

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 6. september 2015 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 indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 18**

**mandag 27. april 2015 – søndag 3. maj 2015.**

### Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Den daglige drift omkring Rd

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

MR 4089 støder sammen med gravemaskine

Næ-lkf skriver om dagens forløb

DSB 605 i Vst og Næ

Næ-lkf skriver om dagens forløb

9 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 97519 i Uf

Tog 95728 kører fra Hr

10 **KØREPLANER**

Ændret behov Fa-Hr-Vem-Hr-Fa

10 **TRÆKKRAFT**

Hvidt, rødt og brunt lok i Fa

10 **GODSVOGNE**

Vognkasse fra Gkks-t 001

**PERSONVOGNE**

**TOGSÆT**

**S-TOG**

**METRO**

**FÆRGER**

**VETERANMATERIEL OSV.**

**SPECIALKØRETØJER**

**SKROTBUNKEN**

11 **FASTE ANLÆG**

Reaktivering af banen til Aalborg Østhavn

Gods på jernbane er et nødvendigt alternativ

Banedanmark arbejder mellem Odense og Fredericia fra 1. maj – 9. august

Trafikken genoptages på Lille Syd kl. 12

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Ringkøbing-Struer

Opgraderet vejbro åbner for biltrafik ved Eskilstrup

Banedanmark renoverer tunneler i Vejen

Broen på Ravnstrupvej fjernes

Banedanmark indretter depotpladser i Ejby og Gelsted

Der er ikke 62 km fra Od til Fa

Djursland og Ar  
DSB-område begynder/ophører  
Ny station i Langeskov  
Der køres på Ar Letbane

- 16 **UDLAND**  
Mittbanan – Järnvägsbanken Stora helvetet  
På jernbaneferie i Sydsverige  
Utställning om Hallandsåstunneln  
Udflugter fra Linköping
- 24 **DIVERSE**  
Letbanebyggeri giver bøvl på banegården  
Nyt liv til Bramming station
- 25 Dansk togdrift tredjebedst i Europa

### Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI

Må citeres med tydelig kildeangivelse

### Søgemuligheder i Adobe® Reader® XI

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 ved signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.12.

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.

## Togekspeditionssteder

**Togekspeditionssted** Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.

**Station** Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølgestation, eller den kan være lukket eller ubetjent.

**Holdested** Fællesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbræt – på den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Et trinbræt kan ligge helt eller delvist på en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

### Stationsgrænsen og rangergrænsen

Grænsen mellem den fri bane og en station benævnes stationsgrænsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dækker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

## Stednavneforkortelser i Jylland

**Hhs** Hirtshals      **Sgb** Skagen  
**Hj** Hjørring      **Fh** Frederikshavn  
**Lih** Lindholm  
**Ti** Thisted    **Ør** Løgstør    **Ab** Aalborg    **Abø** Aalborg Øst  
**Thb** Thyborøn Havn    **Gy** Glyngøre    **As** Aars  
**Røn** Rønland      **Aat** Aalestrup    **Hb** Hobro    **Mrg** Mariager  
**Lmv** Lemvig      **Sk** Skive      **Rd** Randers  
**Str** Struer      **Vg** Viborg      **Lg** Langå    **Al** Allingaebro  
**Vem** Vemb    **Ho** Holstebro    **Kp** Karup      **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      **Fra** Fredericia Ranger-  
**Ox**    **Va** Varde      **Fa** Fredericia    banegård  
Oks-      **TI** Taulov    **Gfa** Fredericia  
**bøl-**    **Es** Esbjerg    **Bm** Bramming    **Lk** Lunderskov    **Kd** Kolding      Godsstation  
**Rb** Ribe      **Oj** Vojens      **Hab** Haderslev    **Sno** Snoghøj  
**Æk** Skærbæk    **Rq** Rødekro      **Åa** Aabenraa  
**Tdr** Tønder      **Te** Tinglev      **Sdb** Sønderborg  
**Pa** Padborg  
**Anb** Niebüll      **Fw** Flensburg Weiche    **Fib** Flensburg

## Stednavneforkortelser omkring Struer

**Bn** Bedsted Thy  
**Ur** Hurup Thy  
**Thb**    **Yd** Ydby  
Thyborøn Havn    **Ln** Lyngs  
**Røn** Rønland    **Hw** Hvidbjerg  
**Hbø** Harboør    **Ul** Uglev  
**No** Oddesund Nord    **Sk** Skive    **Hø**  
**Lmv** Lemvig    **Um** Humlum    **Røb** Rønbjerg    Højslev  
**Bnt**      **Str**    **Han**    **Vp** Vinderup      **Sm**  
Bonnet      Struer Handbjerg      Stoholm  
**Bmk**      **Hm** Hjerm  
Bækmarksbro  
**Vem**    **Bu** Bur    **Ho** Holstebro  
Vemb      **Ts** Tvis  
**Uf** Ulfborg      **Uu** Avlum      **Kp**  
**Tm** Tim      **Id** Vildbjerg      Karup  
**He** Hee      **lb** Skibbild  
**Rj** Ringkøbing      **Gp** Gødstrup    **Hr** Herning  
**Lm** Lem      **Stu** Studsgård    **Hrm**  
**Sj**    **Bs**    **Td**    **Kæ** Kibæk      Herning  
Skjern Borris Trolldhede      Messecenter

## 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** under

<http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

## 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  
**Da** Dalmose **Rdg** Rødvig  
**Ss** Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp.  
**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** Valby **Blv** Belvedere  
**Gb** København G  
**Ig** Vigerslev **Klv** Kalvebod  
**Kbh.** Lufthavn **Cph**  
Kastrup klagøringscenter **Kac**

## 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

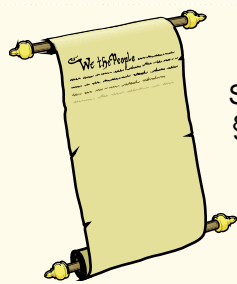
## Fortegnelse over forkortelser

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 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-16.

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>

## Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

## DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Sø 3/5 2015

### Den daglige drift omkring Rd

DSB MG sæt 66 kører sydpå mellem **Rd** og **Ste** (Stevnstrup) ved **Tebbestrup**.

Et af Banedanmarks specialkøretøjer, en Volvo lastbil, er udstyret med nedsænkkelige jernbanehjul, så den kan anvendes på skinnerne. Bemærk at bagenden er toakslet, når den kører på skinner. Set i **Rd**.

På den ene del af DSB MG sæt 16 i **Rd** ses, at noget af undervognen er afdækket med plastik, så der er formentlig lånt reservedele til nogle af de kørende MG-togsæt.

DSB MF sæt 73 + 67 er under udkørsel fra **Rd** mod **Lg**. I forgrunden kan det ses, at der arbejdes med renovering af et sporskifte, men om det er nødvendigt, er så en anden sag, da det kun fører ind til hensatte MG- og MP-togsæt.

Endnu en gang et kørende MG-togsæt. Det er DSB MG sæt 60, vi ser ankomme til **Rd** fra **Lg**.  
(HWS via BL)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 28/4 2015

### MR 4089 støder sammen med gravemaskine

DSB MR sæt 89 i **Kj** var togsættet, som RØ 2475 kolliderede med en mindre gravemaskine få hundrede meter før **Hf**.

(JSL via BL)

Læs lidt mere herom under overskriften **Trafikken genoptages på Lille Syd kl. 12** i kapitlet **FASTE ANLÆG**.

(BL)

Ti 28/4 2015

### Næ-lkf skriver om dagens forløb

Det var blevet hverdag igen. Jeg mødte 05:16 og skulle køre **Næ-Rf** med RØ 2201 (Kh-Rf) bestående af DSB MF sæt 42. I **Nf** blev DSB MF sæt 93 tilkoblet bagpå, og jeg låste togsættet op og tændte lyset i det undervejs til **Rf**.

Fra **Rf** retur til **Kh** som RØ 1214. Ankomst **Kh** cirka 23 pga. \*\* ved I-signalet.



Undervejs noterede jeg lidt **gule rapsmarker**:

<b>Ek</b>	sydøst for vejen ved overkørslen
<b>Lu</b>	en smal stribe vest for banen når man kører mod <b>Næ</b>
<b>Lo</b> (Lov)	der er raps øst for banen på et længere stykke mellem <b>Lo</b> og <b>Mog</b> (Mogenstrup)
<b>Gz</b>	der er raps sydøst for broen, der fører <b>Ravnstrupvej</b> over banen ved C.C. Brun der er også raps nordøst for <b>Åsø Bygade</b> , men det er nok lidt langt væk (det er den høje bro lige nord for <b>Gz</b> )
<b>Rg</b>	der er raps vest for <b>Sydbanen</b> ved indkørslen til <b>Rg</b>
<b>Ky</b> (Kværkeby)	der er raps på et cirka 1,500 m langt stykke nordvest for banen
<b>Ro</b>	der er raps mellem <b>Vestbanen</b> og sporet fra <b>Kb</b> i trekanten ved sammenfletningen

På **Lille Syd** er der **gule rapsmarker**:

<b>Gødstrup</b> (landsby)	der er raps på det store skrånende stykke mellem <b>Gødstrupvej</b> og jernbanen ( <b>OI-Hz</b> ).
<b>Tollerød</b> (landsby)	der er raps på et langt stykke i nærheden af den nu nedrevne bro for <b>Tollerødvej</b> ( <b>HZ-Th</b> ).

### Pause i Kh

Efter ankomst **Kh** pause, og derefter hjem til **Næ** i RØ 2221 med DSB ME 1520 + 5 DD. Kom først af sted fra **Kh** 28 min, da der skulle en lkf med pass., og han var vist ført blevet varskoet i sidste øjeblik, og en meget forpustet lkf-disponent kom løbende med en arbejds seddel til ham, hvorefter jeg kunne

afgå. ME 1520 kørte rigtig godt, og jeg stod til at komme til **Htå** 24:30, men et par signaler med kun en ● fik forsinkelsen til at stige til 7 minutter igen. Var dog rettidigt i **Næ**.

(JSL via BL)

Ti 28/4 2015

## Næ-ikf skriver om dagens forløb

DSB MR-sæt 89 i tog 2475 kolliderede med en mindre gravemaskine lige før **Hf**. Føreren af gravemaskinen forsøgte at komme af banen, men skovlen kom under togets sneplov, og toget blev afsporet. Gravemaskinen blev slynget rundt, og ramte MR-togets side med bælteerne. Herved blev der trykket tre ruder ind, og diverse tryk på under-toget kom fysisk til af gravemaskinen brugte og et brækket kraveben!



