildebakkes tur til en istandsættelse, og det var i den forbindelse en stor glæde, at vi fik mulighed for at bruge Ib Spang Olsens tegninger til udsmykningen," siger bygherreansvarlig i DSB Ejendomme Anne Pilegaard.

Ib Spang Olsen boede en stor del af sit liv i Gladsaxe kommune, hvor også Kildebakke station ligger.

Udover at fungere som imødekomende udsmykning er det forventningen, at de folierede tegninger kan være med til at begrænse graffitien på stationen.

Billederne er valgt og udgifterne er betalt i samarbejde med Gladsaxe kommune, og det er aftalt, at de foreløbig skal hænge på stationen de næste 10 år.

Ib Spang Olsens familie har stillet originaler til rådighed.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 15. oktober 2013**

(JSL via BL)

To 24/10 2013

Nu er det sidste IC2 leveret

I 2003 bestilte DSB i en tillægsaftale til IC4-kontrakten 23 IC2-tog. Togene er cirka halv størrelse af IC4, men er ellers i sin grundkonstruktion ens, og de blev bestilt til at køre i regionaltrafikken primært på Svendborgbanen. Lige som leverancen af IC4 har denne leverance også budt på en bred palet af forskellige udfordringer, om end togene fra starten blev leveret i en bedre kvalitet.

I december 2012 aftalte DSB den sidste reviderede leveranceplan med AnsaldoBreda, og i den forbindelse blev det aftalt, at det sidste tog skulle leveres inden udgangen af oktober i år. Og det er nu sket. Direktør i DSB Vedligehold, Steen Schougaard Christensen, siger:

”Det er glædeligt, at AnsaldoBreda har overholdt den sidste aftale, vi lavede med dem. IC2-togene er langt hen ad vejen blevet leveret i en bedre kvalitet end IC4, selv om der også her er et stort stykke arbejde foran os med at få dem op i højere kvalitet. Nu har vi alle togene i hus, og på nær et samarbejde omkring togets computer, så er samarbejdet med AnsaldoBreda et overstået kapitel. I forbindelse med afslutningen af leverancen vil jeg gerne takke det team, der hver eneste dag i årenes løb har kæmpet hårdt for at få disse tog leveret i en bedre kvalitet,” siger Steen Schougaard Christensen.

IC2 har i 2013 kørt i trafik med passagerer i daglige afgang mellem Vejle og Kolding.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 24. oktober 2013**

(JSL via BL)

Fr 25/10 2013

Løvfald driller trafikken

Våde og fedtede blade på skinnerne forsinker togtrafikken med 5-30 minutter flere steder i landet i disse dage, og det ser ud til, at udfordringerne fortsætter i den kommende tid.

”Vi så allerede i går, at løvfaldet påvirker os på skinnerne, og vi forventer, at det fortsætter i større eller mindre grad i en måneds tid afhængigt af vind og vejr. Banedanmark gør hvad de kan med deres spuletrøjer, men problemerne opstår lokalt, så det kan være svært at forudsige, hvor skinnerne bliver glatte,” siger trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Forsinkelserne opstår, fordi togene skal bruge længere tid og afstand på at standse og starte i det glatte føre.

Banedanmark kæmper mod løvfaldet (eksternt link)

Kilde: DSB Intranet, **fredag 25. oktober 2013**

(JSL via BL)

Lø 26/10 2013

17-årig kørt over af tog

En ung mand sov mellem skinnerne ved Ringkøbing Station – han slap uskadt, da toget kørte over ham.

Det kunne have gået helt galt, da ...

Kilde: <http://www.tvmidtvest.dk/indhold/17-aarig-koert-over-af-tog>, **lørdag 26. oktober 2013 12:07**

Af Klaus Knudsen Pedersen

(BL)

Ma 28/10 2013

En forsinkelse af format

50 tog holder stille ved stationer rundt omkring mandag aften. Fanget i stormen. Omkring klokken 17 meddelte DSB, at al togtrafik syd for Aarhus var indstillet. Det vil sige ingen togdrift på hele Sjælland, incl S-tog, og heller ingen tog på Fyn og i Syd- og Sønderjylland.

I Middelfart holder togvfører Jimmy Hansen stille sammen med 150 passagerer. I talende stund mere end to timer forsinket uden udsigt til at komme videre foreløbig. Alligevel er humøret okay i toget, fortæller han:

”Alt toget i betragtning går det godt. Folk tager det pænt og har forståelse for situationen. Der er kun et par stykker, der er været vrede. Vi forsøger at lave nogle udkald engang imellem, selvom vi ikke rigtig har noget at sige.”