Om natten var DSB ME 1532 blevet sendt til **Kj**, men først ved middagstid blev havaristen trukket til **Kj**, hvor den blev sat i nordenden af godstogssporet (spor 0).

Efter et kort ophold i **Næ** skulle jeg køre tog RØ 3434 **Næ-Ro**, men da der stadig var spærret ved **Hf**, blev jeg vendt der, i øvrigt som sidste tog. Derefter retur til **Næ** som tog RØ 2427. Mit tog bestod af DSB MR sæt 48 + 04.



## Vejbroerne med Svansbjergvej i Hf samt Egøjevej i Kj er revet ned

Mens jeg havde holdt ferie, var broen for **Svansbjergvej** i **Hf** samt **Egøjevej** i **Kj** var revet ned, U-signalet i **Hf** retning **Kj** var flyttet ca. 50 m nærmere stationen og står nu til venstre for sporet. (Her var jeg ude med signalkommissionen, da placeringen blev godkendt sidste år).

## Ovk 101

Endvidere var overkørsel 101 for **Ølsemaglevej** blevet nedlagt, dvs. overkørselssignaler og uordenssignaler var fjernede, og der var trukket en pose over vejsignalerne. Ved kørsel mod **Kj** får man nu også (om muligt) automatisk gennemkørsel, tidligere var udkørslen fra **Lw** mod **Kj** i signalafhængighed af overkørsel 101.

(JSL via BL)

On 29/4 2015

## DSB 605 i Vst og Næ

DSB 605 sæt 16 som IE 34 ved **Vst** (Vrangstrup).

DSB 605 sæt 04 + 05 som IE 32 i **Næ**.

(JSL via BL)

To 30/4 2015

## Næ-ikf skriver om dagens forløb

Længere ventetid ved det gule palæ, hvor DSB ME 1504 kom på vej til OBV. Der var vist noget galt med den, og den skulle byttes, kunne jeg forstå på kanal C 24.

En lokomotivfører når meget på en 9-timers arbejdsdag; her er jeg ankommet til **Kas** med DSB MF sæt 24 + 43 (2F4 og 3F4 ved ankomst til **Kh**, hvor der blev koblet af i begge ender). Igen var jeg heldig: Der kom et fly, inden toget blev kørt i vaskehallen, men denne gang en Lufthansa,

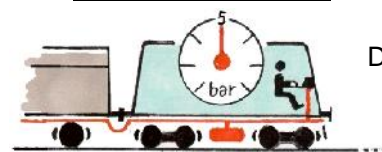
Der er flere steder sat skilte op om, hvor DSB-område begynder/ophører, **Kas**  
Så holder jeg klar på lufthavnsstationen med tog L 65 bestående af DSB MF sæt 72 + 16  
Signal for afgang fra **Kh** med RØ 1237 (DSB ME 1531 + 4 DD).

## Til Kh

Mødte 12:28 og begyndte arbejdsdagen med at køre RØ 2230 (4 DD + DSB ME 1530) til **Kh**.

RSC EG 3108 med et vestgående godstog ved **Bo** (Borup) klokken 13:22

RSC EG 3112 + 185 324-8 med et vestgående godstog i **Ro** klokken 13:34



Derfra med S-tog til **Dbt** og på gåben til **Cvk Kh**. Her skulle jeg klargøre DSB ME 1521, der holdt ved siden af lyntogsløfthallen med ABs 7917 + Bk + B + B +, som Köf 269 havde rangeret ned oven på maskinen.

ABs 7905 er under revision i lyntogsløfthallen på Cvk Kh. Jeg fik oplyst, alle styrevogne nu revideres her. Efter bremseprøven skulle jeg rangere, men nåede lige en hurtig tur til resterne af DSB ME

1507, der ikke angrebet med gasøksen endnu ... Derefter begyndte rangeringen, der skulle ende i hallen på **Kh**, hvorfra toget skulle til **Kb** som tog RØ 3569.

Der var længere ventetid ved **Det Gule Palæ**, hvor DSB ME 1504 kom på vej til OBV; der var vist noget galt med den, og den skulle byttes, kunne jeg forstå på kanal C 24.

### Ej til Kb

Jeg skulle nu ikke til **Kb** (er heller ikke strækningskendt vest for **Hk**), men skulle 17:22 afløse på Lyn 44. Toget var små 10 minutter forsinket ved ankomst til **Kh**. Her skulle toget deles i 3, forrest en ER som en køremand skulle rangere ud til "Vesterport" (jeg har heller ikke ER-attest), i midten to MF-sæt, som jeg skulle have, og sydligst endnu en MF, som var blevet afkoblet ved ankomsten, og som en lkf skulle rangere ud til **Kgc** ...

Her er jeg ankommet til **Kac** med DSB MF sæt 24 + 43 (2F4 og 3F4 ved ankomst til **Kh**, hvor der blev koblet af i begge ender), igen var jeg heldig: Der kom et fly, inden toget blev kørt i vaskehallen, men denne gang en Lufthansa,

Så holder jeg klar på lufthavnsstationen med tog L 65 bestående af DSB MF sæt 72 + 16.

Her kunne jeg så lige nå dagens ret i kantinen, inden jeg skulle hjem med RØ 4261, der normalt køres med MF, men denne dag kørtes med DSB ME 1531 + 4 DD, og det var tgf glad for, for der var mange passagerer med. Fyraften 21:28 = arbejdstid 9:00.

(JSL via BL)

Fr 1/5 2015

---

### Næ-lkf skriver om dagens forløb

Skulle møde 16:39. Inden jeg mødte på arbejde, kørte jeg et smut op til **Teestrupvej** i **Hz** og fik – i silende regnvejr – et foto hvor tog RØ 2446 (DSB MR sæt 04) kører under broen, der fører **Teestrupvej** over **Lille Syd**. Broen skulle nedrives den kommende weekend, og da jeg passerede med tog RØ 2443 og tog 2455 (også MR sæt 04), skulle der kun passere ganske få tog mere, inden banen blev spærret, og arbejdet gik i gang.

### Næ-Rf

Efter pause i **Næ** skulle jeg 21:18 afløse på tog RØ 4261 og køre det **Næ-Rf**. Som dagen før bestod det af ME + DD, denne dag DSB ME 1522 + 4 DD. Jeg var lidt spændt på at skulle køre RØ 4261 med lok + vogne, for køreplanen er rimelig stram, og specielt på tilbagevejen med 4274 kan man kun lige holde tid med en MF med 100 % trækraft. Det gik faktisk over forventning, men på hjemturen med RØ 4274 fik jeg lidt småforsinkelser, bl.a. pga. manglende signal, og den forsinkelse kunne jeg ikke hente igen, men jeg er alligevel positivt overrasket over, at det ikke blev værre.

### Køretid

Køretiden er meget knap mellem **Rf** og **Rg**, efter **Bo** er der bedre køretid, og det forstår jeg ikke, for det er dagens sidste tog, og der er ofte passagerer, der skal videre vestpå fra **Rg** ...

(JSL via BL)

Lø 2/5 2015

---

### Næ-lkf skriver om dagens forløb

Mødte 21:30, skulle køre pass i 4266 til **Ro** og holde pause der. På grund af nedrivninger af broerne for **Teestrupvej** i **Hz**, **Tollerødvej** ved **Th** og **Sæddervej** ved **Hf** var trafikken indstillet **Næ-Kj**.

23:20 afløste jeg på tog 2476, og 23:58 var der afgang mod **Kj** (ankomst 00:21) med tog RØ 2475 (DSB MR sæt 58).

00:37 var der afgang mod **Ro** som tog RØ 8476, men da togbussen var kørt fra vore rejsende, måtte togpersonalet lige sørge for taxier, inden vi kunne køre. Fra **Ro** til **Næ** som tog M 8177.

I **Næ** skulle MR sæt 58 forsynes og parkeres, inden det var fyraften.

(JSL via BL)



Sø 3/5 2015

---

### Næ-lkf skriver om dagens forløb

Egentlig skulle jeg have haft "københavnernatten" (23:20-05:51), men da der er mangel på lkf i **Næ**, blev jeg ringet op nogle dage før og spurgt, om jeg ville have en tjeneste 19:30-02:40 i stedet. Så kunne en **Kh**-lkf køre københavnernatten, mens jeg kunne køre en MR-tjeneste i stedet.

### MR sæt 89 i Kj

Inden arbejde var jeg sammen med **KP** en tur i **Kj** for at se det forulykkede DSB MR sæt 89.



## ØSJK flytter

Til vor overraskelse var ØSJK i gang med at flytte det sidste materiel over på deres nye område. Rangerlokomotiv var ØSJS M.8. Tilbage på **Kj** station har ØSJK kun en håndfuld godsvogne yderst i spor 60.

## Den nye tunnel under stationsområdet i Kj



Arbejdet med den nye tunnel under stationsområdet i **Kj** er i fuld gang. Stort set alle spor på pladsen er afbrudt, og der er banket spuns ned ved tunnelen og støbt loft på tunnelen. Senere vil man så grave tunnelen ud mellem spunsvægge og det støbte loft.

På hjemturen var vi forbi ulykkesstedet i **Hf**. Der var stadig La på **40** km/t, flere sveller har fået kørt befæstningen af, og sporvidden sikres kun af nogle jernstænger, som har været flere steder med "syge sveller".



## På arbejde – i Ro

Vel mødt på arbejde skulle jeg først køre pass til **Ro** i tog RØ 2258, og en lille time senere afløse på RØ 2468 (DSB MR sæt 44). 21:58 var der så afgang mod **Kj** som tog RØ 2467 og retur som tog RØ 2476. Herefter en times pause/ophold i **Ro** inden jeg kunne afløse på RØ 2480 og køre tom til **Næ** som tog M 9195, som så skulle forsynes og vaskes.

(JSL via BL)

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 27/4 2015

### Tog 97519 i Uf

Jeg sidder i et nordgående Arriva-tog og har for lidt siden i **Uf** netop krydset dagens sydgående Cheminova-godstog, G 97519 (Vem-Hr), som består af MjbaD MY 28 + 4 bogiecontainerbærevogne + 2 bogietankvogne.

Da mit tog RA 5261 (Sj-Str) satte sig i bevægelse kl. 16.28 (2½), var godstoget endnu ikke afgang. (LuJ via BL)

To af vognene var:

31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	med 3 containere	rutevogn
31 80	455 6 495-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	uden containere	

### Tog 95728 kører fra Hr

Turen til godstogsmødestedet **Hr** foregår i dag med tog 751 (Fa-Str) med standsning i **Hr** 18.02½-05 (21½/22½). I det allersydligste spor langs asfaltevejen holder tog G 95728 (Hr-Vem) og ser stor ud. Der iles hen i vestenden af perron 1, for tog G 7520 (Hr-Fa) er ikke set på pladsen fra tog 751.

Henne i vestenden af perron 1 er der kraftigt modlys (solen skinner), og *hvad holder der?*  
– *Hele tog 7520 med RSC MZ 1452 som trækraft.*

Uheldigvis er tog RV 3756 (Str-Fa) under indkørsel med et MR-tog, så kun to af vognnumre-  
ne kan læses. Der forsøges det at gøre bod på ved at ile ud i østenden af perron 2, men da  
enden næsten er nået, trækker tog 7520 længere Ø på i spor 5 hen mod PU'en visende ● og er  
uden for »nummerlæserækkevidde«.

Til gengælde fås den komplette oprangering på tog 97528:

MjbaD MY 28

+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	med en blå container	rutevogn
+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB	Sgns <sup>681</sup>	tom	rutevogn
+ 31 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	tom	rutevogn
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -VTG D	7809 214-9	Zagns	<b>Cheminova</b>	
+ 37 RIV 80	<u>D</u> -GATXD	7843 929-6	Zans, Bf. Altenburg, GATX		rutevogn
+ 31 80	4556 548-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>692 (AAE S7)</sup>	med 2 <b>EUROTRAINER</b>	
+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	med 2 <b>EUROTRAINER</b>	rutevogn
+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgns <sup>691</sup>	med 2 containere	rutevogn.

### Afgangstid for tog 95728

Det kan først afgå kl. 18.20, når tog RX 5363 (Ar-Sj) er i **Kæ** (Kibæk) og kl. 18.05 har krydset tog RA 5372 (Sj-Ar), der så efterfølgende er ankommet til **Hr** kl. 18.20 i spor 3.

Ved det forladte posthus' trappetop ventes der på den salige MY-lyd. Kumulusskyer dækker ikke for solens varme lys, og til at live op på udkørselsbilledet af tog 97528 holder stadig tog RX 5365 (Ar-Hr) i spor 4. I dag er det AT AR 1018 + 1019 (nummerentusiaster vil få associationer til litra MX).

Kl. 18.23 spilles der svag musik ...

Næste personførende tog mod Str er også et lyntog!

(BL)

## KØREPLANER

Ma 10/8 2015 – fr 2/10 2015

### Ændret behov Fa-Hr-Vem-Hr-Fa

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Ændret behov

#### Aflyses:

Tog nr,	Fra/Til	TA	Dato(er)
G 8703	Vem-Fa	7769	11.08.2015-01.10.2015 Ti-To
G 8715	Fa-Hr	7769	10.08.2015-02.10.2015 Ma-Fr
G 8719	Vem-Hr	7769	13.08.2015-02.10.2015 To, Fr ikke 27.08.2015
G 8720	Hr-Fa	7769	11.08.2015-02.10.2015 Ti-Fr ikke 25.08.2015-27.08.2015
G 8728	Hr-Vem	7769	10.08.2015-02.10.2015 Ma-Fr

#### Tillyses:

Tog G 6615 (Fa-Hr), 10.08.2015-01.10.2015 Ma-To ikke 24.08.2015-27.08.2015, MZIV 2000, 100 km/t.

Fa 14.52, Vj 15.17-27, JI (43)-46, Gw 16.00½, Bb (15)-20, Hr 16.40.

Bemærkninger Erstatte G 7515

Tog G 6619 (Vem-Hr), 10.08.2015-01.10.2015 Ma, To ikke 24.08.2015-27.08.2015, MY 800, 120 km/t.

Vem 16.16, Uf (25)-29, Rj 16.46½, Sj 17.(07)-09, Kæ 33, Hr 17.49.

Bemærkninger Uf Togstørrelse maks. 410 m Erstatte G 97519

Tog G 6620 (Hr-Fa), 10.08.2015-01.10.2015 Ma-To ikke 24.08.2015-27.08.2015, MZIV 1000, 100 km/t.

Hr 18.25, Bb (44)-47, Gw 19.01, JI (13)-35, Vj 51-20.31, Fa 20.52.

Bemærkninger Erstatte G 7520

Tog G 6628 (Hr-Vem), 10.08.2015-01.10.2015 Ma, To ikke 24.08.2015-27.08.2015, MY 800, 120 km/t.

Hr 18.28, Kæ 40, Sj 19.(00)-01, Rj (25)-20.04, Uf 21½, Vem 20.30.

Bemærkninger Togstørrelse maks. 280 m. Hvis der er rangist med toget, så er togstørrelsen maks. 500 m. Erstatte G 97520

Kilde: Toganmeldelse nr. 16913, **torsdag 9. jul 2015**

(BL)

## TRÆKKRAFT

On 29/4 2015

### Hvidt, rødt og brunt lok i Fa

**Hvide** RCDK MY 1134 + fladvogne læssede med nye betonsveller holder i Afgangsrysten, måske klar til køre ind på »stationen«.

Ene og forladt i spor 32 **røde** RSC EG 3108.

Også uden selskab i spor 16: **9286 0021 146-2-DK CFLCD**/MY 1146 (b).

(BL)

## GODSVOGNE

Ma 27/4 2015

### Vognkasse fra Gkks-t 001

Vognkassen fra Gkks-t 001 (ser det ud til) opstillet ved en gård ved **Knud Lyng**, nogle hundrede meter fra mit sommerhus. Det nærmeste normalspor var **Hejlsminde** (vel ca. 6-7 km), nærmeste smalspor

**Fjelstrup** ca. 3-4 km.

(JSL via BL)

PERSONVOGNE  
TOGSÆT  
S-TOG  
METRO  
FÆRGER  
VETERANMATERIEL OSV.  
SPECIALKØRETØJER  
SKROTBUKLEN

FASTE ANLÆG

/4 2015

---

## Reaktivering af banen til Aalborg Østhavn

**Aalborg Havn** har jo længe hævdet at ville renovere og genåbne sporet til **Aalborg Østhavn**; det har været spærret siden **1. maj 2012**. Det var angiveligt ikke et spørgsmål, om man ville renovere sporet, men snarere hvornår. Ikke desto mindre er der ikke sket noget. Men nu ser der endeligt ud til at skulle ske noget; se seneste nyt fra **Aalborg Havn** her: [http://aalborghavn.dk/media/transPORT\\_nr.\\_33.pdf](http://aalborghavn.dk/media/transPORT_nr._33.pdf) (LuJ via BL)

## Gods på jernbane er et nødvendigt alternativ

*Stamsporet mellem Aalborg og Østhavnen kræver en kærlig hånd, inden det igen kan blive operativt til gavn for mange nordjyske virksomheder.*

**Politisk medvind til godstransport med jernbane og konkrete forespørgsler fra interesserede virksomheder får nu Aalborg Havn til at renovere jernbanesporet fra hovedlinjen i Aalborg til Østhavnen.**

...

For at sikre at sporet bliver fuldt operationelt, vil Aalborg Havn investere et tocifret millionbeløb i vedligehold. Renoveringen forventes igangsat i første halvdel af 2015.

Kilde: Aalborg Havn, nr. 33, **forår 2015**, side 32-33  
(BL)

Ma 27/4 2015

Forside > Baneprojekter > Fyn > Sporarbejde Vestfyn > Information til naboer > **Banedanmark arbejder mellem Odense og Fredericia fra 1. maj – 9. august**

## Banedanmark arbejder mellem Odense og Fredericia fra 1. maj – 9. august

*Sendt til naboer langs strækningen fra Odense til Fredericia*

Nu fortsætter Banedanmark arbejdet med at renovere den 62 km lange banestrækning mellem Odense og Fredericia. Arbejdet indeholder en gennemgribende renovering af hele sporets underlag, udskiftning af sporskifter og sidespor, udskiftning af perroner, rensning af skærverne, afvanding og ombygning af seks broer. Arbejdet betyder, at sporet bliver mere stabilt, og at der vil blive færre forsinkelser på strækningen.

Desværre er en del af arbejdet støjende, og der arbejdes med store maskiner. Vi beklager de gener, der er forbundet med arbejdet for dig som nabo.

### Kristi himmelfart

Arbejdet begynder i Kristi himmelfartsferien hvor vi arbejder med at udskifte sporskifter og renovere sporunderlaget ved følgende stationer: Holmstrup, Aarup, Ejby og Middelfart. På Ejby og Gelsted stationer bygger vi desuden helt nye perroner. Arbejdet med de nye perroner varer frem til august.

Arbejdet påvirker også togtrafikken. Der kører fra den 1. maj til 9. august ikke regionaltog mellem Odense og Fredericia. I stedet indsættes der togbusser. I Kristi himmelfartsferien kører der i flere døgn ikke tog over Fyn. Check Rejseplanen.dk inden du tager af sted.

Her kan du se, hvornår vi arbejder i nærheden af dig. Tidsplanen kan godt blive skubbet lidt undervejs.

Odense-Holmstrup Uge 23-24  
Holmstrup-Tommerup Uge 20  
Tommerup-Aarup Uge 24-27  
Aarup-Ejby Uge 19-22  
Ejby-Kavslunde Uge 23-25 + 30-31

Kavslunde-Middelfart Uge 19-21  
Middelfart-Snoghøj Uge 25-28  
Snoghøj-Fredericia Uge 26-29

...  
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22081>, mandag 27. april 2015  
(BL)

28/4 2015

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Trafikken genoptages på Lille Syd kl. 12**

**Trafikken genoptages på Lille Syd kl. 12**

Banedanmark har nu overblik over skadernes omfang efter nattens afsporing af et tog mellem Køge og Herfølge på strækningen Lille Syd som følge af en påkørsel af en gravemaskine.

Hvad angår skader på sporet, så kan Banedanmark konstatere skader på 50 sveller over en strækning på ca. 30 meter. Skaderne bliver nu midlertidigt udbedret, så trafikken på strækningen kan genoptages kl. 12.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22100>, tirsdag 28. april 2015  
(BL)

Ti 28/4 2015 – on 29/4 2015

**Nedlæggelse og sikring af overkørsler Ringkøbing-Struer, ekspropriationsforretning den 28. og 29. april 2015**

### **EKSPPROPRIATION**

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanestrækningen fra Ringkøbing til Struer vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

#### **TIRSDAG DEN 28. APRIL 2015**

Forretningen begynder kl. 8.30 på Tim Åparken, 6980 Tim, på den østligste del umiddelbart vest for jernbanen, og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 9.15 ved privat overkørsel nr. 310 ved den private fællesvej Madumvejs krydsning af banen, øst for ejendommen Ringkøbingvej 11, 6990 Ulfborg og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 10.45 øst for offentlig overkørsel nr. 312 ved krydset mellem privat fællesvej og kommunevej Madumflodvej vest for ejendommen Madumflodvej 13, 6990 Ulfborg og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 14.00 vest for offentlig overkørsel nr. 322 ud for ejendommen Kytterupvej 15, 6990 Ulfborg 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. Ejere bedes orientere eventuelle brugere om forretningen.