Der er toget hul på nødcateringen i toget, så de rejsende kan få kaffe, vand og juice. Og 7/eleven på Middelfart station sælger godt ud af madvarerne i dagens anledning, da der ikke er mad ombord på toget.

Dørene i toget er åbne, så folk kan komme ud og få frisk luft og strække ben. Men de fleste bliver i toget, selvom der er godt fyldt op og flere må sidde i gangarealerne, fortæller Jimmy Hansen.

”Folk kan godt komme ned i ventesalen, men den er ikke ret stor, og det er rarere inde i toget. Dem, der skulle på i Middelfart, er gået igen, men ellers er de fleste blevet her,” siger han.

Derhjemme er drivhuset fløjet væk, men kæresten har det godt, så Jimmy Hansen kan med sindsro blive i toget sammen med de andre.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 28. oktober 2013**

Travlhed efter stormen

"Nu holder vi i Roskilde, vi kan ikke få den frem".

"Nå, nu holder vi også der?"

Denne korte samtale finder sted i Driftscenter Danmark ved hovedbanegården her tirsdag morgen, hvor der er run på driftscentret.

Telefonerne kimer, mens omkring 30 medarbejdere sidder eller står i lokalet og arbejder på højtryk for at skabe overblik i det trafikale kaos, der præger morgenen efter mandagens storm. Ikke alle 30 medarbejdere står i vagtplanen – flere er kommet ind af sig selv eller er blevet efter endt vagt.

"Det er som regel sådan i sådan en situation her, at folk skal tvinges hjem. Alle vil meget gerne løfte, indtil der er styr på det," siger trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Han står midt i det hele ikklædt orange DSB-frakke og telefonen nærmest konstant ved øret, mens han taler med pressen.

"Det her er en af de hårde dage. Vi informerer så godt vi kan. Tidligere på morgenen var der tryk på dsb.dk, men der er nu oprettet nødside, så folk kan blive opdateret. Jeg gør meget ud af at bede folk have forståelse og tålmodighed," fortæller en travl Tony Bispeskov, inden han drøner ind til statusmøde med Banedanmark.

Jesper Lok: Imponerende som alle knokler og står sammen

Tidligere på morgenen blev der dog også tid til en kort snak med adm. direktør Jesper Lok, som kom ind forbi driftscentret på vej til Telegade og var tydeligt imponeret.

"Det her kommer på ingen måde som en overraskelse, men det er imponerende som alle knokler og står sammen i sådan en situation her," sagde Jesper Lok.

Også i går var der travlhed til langt over midnat med bl.a. at få overblik og få informeret passagerne. Ud på aftenen bad DSB Rigspolitiets Nationale Operative Stab med at hjælpe de omkring 1500 af de 5682 passagerer, som sad ude i togene, med at finde et sted at overnatte. De resterende fandt selv hjem enten med hjælp fra familie og venner eller med f.eks. taxa.

Togtrafikken kom så småt i gang igen tidligt tirsdag, men i begrænset omfang. Situationen ændrer sig hele tiden, så det bedste overblik får man ved at gå ind på dsb.dk/trafik.

Togene kører men med forsinkelser

Togtrafikken er i gang igen i det meste af landet. Der er dog sat busser ind enkelte steder, og s-togene kører efter ændrede planer, de der er store skader flere steder på s-togsnettet.

DSB.dk kører på nødside for at sikre, at så mange som muligt kan komme ind på siden og tjekke trafikken.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 29. oktober 2013**

(JSL via BL)

On 6/11 2013

Nu skiltes vi til endestationen

Hvorfor skiltes toget til Hillerød, når det kun kører til Lyngby?

Det har været praksis i S-tog, at der altid blev skiltet til den destination, hvor toget plejer at ende sin rejse, også selvom det nogle gange kan være anderledes i forbindelse med sporarbejde. Det er det ikke længere. Nu bliver, der af hensyn til kunderne skiltet til den destination, hvor toget faktisk kører til

Der blev skiltet til den sædvanlige station, uanset ændringer, af hensyn til de kunder, som kunne blive forvirret af at toget skiltes anderledes, end de er vant til. Den digitale udvikling har dog overhalet skilteteknikken, hvilket betyder at kunderne har langt større chancer for at blive informeret om ændringer som fx at Hillerød-toget stopper i Lyngby i stedet for Hillerød. Derudover har blandt andet togrevisor og kundecentre oplevet flere klager, fordi der er blevet skiltet til en station, hvor toget ikke kører til.