Ved mødet vil ekspropriationens omfang blive påvist, og spørgsmålet om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

#### **ONSDAG DEN 29. APRIL 2015**

Forretningen begynder kl. 8.45 øst for privat overkørsel nr. 328 ved privat fællesvej ud for T-krydset kommunevej Vembvej og kommunevej Skærum Møllevej og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 9.30 øst for offentlig overkørsel nr. 332 ud for ejendommen Sdr. Hedegårdsvej 4, 7570 Vemb og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. ...

Forretningen fortsætter kl. 10.30 øst for offentlig overkørsel nr. 332 ud for ejendommen Sdr. Hedegårdsvej 4, 7570 Vemb 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. Ejere bedes orientere eventuelle brugere om forretningen.

Ved mødet vil ekspropriationens omfang blive påvist, og spørgsmålet om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

Ovennævnte fortegnelse over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere. Fortegnelsen og ekspropriationsplanerne vil fra og med den 31. marts 2015 være fremlagt til gennemsyn hos Borgerservice i Ringkøbing-Skjern Kommune og Holstebro Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland,

den 25. marts 2015

[www.kommissarius.dk](http://www.kommissarius.dk)

Kilde: <http://kommissarius.dk/node/510>

(BL)

29/4 2015

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Opgraderet vejbro åbner for biltrafik ved Eskilstrup**

**Opgraderet vejbro åbner for biltrafik ved Eskilstrup**

Banedanmark åbner den første opgraderede vejbro for biltrafik på Tårngade ved Eskilstrup på Falster.

Som et led i den gennemgribende ombygning af den eksisterende jernbanestrækning mellem Ringsted og Femern Bælt skal Banedanmark blandt andet opgradere 18 vejbroer på Lolland og Falster for at gøre plads til kørestrøm i forbindelse med den kommende elektrificering af strækningen.

Den første af de i alt 18 vejbroer, som skal udvides og gøres højere, er netop genåbnet for biltrafik. Det er broen på Tårngade ved Eskilstrup, der igen kan benyttes.

"Vi er glade for, at vi kan genåbne broen på Tårngade, så den igen kan benyttes af de lokale borgere. Det har været nødvendigt at rive broen ned og bygge den op på ny, så den er tilpasset kørestrøm og dobbeltspor," siger Klaus S. Jørgensen, anlægschef i Banedanmark.

Broen på Tårngade er forhøjet for at gøre plads til kørestrøm. Samtidig er vejen gjort bredere, så der er mere plads til trafikanter, der skal krydse broen.

Arbejdet med de 18 vejbroer fortsætter over de kommende måneder. I starten af maj rives broerne ned på Gåbensevej og Ravnstrupvej og i løbet af sommeren vil først Hulemosevej og Errindlev og senere Gåbensevej, Ved Teglskoven, Ladhavevej og Karlebyvej også genåbne for biltrafik.

Banedanmark forventer, at alle 18 vejbroer igen er åbnet for trafik i løbet af sommeren 2016. I alt skal der ombygges mere end 100 broer for at skabe plads til elektrificeringen af jernbanestrækningen og et ekstra spor fra Vordingborg til Holeby.

Forligspartierne bag Femern bælt Forbindelsen besluttede tilbage i 2013 at igangsætte flere anlægsarbejder, hvor opgraderingen af de 18 vejbroer udgør den største del af de samlede fremskudte aktiviteter.

På grund af den opdaterede plan for færdiggørelse af jernbanen på den tyske side af Femern Bælt er de øvrige danske anlægsarbejder udskudt. Det betyder, at de anlægsarbejder, der var forberedt til at være afsluttet med udgangen af 2019, er udskudt et eller flere år.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=22141>, **onsdag 29. april 2014**

## Banedanmark renoverer tunneler i Vejen

*Sendt med brev til naboer inden for 100 meter fra tunnelerne*

Både perrontunnelen på Vejen Station og tunnelen under banen ved Nørregade/Søndergade er slidte. Banedanmark renoverer derfor tunnelerne i perioden fra begyndelsen af maj måned og frem til september 2015.

### Det laver vi i perrontunnelen:

- Reparerer beton på undersiden af tunnelen
- Erstatter den slidte fugtisolering
- Overfladebehandler rækværker.

### Det laver vi på Nørregade/Søndergade:

- Reparerer beton på undersiden af tunnelen samt støttemure
- Erstatter den slidte fugtisolering
- Sætter nye rækværker op.

### Gener for naboer

Vi forventer ikke, at arbejdet vil være stærkt støjende, men der vil dog være nogen nedbrydning af beton og sandblæsning.

Arbejdet foregår langt overvejende i dagtimerne.

Søndergade/Nørregade bliver lukket for biltrafik under banen 5. maj til vi er færdige i begyndelsen af september. Fodgængere og cyklister vil fortsat kunne komme under banen, mens skilte vil vise den øvrige vejtrafik til omfartsveje. Det vil også fortsat være muligt at benytte perrontunnelen, selv om vi arbejder.

Banedanmark beklager generne for naboer og øvrige trafikanter.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22142>, **onsdag 29. april 2015**

## Broen på Ravnstrupvej fjernes

### Broen på Ravnstrupvej fjernes

Banedanmark er i gang med at udbygge og elektrificere Ringsted – Femern Banen. Derfor skal mere end 100 broer på strækningen gøres både højere og bredere, så der bliver plads til den nye kørestrøm og et ekstra spor mellem Vordingborg og Rødby.

### Broarbejder og omkørsel

Turen er nu kommet til vejbroen, der leder Ravnstrupvej over jernbanen. Broen rives ned i perioden 8. maj – 10. maj. Men allerede i perioden op til selve nedrivningen vil vores entreprenør begynde at lave forberedende arbejder ved broen. Der opsætter også omkørselsskilte, som henviser vejtrafikken til alternative veje, imens arbejdet står på.

### Ny bro

Når broen er fjernet, vil en ny bro med plads til både spor og kørestrøm blive genopbygget. Dette arbejde vil foregå frem til september/oktober 2015, hvor den nye bro forventes at være færdig.

### Støj og tung trafik

I perioder kan der være støj forbundet med vores arbejde – både når broen rives ned, og igen når der skal bankes støttevægge (spuns) ned engang i slutningen af juni.

Der vil også være mere tung trafik i området, når vi bruger de store maskiner og fragter materialer til og fra broen. Det beklager vi og håber på forståelse, mens arbejdet står på. Vi gør vores bedste for at minimere eventuelle gener for naboerne i hele anlægsperioden.

### Togtrafikken

For at påvirke togtrafikken mindst muligt, arbejder vores entreprenør i døgndrift, mens selve nedrivningen foregår. Togtrafikken erstattes af togbusser mellem Orehoved og Rødby i perioden 9.-10. maj. Alle spørgsmål om togtrafik og erstatningskørsel med togbusser kan rettes til DSB på telefon 7013 1415. Køreplanen kan ses på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22144>, onsdag 29. april 2015

Forside > Baneprojekter > Fyn > Sporarbejde Vestfyn > Information til naboer > **Banedanmark indretter depotpladser i Ejby og Gelsted**

**Banedanmark indretter > Banedanmark indretter depotpladser i Ejby og Gelsted**

*Sendt med brev til naboerne til depotpladserne*

Nu fortsætter Banedanmark arbejdet med at renovere den 62 km lange banestrækning mellem Odense og Fredericia. Arbejdet indeholder en gennemgribende renovering af hele sporets underlag, udskiftning af sporskifter og sidespor, udskiftning af perroner, rensning af skærverne, afvanding og ombygning af seks broer. Arbejdet betyder, at sporet bliver mere stabilt, og at der vil blive færre forsinkelser på strækningen.

### Depotpladser

I Gelsted indretter vi en depotplads tæt på banen ved Aulbjergvej 1 og i Ejby ved Kingstrupvej. Her har vi depot af skærver og andre materialer. Der vil være store maskiner, som kører til og fra for at hente og omlæsse materialerne, og en del af arbejdet vil desværre være støjende. Vi beklager generne for dig som nabo til depotpladsen.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22147>, onsdag 29. april 2015

### Der er ikke 62 km fra Od til Fa

I flere artikler på [banedanmarks hjemmeside](#) er afstanden afgivet til at være 62 km. **Od** ligger i km 160,3 og **Fa** i km 220,6 ifølge [Strækningssinformation \(TIB\)](#) <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>.

Afstanden mellem **Od** og **Fa** er 60,3 km. Det er en simpel regnefejl, der burde være rettet ved korrekturlæsning.

(BL)

### Djursland og Ar

I **AI** (Allingåbro) er man, som det kan ses, i gang med at istandsætte murværket, bl.a. bliver der udskiftet en del mursten.

Udsigt fra **Ringgadebroen** i **Ar**, hvor der mod V er ved at blive piloteret til letbanen kommende værkstedsbygning.

Her ser jeg fra **Frederiks Allé** ind mod stationen, og til venstre kan vi se, at den gamle vej ud til remisen/maskindepotet nu er fjernet, og området er ved at blive omdannet til brug for letbanen.

Ude S for **Lisbjerg** bliver der kørt sveller og skinner ud langs letbanen Ø for **Randersvej**.

(HWS via BL)

To 30/4 2015

### DSB-område begynder/ophører



Der er flere steder, blandt andet **Kas**, sat skilte op om, hvor DSB-område begynder/ophører.  
(JSL via BL)

## Ny station i Langeskov

Banedanmark anlægger i 2015 en ny station i Langeskov mellem Odense og Nyborg.

Stationen vil gøre det nemmere for borgere i og omkring Langeskov at benytte den kollektive trafik. Udover at lette den daglige pendling er det hensigten, at den nye station skal bidrage til at skabe vækst i Langeskov-området, som i forvejen har en del industrivirksomheder.

Rejsetiden mellem Langeskov og Odense forventes at blive ca. 8 minutter.

Der skal anlægges to perroner på 250 meter. Perronerne forbindes med en ny stitunnel under banen.

Arbejdet igangsættes i marts, og den nye station forventes at kunne tages i brug i september 2015.

**Faktaboks****Formål:**

At opføre en ny station i Langeskov for at lette tilgængeligheden til kollektiv trafik og bidrage til udvikling af området.

**Budget:**

64,5 mio. kr. eksklusiv forplads, stisystem mv., som finansieres af Kerteminde Kommune.

**Arbejdet udføres:**

Marts-September 2015.

**Påvirkning af togtrafikken**

Når vi opfører den nye station, kan vi desværre ikke undgå at påvirke togtrafikken.

[Læs her](#) hvornår banen mellem Nyborg og Odense er helt eller delvist lukket.

[Togbusser](#) på Østfyn i Kr. himmelfart.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18468>  
(BL)

Lø 2/5 2015

**Der køres på Ar Letbane**

Foto taget i dag i Lisbjerg N for Ar – 200 m øst for den gamle **Århus-Randers** hovedvej. Der er nu lagt 300 meter spor. Køf-traktoren tilhører det italienske firma GCF – Generale Construzione Ferroviarie. I forgrunden er der støbt en perron til det kommende standsningssted **Lisbjerg-Terp**. Ved et kig over samme lokalitet mod syd fås et bedre indtryk af beliggenheden. I baggrunden til højre det store, udvidede IKEA. De to åbne godsvogne tilhører Arkil.

(AC via BL)

**UDLAND**

/5 2015

**Mittbanan – Järnvägsbanken Stora helvetet**

**Vi arbetar med en permanent lösning för järnvägstrafiken på sträckan Storlien – Riksgränsen. Framtida planer är att gå vidare med detaljprojektering och produktion 2015-2018. Under byggtiden kommer trafikstörningar att förekomma.**

Banken har under en längre tid varit utsatt för rörelser/sättningar som Trafikverket har under ständig bevakning. Trafikverket utför mätningar på rörelserna och har sommaren 2014 installerat ett skredvarningssystem.

De åtgärder som nu är gjorda ger banken en bedömd livslängd på 2-5 år. Rörelserna i spåret kommer att följas noga med regelbundna mätningar på plats och installerat skredvarningssystem. Arbetet för att hitta en ny funktion för sträckningen är påbörjat. Regeringen har särskilt tilldelat 100 miljoner till detta, som eventuellt kan komma att växlas upp med EU-finansiering.

**Förstärkningsåtgärderna utförda under 2014 blev klara tidigare än beräknat**

I slutet på november 2013 stängdes järnvägsbanken på Mittbanan väster om Storlien (Stora helvetet), då Trafikverket bedömde att det fanns risk för större sättningar eller skred. Förstärkningsjobb i spårområdet har gjorts för att kunna öppna sträckan igen.

Noggranna analyser och provtagningar utförda av Trafikverkets expertgrupp som bestått av kvalificerade geotekniker utpekade en livslängd för järnvägsbanken på max två år innan förstärknings-



arbejdet blev gjort. Af sikkerhedsskäl kunde banen inte öppnas för trafik utan åtgärder. Analysen av utredningsmaterialet visar att trafiken kunde återupptas efter viss förstärkning i spårområdet, men främst genom installation av avancerade övervakningssystem, täta kontroller och höjd beredskap för avstängning.

Åtgärderna som pågick under hösten innebär att banan kunde öppna för trafik i januari 2015.

Kilde: [http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Jamtland/Stora\\_Helvetet/](http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Jamtland/Stora_Helvetet/)

(BL)

## På jernbaneferie i Sydsverige

### Rejseplan

Se det inden længe afsluttende tunnelarbejde med Hallandsåstunneln, foretage udflugter fra Linköping til Museihuset ved Ljungs västra bro ved Göta Kanal, til Östergötlands Järnvägmuseum i Gamla Linköping, til Vadstena, køre med sporvogne i Norrköping og under hjemrejse til Danmark se jernbanemuseet i Nässjö samt danske lokomotiver på maskindepotet.

### Lørdag, den 2. maj 2015

Efter flere års stilstand med nye station i **Båstad N** er der begyndt at ske noget. Indtil nu har der kun være en perron ved spor 1 og 4, hvor ukrudt var godt i gang med at brede sig. Nu er der på vestsiden en fleretages bygning under opførelse. *En stationsbygning?* En gang- og cykeltunnel under de fire spor ser nyanlagt ud; der ligger ny, **sort** asfalt. Det er planen at anlægge en ny bydel på vestsiden af stationen. Fra den nye station er der faktisk hele 3¾ km ind til **Båstad**, hvor der til det nuværende trinbræt »kun« er 1¼ km.

Der ligger nu skinner gennem begge de to 8,7 km lange tunneler, og det østre spor er ført frem til spor 3 på **Båstad N**. I den vestre tunnel ender skinnerne lige uden for tunnelmundingen. Der mangler nogle hundrede meter frem til spor 2.

### Förslöv

Om eftermiddagen besøges udstillingen om **Hallandsåstunneln** og de to søndre tunnelmundinger.

### Utställning om Hallandsåstunneln

På utställningen berättar vi om det komplicerade tunnelbygget på ett enkelt sätt. Med hjälp av bild, film och installationer får du veta mer om Hallandsåstunneln och moderniseringen av den svenska järnvägen.

Ordinarie öppettider, fri entré. Tisdag-lördag 10.00-16.00.

Kilde: <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Hallandsas/Utstallning/>

Damen ved skranken fortæller, at indvielsen vil ske ved køreplansskiftet i **december 2015**. På skiltet om til udsigtshytten over udgravningen og de to tunnelmundinger står der »550 m« og »Stängt«. Det skal nu alligevel ses – som gjort tidligere gange, hvor mange spor, der er lagt. Udsigtsskuret er væk, og et 2½ meter højt hegn spærrer for at komme hen til kanten. Heldigvis står der et træ et passende sted, så det undgås at få 3 i billedernes kanter.

Oppe fra vejbroen med **1722 Vistorpvägen** er der derimod godt at få overblik ud over den nye station. Den første **Förslöv** station er nedlagt, og stationsbygningen har i flere år været revet ned.

Den nye **Förslöv** station får fem togvejsspor, og en øperron er anlagt mellem spor 3 og 4. Spor 3 har endnu ingen skinner ud for perronen. Der er også anlagt et sidespor med sidelæsserampe til godsvogne!

En **gul** trolje

**TRV 1990**

Et par **gule** svenske skinnebusser: **LMV 0984B S-INFRA 99-74-963 6 983-3**

**S-INFRA 99-74-963 6 984-1 LMV 0984B**

#### Korta fakta

**Vad:** Två 8,7 km långa, parallella järnvägstunnlar genom Hallandsås.

**Varför:** Öka kapaciteten över Hallandsås från 4 tåg per timme till 24 och fördubbla möjlig godsvikt.

**Nuläge:** Järnvägsinstallationer pågår.

**Byggstart:** 1992. Omstart 2003.

**Trafikstart:** 13 december 2015.

**Kostnad:** Totalt 10,5 miljarder kronor.

Kilde: <http://www.trafikverket.se/hallandsas>

**Søndag, den 3. maj 2015**

Der er kørelighed til **Linköping**, og der er tid til at gøre et par ophold undervejs. I sydenden af **Värnamo** køres der mod **Bor**, der ligger på strækningen mellem forgreningsstationerne **Värnamo** og **Alvesta**.

**Bor**

Stationsbygningen, bygget af træ, er **gulmalet**. Der er to togvejsspor og et sidespor med en **gul**, stor **INFRANORD**-trolje.

**Bor** er endestation for den smalsporede 600 mm **Ohsabanan**. Banen blev anlagt i årene **1907-1910**, er 15,4 km lang og udgår fra **Ohs Bruk**. Kørslen i **2015** begynder først **lørdag 27. juni 2015**, men der kunne være noget udendørs materiel at se på.

– *Hvorfor netop af se denne bane i Sydsverige?*

– Fordi den er spændende at besøge set ud fra hjemmesiden <http://www.ohsabanen.com/>

Intet materiel på græsplænen Ø for stationsbygningen, kun et **rødt** venteskur, et **rødt** das, et omløbsspor, et blindspor og et **blå** vandkran. Der kommer dog belejligt kl. 15.56 tog 7617 (fotograferet i **Värnamo torsdag 4. september 2014**) fra **Värnamo** med **gul** Krösatågen S-JLT Y31 1413 og giver jernbaneliv på stationen.

## Udflugter fra Linköping i dagene mandag 4. maj 2015 til fredag 8. maj 2015

Deres udsendte kan bo ved en bekendt i **Linköping** og kan låne en cykel.

**Mandag, den 4. maj 2015**

**Plan:** Fra Linköping med buslinje 520 ud til **Museihuset**, der ligger ved **Göta Kanal**, Forhåbentlig passerer der et dampskib bag bygningen i **Ljungs västra bro**, der er en vejklapbro over **Göta Kanal**.

Hjemmesiden er <http://www.museihuset.se/>.



Kilde: Verdens Atlas, side 11, Forlaget Skrifola, 1965

### Museihuset

Det regner gevaldigt, og vinden sender dråberne ned fra Ø. **Museihuset** består af en stor lagerbygning. Håndværkere er ved at sætte nye trælister op ved receptionen. Der spørges om tilladelse til at måtte fotografere – fotostativ medbragt. Den unge dame siger i første omgang »Nej«, men ringer til chefen for at høre nærmere. I mobiltelefon siger han, der »kun må tages et oversigtbillede, ingen detaljer«. Fotostativet skal derfor efterlades ved indgangen. Der er mange modelbiler og modeltog i det store lokale, pænt udstillet.

Ved skranken findes der en dør til venstre, der fører ind til udstillingen **Båtmuseet**. På indgangsdøren er afbildet et kamera med en **rød /** hen over, altså også forbud mod at fotografere derinde. Der er mange gamle speedbåde bygget i træ, og en af den har aldrig været søsat og har derfor aldrig sejlet.

Der er en del borde og stole som i et cafeteria, men der er ingen gæster overhovedet. Da **Museihuset** forlades, føler Deres udsendte sig ikke velkommen til at komme her igen. Hellere stå ude i regnen i læ et sted frem for at spise madpakken derinde i tørvejr.

### LJUNG W

Få hundrede meter borte ligger klappbroen med en vej over. Vandspejlet ligger i kote 75. Der kommer ingen både forbi, og der er 50 minutter at vente ved det **gule** broskur til der spadseres hen til skuret ved landevej 34, hvor lastbilernes hjul trækker store mængder vandstøv og støj efter sig. Var dét gods nu blevet kørt i en godsvogn, så ...

Tilbage med bus i den evige regn til **Linköping**.