Et enkelt forsøg satte punkum

Under sommerens arbejde på Køge Bugt-banen forsøgte man sig med at skilte til den faktiske endestation. Den normale skiltning blev suppleret med ekstra information i højtalere, på plakater og spots i toget.

Det resulterede i nul klager fra kunderne, og derfor blev beslutningen om at skilte til den destination toget faktisk kører til både på S-toget og på stationernes skilte hurtigt taget. Det skal fortsat suppleres med trafikinformation via plakater, foldere udkald mv.

Det er KUN ved sporarbejde, at skiltningen bliver ændret. Ved akutte driftsforstyrrelser bliver der stadigvæk skiltet til den oprindelige destination, da skiltene på perronen ikke kan følge med. Her bliver der i stedet informeret via udkald i tog og på perroner.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 6. november 2013**
(JSL via BL)

To 7/11 2013

Twitter boom under stormen

DSB var ekstra aktiv på de sociale medier under stormens rasen i sidste uge. Det har givet god respons fra kunderne og DSB har fået flere følgere på Twitter

Stormen i sidste uge gav DSB medvind på Twitter. I den uge, hvor konsekvenserne af stormen stadigvæk var betydelige for trafikken, steg antallet af folk, der følger DSB på @omDSB fra 2400 til 3031. Altså en stigning på mere end 600 på blot en uge.

Kunderne reagerede positiv på de oplysninger, de kunne få fra Twitter, fordi det var her, de fik den hurtigste opdatering på trafikken.

"Vi fik mange henvendelser fra brugere på Twitter og Facebook, der søgte oplysninger om specifikke rejser, fordi kunderne ikke selv kunne finde dem på rejseplanen.dk eller DSB.dk", siger Carina Liesk Frederiksen, der er digital marketing konsulent.

Flere informationer til kunderne

Den stormfulde mandag blev der skrevet korte statusopdateringer fra DSB's profil, direkte fra Driftscentret helt frem til kl. 03 om natten.

"Vi kom bredt ud med vores informationer om trafikken, fordi både medier og kunder retweetede vores opdateringer. De personlige tweets til kunderne skabte trykthed. Vi fik også en masse ros tilbage for vores indsats ude i marken", siger Carina Liesk Frederiksen, der sammen med Nick Christensen, driftsleder, sendte oplysningerne ud via Twitter.

Godt med billeder

Billeder er ligesom Twitter og facebook et rigtig godt redskab til at nå kunderne, når der sker noget meget usædvanligt, fortæller Carina Liesk:

"Vi sendte billeder fra stormen ud på Facebook, Instagram og Twitter. De blev delt rigtig meget af andre brugere, og det er med til at skabe forståelse for vores arbejde, når kunderne kan se de ødelæggelser stormen har skabt."

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 7. november 2013**
(JSL via BL)

Ti 12/11 2013

Ny Ellebjerg Fjern åbner i december 2013

Banedanmark indvier Ny Ellebjergs nye fjerntogsperron den 15. december.

DSB skifter samme dag køreplan, og Ny Ellebjerg kommer til at være betjent af syv regionaltog: Tre, der kører til Ny Ellebjerg om morgenen, og fire, der kører derfra om eftermiddagen.

Med den nye køreplan sparer kunderne, der skal sydpå med Køge Bugt-banen eller nordpå med Ringbanen, op til 20 minutters daglig rejsetid.

Fjerntogsperronerne på Ny Ellebjerg Station er sammen med opgraderingen af hastigheden på Godsforbindelsesbanen de første spæde skridt i retning af den nye bane mellem Købehavn og Ringsted via Køge. Den nye bane muliggør første etape af Timemodellen mellem København og Odense.

Ankomst- og afgangstiderne for regionaltogene, der betjener Ny Ellebjerg fra K14

Nykøbing F	kl. 4.34	Ny Ellebjerg	kl. 6.29
Nykøbing F	kl. 5.34	Ny Ellebjerg	kl. 7.29
Ny Ellebjerg	kl. 15.42	Nykøbing F	kl. 17.27
Ny Ellebjerg	kl. 16.42	Nykøbing F	kl. 18.27
Ny Ellebjerg	kl. 17.42	Nykøbing F	kl. 19.27

Hadsten: Kanonslag lukker overkørsel i tre måneder

En overkørsel ved Haavadsbro mellem Hinnerup og Hadsten i Kronjylland kommer til at være spærret for vejtrafik i minimum tre måneder.