**Tirsdag, den 5. maj 2015**

**Plan:** Flyvapenmuseum kl. 11.00, Gamla Linköping kl. 14.30

Værten har opfordret til at se det **flygvapenmuseum**, der ligger V for **Linköping**. Det åbner kl. 11.

Östergötlands Järnvägsmuseum er ikke åbent så tidligt på sæsonen, så der ringes til Friluftsmuseet **Gamla Linköping** og aftales en tid kl. 14.30. Hvor dette museum ligger, kan ikke ses på

### flygvapenmuseum

Hjemmeside er <http://www.flygvapenmuseum.se/>, og det er så spændende at se med mange fly og udviklingshistorie (fotostativ er godt), at tiden går, og der lige kan nås at cykle ned til Östergötlands Järnvägmuseum i Friluftsmuseet **Gamla Linköping** til kl. 14.30. Puha.

### Östergötlands Järnvägmuseum

I Östergötlands Järnvägmuseum holder der materiel i den tresporede remise. Hjemmesiden er

<http://www.jvgmf.se/museet/museet.html>, hvor remisen ses til venstre og den genopførte station til højre.




En dame tager imod, og hendes kjole gættes på at være fra moden - omkring 1890. »1900!« svarer hun.



Der holder pænt istandsat materiel, två ånglok. Det tager en halv time at få set det hele (fotostativ er nødvendigt). Hun er

lønnet af kommunen, og besøget med åbningen af järnvägmuseum koster intet. Fin turistservice!

En kort med oversigt over materiellet »Fordonsplacering i vagnhallen« kan ses på <http://www.jvgmf.se/museet/museet.html> under underpunktet **Samlingarna**. Indgangsdøren er en tegnet med en . De to ånglok er Norra Östergötlands Järnvägar, NÖJ, nr. 18 og Fältbanelok Edsbruk 3.

Ved siden af remisen ligger en gulfarvet træstationsbygning med stationsnavnet **HALLEBY**. Den er flyttet hertil, og slås der op i **Var stannade tåget? Sveriges järnvägsstationer från A til Ö, Älvsjö, 7.2.2012**, side 107, står der

HALLEBY E-lån, ÖSTG, hpl NVHJ/SJ, Norsholm (10 km) – Västervik (108 km), mIn Ekenberg o Ringstorp, Skärkind sn, Norrköping kn. Öppn 18.11.1878, nedl. 27.9.1964. Spv 0,981. Möh 64. Sign Hay. Tab 144.

### Malmslätt

Efter det gode besøg på Östergötlands Järnvägmuseum kunne det være godt mod nogle strækningsoptagelser, og der en vejbro over hovedstrækning 120 V for **flygvapenmuseum**, så cykles derop. Der er to broer Ø for og en V for, så billederne kan varieres. Der er ret så intensiv toggang hver halv time: Fire tog på et kvarter på dobbeltsporet. Oppe fra **Norrmalmsvägen** opdages en perronforkant et stykke fra det søndre hovedspor. Hov, et irret tag rager op bag nogle træer. Der må være den gamle stationsbygning fra en nedlagt station. Der cykles ned ad **Hoffstedts gatan** (kig med på Google Earth), hvor en arkitektonisk flot, **lysegul** stationsbygning ligger majestætisk med et meget større, irret kobbertag, der med udliggere rager meget ud over bygningens fire ydervægge. Et skilt **KG-lampan** angiver, hvad bygning nu bruges til.

Senere slås der op i **Var stannade tåget? Sveriges järnvägsstationer från A til Ö**, hvor der står: »MALMSLÄTT, ... Öppn 30.5.1873, nedl 12.5.1968. Se, det var en interessant, flot oplevelse.

### Linköping C

I eftermiddagens regnvejr bruges der tid til at se på plantog i **Linköping C** og gerne godstog.

12 km SV for **Linköping** ligger <http://mutedorail.se/>. Det her er nok mod SØ i bilafstand: <http://www.rlj.se/>, besøges ikke.

### Onsdag, den 6. maj 2015

**Rejseplan:** tog 8727-8750 Linköping-Vadstena-Linköping 11.16-17.14

Fra **Linköping** med tog til forgreningsstationen **Mjölby**, hvorfra et andet tog kører mod **Skänninge** og ender i **Motala**. Fra **Skänninge** kører der bus til **Vadstena**, fordi det sidste persontog kørte **søndag 29. september 1963**.

LINKÖPING, E-lån, OSTG, navn på Linköping Central före 15.5.1926.

LINKÖPING CENTRAL, E-lån, ÖSTG, stn SJ/MÖJ/ÖCJ, Norrköping C (46 km) – Mjölby (32 km) resp Fågelsta (27 km), Ringstorp (21 km) samt Hultsfred (123 km), min Rystad o Malmslätt resp Tift, Råberga samt Tannefors, Linköping stad, Linköping kn. Öppn 16.10.1872.Möh 40. Sign Lp. Belägen vid Järnvägsg mfr Järnvägsavenyn. Hette stn Linköping före 15.5.1926. Tab 120, 138, 138d, 146.

## WFJ

Wadstena-Fogelsta Järnväg i **Vadstena**. WFJ öppnades för trafik i oktober 1874. WFJ var av de två första smalspåriga järnvägarna i Östergötland. Dens længde er 9,6 km. Hjemmeside <http://www.wfj.se/index.htm> Sveriges numera äldsta smalspåriga järnväg, det sista av östgötasmalspåret.

## Vadstena

Deres udsendte første udflugt til **Vadstena** fandt sted **mandag 9. juli 1979** med en motorsejler, hvor der blev fortøjet i slotsgraven omkring slottet. Havnebanen spor blev fulgt til stationen, hvor der inde i en pakvogn hang et billede af en 95, vist DR 95 0041-4 fra **Saalfeld (S)**! Hvor overgroet stationen så ud i **1979**, kan ses under **Historik** på linket <http://www.wfj.se/index.htm>, side 9.

I en periode var smalsporet lige ved at blive pillet op.

Syv »hurtige« billeder kan ses på <http://www.infoschweden.de/stadt/vadstena.htm>.

Det kan anbefales at læse Kulturhistorisk utredning fra **marts/april 2009** med sporplaner og billeder på [http://www.wfj.se/nyheter/2009/08/Jvg\\_Vadstena-Fogelstad\\_utredning.pdf](http://www.wfj.se/nyheter/2009/08/Jvg_Vadstena-Fogelstad_utredning.pdf)

**Vadstena** har været en mellemstation i **Östergötland** på smalsporsbanen, der havde endestationen i **Ödehöj**. Vadstena har et maskindepot med rundremise med fem **brune** porte. Den **meget** lille drejeskive ser ud til at være lige så lille som den 6 meter drejeskive, der **fredag 7. april 2000** blev set sammen med *oi* på smalsporsendestationen **Olympia** i **Grækenland**. Et billede af en ånglok på drejeskiven **mandag 22. juni 2015** kan ses på

[http://www.wfj.se/nyheter/2015/06/22/mina\\_bilder\\_1521\\_960x720.jpg](http://www.wfj.se/nyheter/2015/06/22/mina_bilder_1521_960x720.jpg)

Et par pænt istandsatte godsvogne, der er lastede med en harve og en **rød** traktor på överföringsvagn SJ Q37p 350112, er de eneste godsvogne på stationen. En gråmalet sneplov med **rød** plov. Der står en del personvogne samt en **gul** stoppemaskine SBB 061 Nr. 4884 til at stoppe sveller med. I en remise ses gennem vinduerne en svensk skinnebus. Det er SJ YB05p 808, bygget af Hilding Carlssons Mek. Verkst. i **Umeå**.

## Fordonsförteckning

<http://www.wfj.se/index.htm>


## Cykeludlejning

Der er ingen kørsel på dette tidspunkt af året på smalsporsbanen, men at leje en skinnecykel kan måske lade sig gøre. Landskabsmæssigt er der intet specielt kønt at se på. En jba fortæller, at udlejning af skinnecykler ikke foregår på stationen, men ved Slottsgården lidt henne ad havnebanen. Der har været udlejning af skinnecykler siden **2008**. Læs herom på

<http://www.slottsgarden.se/pa-slottsgarden/cykla-dressi/>

Der lejes en **rød**, **smalsporet** skinnecykel i to timer for 150 SEK; så skulle der kunne nås at cykle frem til normalsporet i **Fogelsta/Fågelsta** og tilbage. Der udleveres en sadel til at montere på cyklen, og når ringvejen Ø for byen nås, skal skinnecyklen løftes af sporet og sættes på et blindspor ved siden af. Sadlen tages med over på den anden side af ringvejen til en ny skinnecykel, der skal låses op og løftes over på strækningssporet.

## Vadstena-Aska

Foran hver ovk er der nede på en svelle anbragt dette skilt: **STOP** for at advare i stedet for  **GIV AGT**, som der bruges i Danmark.

Det går vældig med at cykle ud ad skinnerne til **Quisbergs Allé** nås, for her er der en effektiv sporspærring: 10 cm grus med sten lagt oven på grusvejen og hen over skinnerne. Det må fortælles nede på stationen, for ellers er der en stor risiko for en afsporing, når sæsonens første tog skal befare strækningen.

Ved ringvejen vendes skinnecyklen, og det er ikke let med en trehjulet cykel. Den låses fast i strækningssporet, for der er ikke anden togang resten af dagen på de rustne skinner. På den anden vejside skal en anden skinnecykel låses op med samme nummer som på nøglen, slæbes flere meter hen over små skærver til strækningssporet, og der er sandelig ikke let for én fører. Der burde ligge sveller imellem. Puha, tyve minutter tog det at passere ringvejen. Det kunne være gjort på ti sekunder, men sikkerhedsmæssigt har myndighederne forbudt kørsel med skinnecykler over ringvejen.

## Aska

I vestenden af stationen står der til venstre en del rustent materiel, og der er en **STOP**-sporspærre at løfte den ikke lette skinnecykel over. Længere fremme kan flere **STOP**-sporspærre ses. I alt er der

seks **STOP**-sporspærre i **Aska** – og altså fem mere. I alt tolv gange orker Deres udsendte ikke at løfte skinnecyklen. At cykle de sidste kilometer til normalsporet må opgives, for skinnecyklen skal senest afleveres klokken 16 i **Vadstena**.

Til gengæld krydser der et endnu mere smalsporet spor smalsporet. Det er åbenbart en privat 600 mm bane, der er anlagt i haven omkring den **mørkerøde** stationsbygning. Til højre i en lille remise ses et VOLVO-lokomotiv og et sidespor med tipvogne. På læssevejen N for stationen er der et **gult** feltlokomotiv og Ø for endnu et **gult** feltlokomotiv.

### **Aska-Vadstena**

Denne gang tager det kun et kvarter at skifte skinnecykler ved ringvejen, og den første skinnecykels sadel kan afleveres før tid ved Slottsgården. Sporet lå godt, men det besvær med at krydse ringvejen og to gange seks sporspærre i **Aska** frister ikke til at opleve én gang til, selv om hele banen ikke blive cyklet igennem.

### **Forsvundet damplok i Motala**

Tilbagejensen til **Linköping** kan lade sig gøre med en anden buslinje, end den, der måtte køres med fra **Skänninge**, og den ender i **Motala**, der er nabostationen til **Skänninge**, der igen er nabostation til **Mjölby** på hovedstrækningen.

I **Motala** er der intet spor er ved stationsbygningen, men i stedet en øperron til den dobbeltsporede bane fra **Mjölby**. Der er et vendespor for enden er øperronen, ellers kun tre andre spor og et afløb. Da **Motala** første gang blev besøgt under sejlads på **Göta Kanal lørdag 7. juli 1979**, holdt der tenderlokomotiv SJ **N2 1521**. Det blev kun bygget tre maskiner med dette litra, men heldigvis eksisterer denne ene maskine endnu og nu ses på Sveriges Järnvägmuseum i **Gävle**.

Data og en tegning kan ses på <http://www.svenska-lok.se/damp.php?s=19&litra=N2&typenr=0>

### **Linköping**

Nås kl. 17.12½ med tog 8750. Fra perron 1 opdages en Rc blæse igennem med udelukkende **lysegule**, toakslede godsvogne med post kl. 17.18 (bagskud). I morgen **skal** dette posttog fotograferes på samme tidspunkt i **Linköping**, så afrejse fra **Norrköping** i morgen må afpasses herefter.

### **Torsdag, den 7. maj 2015**

**Rejseplan:** Tog 8722-8749 Linköping-Norrköping-Linköping 10.15-16.46

Dagen udflugtsmål er at se på ordinær sporvognsdrift i **Norrköping**. Der skulle have eksisteret tre sporvognslinjer, men på et kort er kun linje 3 indtegnet. Det er svært at finde et link, men der findes Svenska Spårvägssällskapet, Östgötaavdelningen <https://www.sparvagssallskapet.se/ostgota/> & <https://www.sparvagssallskapet.se/norrkoping/>. Det er sikkert lukket her i **maj 2015**, men den ordinære sporvognsdrift ønskes meget gerne fotograferet. Der er ikke let at finde dens hjemmeside, og på <https://www.sparvagssallskapet.se/atlas/atlas.php?land=se> er **Norrköping** slet ikke angivet.

– *Hvorfor?*

Til gengæld er der gevinst på

[http://da.wikipedia.org/wiki/Norrk%C3%B6pings\\_sp%C3%A5rv%C3%A4g](http://da.wikipedia.org/wiki/Norrk%C3%B6pings_sp%C3%A5rv%C3%A4g) og mere udførlig på svensk [http://sv.wikipedia.org/wiki/Norrk%C3%B6pings\\_sp%C3%A5rv%C3%A4g](http://sv.wikipedia.org/wiki/Norrk%C3%B6pings_sp%C3%A5rv%C3%A4g)

Der findes årsgrafer og så specifikke for de enkelte dage, og det er næsten nødvendigt at have et papirskift af sverigeskortet med strækningsnumre på for at kunne finde den ønskede strækning.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/>

### **Norrköping**

Ved perronovergangen fra perron 1 over til de to sæt øperroner er der under halvtaget en bogstavelig talt halvbom, for når den går op, knækker den midtvejs for at kunne være under halvtaget. Denne specielle bom eksisterede også i **søndag 1. juli 1979**. En lignende kunne bygges på perron 1 i **Ho**, hvor mange krydser spor 1, mens tog er under indkørsel.

### Linje 3, 2, 3 og 2

Sporvognene har denne farve ==, og der holder en sporvogn i hvert spor ved **Resecentrum** med linjefarven **2** og **2**. På **Resecentrum** stiges på linje **3**, der kører opad i forhold stationen. Det er ud af strækningen mod NV. Ved endestationen **Vidablick** stiges ud, laves et fotostop og stiges på den efterfølgende sporvogn.

Ved **Hagaskolan** opdages et dobbeltspor »komme ind skråt bagfra«. Aha, en sporvognsline mere, der stiges af og ventes en modkørende **2**. Endestationen ligger også mod NV (på et strekkort) og hedder **Fridvalla**.

Der stiges af på **Resecentrum** for at se på toggangen.

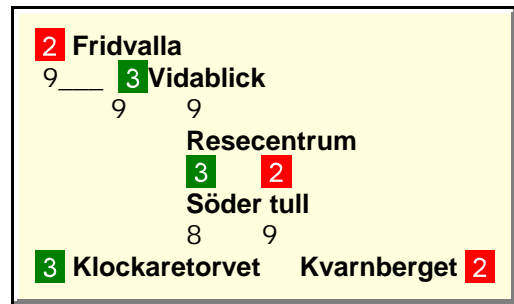
Eltogsæt SJ **3131** er beskiltet **Linköping** og afgår 13.24. Det grå syvvogns SJ X-2000-togsæt afgår også fra spor 1 og det klokken 13.35.

Med linje **3**, vogn 70, ud til endestationen **Klockaretorvet**, fotostop i vendesløjfen og på vogn 70 igen. I centrum af **Norrköping** følger de to sporvogns-linjer ikke de samme gader, så derfor må der køres både med **3** og **2**.

På **Resecentrum** skiftes der til linje **2**, da der mangler at blive kørt på fjerde ben i det X, de to sporvogns-linjer danner i **Norrköping**. Det er en længere tur mod SØ linje

**2** til vendesløjfen i **Kvarnberget**, og der er en frygt for ikke at nå tilbage til **Resecentrum** og fra **Norrköping** station at nå et tog kl. 16.18 for at nå til **Linköping** for at fotografere den gennemkørende. **lysegule** posttog kl. 17.18. Køreturen derud tager en halv time. På tilbageturen ses i en gade en sporvognlinje at dreje fra.

– Er det mon den nedlagte linje 1?



Sporvognsline 2 og 3 i Norrköping.

Norrköpings  
Kommun  
Vagn nr 70  
Vagntyp M97

### Sporvognsremiserne

I østdelen af centrum stiges der af linje **2**, og remisen er let at finde: bare følge skinnerne. Der er et højt gitterhegn omkring remiserne med grå porte, alle lukkede. Ikke en eneste sporvogn at se. Alt virker lukket og slukket. To pligtbilleder, og så gælder det om at nå toget til **Linköping**.

Der er køres videre med linje **2** og stiges af ved vejbroen over kanalen. Her er der nogle minutter inden togafgang til at få nogle gode billeder med gamle, høje huse og broen. Der er kommet en opklaring med flotte, hvide kumulusskyer og == himmel.

### Tog XXXX nås

Fra vestenden af perron 1 i **Linköping** er der plads til posttoget på et lige stykke. Til venstre i spor 0 holder **sorte** Rc6 1347, der har holdt siden der i hvert fald **mandag 4. maj 2015**.

Klokken 17.21½ kører Rc4 1298 (g) + 14 **lysegule**, toakslede godsvogne igennem spor 2. Et ganske flot tog.

### Fredag 8. maj 2015

**Rejseplan:** 8723-18823-17613-1089-58173-773

Linköping-Str 10.16-0.47

Under hjemrejsen gøres det ophold i **Nässjö** for at se JBM, der kun er åbent **onsdag, fredag** og **søndag**, se <http://www.lokstallet.se/>. **Nässjö** blev besøgt første gang, da jernbanevirksomheden havde købt PBS's MY'er og fik dem sat i drift.

Oprindelige var det planlagt at rejse med tog X2 10525, afgang 10.00 med ankomst 10.52 til **Nässjö**, men da det altid – ifølge egne tidligere erfaringer – er (meget) dyrere at rejse med SJ end med den lokale jernbanevirksomhed, må en alternativ rejse med **ÖstgötaTrafiken** på **Resekortet** sammenlignes med SJ. På stationen oplyses prisen med snabtoget til **Nässjö** at være 310 SEK. På rutebilstationen/resecentrum oplyses prisen med **ÖstgötaTrafiken**, afgang 10.15 med ankomst 11.32, til at være 187,40 SEK. Tidsmæssigt er der råd til at køre med et persontog til en timepris på (187,40:77) = 2,43 SEK/minut i stedet for SJ's på (310:52) = 5,96 SEK/minut.

### Mjölby

Der er et togskifte i tiden 10.32-45, to elevatorer og mange hundrede meter at gå til et afgangsspor langt mod S, så der er faktisk ikke megen tid at gøre godt med. Der er dog tid til at vente på et hul mellem kumulusskyerne for at få et billede af togsættet 61210 med tog 18823 til **Växjö**.

## Nässjö

Rejseafbrydelse 11.32-15.03, og det længere ophold er lavet for første gang at se i jernbanemuseet og så naturligvis de forskellige lokomotiver ved **mdt Nässjö**.



Oppe fra gangbroen er der en ganske flot udsigt over Sveriges eneste station med seks strækninger (svarende til **Gi**), men desværre hæmmes den af de nødvendige køreledninger. Der er ganske hyggeligt heroppe med flere gangudvidelser, hvor der er opstillet seks bænke, hvoraf to har ryglæn. Her kunne man sikkert få mange timer til at gå med at iagttage toggangen.



Mod SV ses fem grønne **green cargo**.

## Järnvägmuseet i Nässjö

På dets hjemmeside <http://www.lokstallet.se/> vises et håndtegnet kort to adgangsveje, og forhåbentlig er der en hiss (det svenske ord for elevator), så det er muligt at komme ned fra gangbroen over sporene i planum. Tegning antyder en trappe. Gås der langs spor 1 og over **Brogatan**, er der også tegnet en trappe. I givet fald skal vejen følges næsten 360 grader om til parkeringspladsen på nordsiden.

Heldigvis er der en hiss for enden af gangbroen. Ifølge det håndtegnede kort befinder museets sydligste bygning lige ved **Brogatan**, men det er en stor bygning, ikke et museum. På vejen tilbage er der opsat et vejskilt **Järnvägmuseet**, der peger ind på en parkeringsplads. Indgangen til museet ligger helt henne ved det vestligste spor. Der er tydeligt, at museet kun regner med, at besøgende er bilister. Jernbaneentusiaster kommer da med tog for at se et museum, der udstiller tog og effekter herfra! Det lille, pæne museum har mange udstillingsgenstande, 1 ånglok, ikke så gamle personvogne og den kønne == RAPID 987.