Det er resultatet af, at ukendte gerningsmænd har bragt kraftigt fyrværkeri til sprængning i relæhytten, der styrer overkørslen.

Ekspllosionen var så voldsom, at hytten littede fra dens fundament. Banedanmark har vurderet, at hytten er totalskadet, og at det er nødvendigt at udskifte hytten og samtlige dens komponenter.

Da ikke to overkørsler er ens, vurderer Banedanmark, at der er brug for mellem 100 og 150 specialfremstillede relæer til den nye hytte.

Den væsentligste grund til, at det tager så lang tid at genopføre en ny relæhytte, er, at der ikke længere sker industriel serieproduktion af relæer. Herhjemme begyndte DSB at erstatte relæbaserede sikringsanlæg med computerbaserede anlæg i 1981.

Det er endnu for tidligt at sige, hvad det koster Banedanmark at genopføre en relæhytte på stedet.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 12. november 2013**
(JSL via BL)

Det er ovk 300 i km 136,2 mellem **Hn** og **Ha**. Læs mere herom under **Relæskab til ovk 300 Hn-Ha sprængt** under **FASTE ANLÆG**.

(BL)

Ma 1/9 2014

Kundecenter Kolding lukker i september 2014

Medarbejderne i Kundecenter Kolding har i dag mandag den 11. november fået at vide, at centret lukker 1. september 2014. Lukningen berører 36 medarbejdere, og de er alle tilbudt, at de kan fortsætte i deres nuværende job i Kundecenter Telegade i Høje Taastrup.

DSB har valgt at træffe og kommunikere beslutningen tidligt af hensyn til medarbejderne.

"Vi har i forståelse med medarbejdernes faglige organisation, HK Trafik & Jernbane, valgt at varsle lukningen næsten et år i forvejen, så medarbejderne har tid til og mulighed for at omstille sig til den nye situation. Det mener vi er den mest hensynsfulde måde at gøre det på," siger underdirektør og chef for Kundecentre Jörg van den Berk.

I HK Trafik & Jernbane beklager kredsformand Lone Riis DSB's beslutning om at lukke Kundecenter Kolding.

"Vi er uenige i behovet for at lukke i Kolding men har valgt at gå ind i et samarbejde om processen, så vi sikrer kollegaerne de bedst mulige vilkår. Jeg er glad for, at ledelsen har valgt at lytte til HK og gøre brug af vores erfaringer fra lukningen i Randers, som ledelsen nu erkender, godt kunne have været håndteret bedre. Jeg er glad for, at kollegaerne har fået to måneder til at finde ud af, om de vil flytte med til Telegade. I Randers fik de et chok og 14 dage til at beslutte sig," siger hun.

Jörg van den Berk forstår godt, at medarbejderne er kedede af det, men fastholder det er den rigtige beslutning.

"Vores kunder oplever en stigende grad af selvbetjening og digitalisering, det øger kompleksiteten og stiller stadig større krav til os. Vi skal udvikle vores viden og kompetencer, så vi hele tiden er et skridt foran, og det mener jeg, at vi gør bedst ved at samle aktiviteterne i Telegade. Det skaber større nærhed mellem ledelse og medarbejdere, og det skaber et bedre læringsmiljø medarbejderne imellem," siger han.

Mulighed for at arbejde hjemmefra

DSB tilbyder medarbejderne i call-centret, der har mere end 1 time og 45 minutters transporttid fra deres bopæl til Telegade, en hjemmearbejdsplads. Medarbejderne med hjemmearbejdsplads kan arbejde hjemmefra tre dage om ugen fra lukningen 1. september 2014 og året ud. Fra den 1. januar 2015 er muligheden begrænset til to dage om ugen.

Det havde HK Trafik & Jernbane gerne set forhøjet til tre dage om ugen i de første 12 måneder, så det var samme vilkår, som kollegaerne i Randers fik, forklarer Lone Riis.

"I Kolding får de kun tre ugentlige hjemmearbejdsdage i fire måneder. Det var det, vi kunne forhandle os frem til, og det er naturligvis bedre end ingenting, som var det ledelsen lagde ud med," siger Lone Riis.

Jörg van den Berk fastholder, at han mener, at den valgte løsning er den rigtige.

"Kompromiset er, at medarbejderne får ret til tre hjemmearbejdsdage om ugen i 2014. Vores ønske med at begrænse antallet af hjemmearbejdsdage til to ugentligt fra 2015, er, at vi udvikler vores fælles viden og kompetencer, og det gør vi altså bedst, når vi sidder sammen," siger han.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 11. november 2013**
(JSL via BL)