Kilde: Verdens Atlas, side 11, Forlaget Skrifola, 1965.

## Mdt Nässjö

SAL har skrevet, med held kan der ses følgende:

**KEG 7001** (et østeuropæisk lok der blev solgt til tyske KEG). Dette er ombygget fra 25 kV til 15 kV, og det er STAB i **Nässjö** ved at idriftsætte. **MZ 1425** kan være her. **CFL 1802** bør også være i nærheden. Den er nu ejet af CFL Sverige, men bærer antagelig stadig påskriverne L-CFLCA.

Det var ikke det mest iøjnefaldende under indkørslen fra N, næ, det var en afstumpet **MZ 1417**, der manglede den ene ende! Det er hovedattraktionen at fotografere.

Al dette holder på **mdt Nässjö**, og på p-risten (eller lignende) kan flere danske lok ses:

STAB TMX 1009, sidste set i **Värnamo torsdag 4. september 2014**

DJM **MZ 1425**, der er købt af

Se en præsentation af deres trækraftenheder på <http://www.tagkraft.se/#>

I vestenden af opstillingssporene holder der to meget dårlige MZ, en orange MX, LJ **M 36?** og en MX (b). Som et »forstyrrende element« bruger grå **RAILPOOL 185 689-7** og de tilkoblede godsvogn et par minutter om at passere.



## Nässjö-Alvesta

I tog 17613 (udgår fra Nässjö) med afgang 15.03 kan en billet til **Alvesta** eller **Malmö C** købes ved tgf, hvor så **Jo-Jo**-kortet, der giver 20 % rabat på billetprisen, kan bruges.

Ved togskiftet i **Alvesta** er der 36 minutters ophold, så der betales 122,40 SEK for en billet dertil.

## Alvesta

Under indkørsel ses **mdt Alvesta** til venstre med en lille drejeskive med træoverdække mod sne mellem to rundremiser. Den nordligste er den mindste og har kun to spor. Ved den sydligste rundremise ligger der en treetages bygning, der må have været en personalebygning og lkm-kontor. Efter den sydligere rundremise dukker der en genkendelig, **blå** MX »op«. Nummeret læses ikke for bifarten, men det er næsten med garanti NRFAB **TMX 1024**, der blev set med det gennemkørende sandtog 49254 **torsdag 4. september 2014** kl. 10.52½ i **Torup** og over middag i **Värnamo**.

Togskifte og ophold 15.57-16.33. Som et nu ikke »forstyrrende element« ankommer grå **RAILPOOL 185 689-7** og de tilkoblede godsvogne et par minutter efter i spor 5.

Det vil koste en småløbetur med fuld oppakning ud til **mdt Alvesta** ad en vej langs spor 1, men først skal det købes en enkeltbillet til **Cph** på **Jo-Jo**-kortet. Pris 201,60 SEK.

Sydligst holder en blålig rangermaskine GC V5 186, og ved siden af lysegul **INFRANORD MTR 3320C** S-INFRA 99-74-961 3 320-5 **MTR 916**. **TMX 1024** er det ganske rigtigt, der poserer ved ydermuren på den store rundremise. Det kunne lige så godt være ånglok litra E2, for miljøet omkring remisen er fuldstændig uændret i 50 år. Der er få stik med fremmednet, men ellers intet »tidsforstyrrende«. Ren tidløs idyl, bortset fra lidt for mange ===.

### Tog 1089

Tog 1089 ses komme ind gennem kurven fra **Karlstad**, men heldigvis er der stadig seks minutter til at småløbe det sidste stykke. Desværre skal der køres med elevator – med et mellemstop, før anden etage nås, og heldigvis er der en eskalator (desværre langsomt kørende; det nås), så perron 2 med adgang til spor 1 nås 2½ minut før afgang 16.33. Oprangering **X31K 4582 + 4407**.

Ankomst rettidig 18.11 til **Malmö C**. Et par minutter efter fortæller den kvindelige tgf i højtaleranlægget, at toget bliver 10 minutter forsinket, da lkf ikke er ankommet med et forsinket tog. Først igangsætning 18.23½. Det kostede i alt 511,40 SEK at rejse fra **Linköping** til **Cph**.

### I Danmark

Grundet kun ét spor er farbart over **Fyn** er flere tog sammenlagte, og tog mod **Fa (Str)** afgår fra **Cph** 17.58 og 19.13, men ankomst til **Str** sker først **lørdag 9. maj 2015** kl. 0.47.

Det har været en særdeles rig tur til **Sydsverige** med oplevelse i museer, skinnecykling, sporvognskørsel, ånglok og danske GM-lokomotiver. Der er mange flere jernväger at se på i fremtiden i **Sydsverige**.

(BL)

## DIVERSE

Ma 27/4 2015

---

### Letbanebyggeri giver bøvl på banegården

Den kollektive transport kommer til at hænge tættere sammen, når Aarhus i maj 2017 lader vognene på letbanen trille ud i gaderne. Men lige nu giver byggeriet af den nye letbane udfordringer til personalet på banegården i Aarhus.

Fritliggende kabler, nye skærver og friske udgravninger har taget over, der hvor spor 1 før lå, og et nyt spor 0 er ved at tage form.

Letbanen skal binde Odderbanen og Grenåbanen sammen, men det er ikke lige til at levere perronplads til det nye transportmiddel, for hverken strøm- eller signalsystem bliver det samme som det nuværende, så letbanetog og fjerntog kan ikke krydse og benytte hinandens spor. Letbanen må derfor have sin egen plads på banegården.

### DSB flytter rundt

Catering boede før lige op og ned ad byggerodet. Nu er de flyttet hen i pillebygning 1 for enden af spor 2 og 3. Her er de fri for byggestøj, men de savner stadig en ordentlig dør, rækværk og udendørs belysning. Det nye lager er de desuden nødt til at krydse spor for at komme til og om morgenen spærrer et Arriva-tog for den direkte adgangsvej til perroner og tog.

Men det hele er ved at blive ordnet, forsikrer Harrie Horsmans fra DSB Ejendomme. Han holder snor i samarbejdet med anlægsselskabet, der bygger letbanen, og sikrer, at banegården fungerer samtidig med at ombygningsarbejdet bliver gjort på den rigtige måde.

”Selvom vi har planlagt det hele så godt som muligt, vil der altid opstå uforudsete ting og bøvl i dagligdagen. Folk har heldigvis været meget forstående og fleksible. Jeg forstår godt, de brokker sig nogle gange, men alle skal roses for deres positive indstilling og medvirke til at finde praktiske løsninger,” siger han.

Perronmanagerne har også holdt flyttedag og i forhallen må en af 7-Elevenkioskerne rykke sig til fordel for rulletrapper og elevator ned til den nye perron. For at skabe plads til en ny 7-Elevenbutik, skal servicepersonalet indskrænke sig til deres tidligere lagerområde bag ved ventesalen. Lokomotivførerne er blandt andet udfordret af anderledes adgangsveje til klargøringsarealerne.



## Mere liv på banegården

Ombygningen har været i gang i under et år, men Harrie Horsmans har arbejdet på projektet i fem år. Dagligdagens udfordringer giver nogle gange længere arbejdsdage end forventet, men det er det hele værd, mener han.

"Der er bøvvl, men man skal ikke hænge sig i detaljer. Letbanen kommer til at give Aarhus et gevaldigt løft. Mange passagerer bliver flyttet fra busser til letbanen, og det vil give flere passagerer på banegården og mere sammenhængende kollektiv transport. Desuden vil letbanen åbne byen ud mod vandet, da letbanen, i modsætning til Grenåbanen, ikke skal indhegnes på havnen. Dette giver mulighed for at skabe åbne pladser, med fri passage mellem midtbyen og det nye Aarhus Ø. Vandet kommer tættere på centrum, ligesom da åen blev frilagt."

## Nyt liv til Bramming station

Flere hundrede lokale borgere var mødt op for at hilse på Bramming Station, da den fredag den 24. april 2015 blev indviet efter ombygning og modernisering.

Der har været meget stille på stationen siden billetsalget lukkede, men nu er livet tilbage. Esbjerg Kommune har indrettet borgerservice og Kirkens Korshær har blandt andet åbnet en cafe.

Stationen er et godt eksempel på den vej, DSB gerne vil med de gamle stationer.

"I DSB er vi glade for samarbejdet og aftalen med Esbjerg Kommune, der vil skabe liv på stationen og området omkring den. Ideen med at aktivere banegården med lokale aktiviteter og Borgerservice er rigtig god. På mange af landets mindre stationer anvender DSB ikke længere lokalerne, og jeg håber derfor, projektet kan inspirere til lignende samarbejder andre steder i landet," siger chef for Forretningsudvikling i DSB, Aske Wieth-Knudsen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 27. april 2015**  
(JSL via BL)

On 29/4 2015

---

## Dansk togdrift tredjebedst i Europa

I medierne bliver DSB ofte kritiseret for fx IC4, forsinkelser og billetpriser, men en ny rapport udarbejdet af The Boston Consulting Group viser, at Danmark faktisk er et af de lande i Europa, der har bedst styr på togdriften. Det skriver [dagens.dk](http://dagens.dk).

Rapporten ser blandt andet nærmere på punktlighed, hastighed og billetpris, og på disse parametre ligger Danmark i top kun overgået af Schweiz og Sverige, mens Frankrig deler tredjeplads med Danmark.

Landene vurderes også ud fra, hvor mange penge staterne poster i togtrafikken, og selvom IC4- og IC2-togene har kostet danske skatteydere 6,8 milliarder kroner, er vi stadig mere effektive og bedre end mange andre lande.

"Rapporten er et stort klap på skulderen for det arbejde, som vi i DSB hver dag yder for at sikre rettidig og effektiv togdrift til danskerne. Og det stemmer godt overens med vores mål om at være blandt de bedste i Europa," siger direktør for Operation Anders Egehus.

I rapporten understreges det dog, at offentlige tilskud til togtrafikken ikke nødvendigvis giver bedre togdrift.

"Brugen af offentlige investeringer i togdrift er ikke nødvendigvis en tryllestav til forbedringer," skriver de i konklusionen ifølge [dagens.dk](http://dagens.dk).

Det fremgår desuden af rapporten, at særligt de sydeuropæiske lande indtager bundplaceringerne. Portugal, Polen og Slovakiet er særligt belastede af sikkerhedsproblemer.

Rapporten offentliggøres fredag, men Boston Consulting Group har udsendt en pressemeddelelse op til offentliggørelsen.

[Læs pressemeddelelsen her – den er på engelsk.](#)

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 29. april 2015**  
(JSL via BL)