

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 16. april 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 3/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

Jeg mødte 23:27 og skulle køre RØ 4274 (MF sæt 80) til **Kh**.

I **Rg** fik jeg et længere ophold, da mit tog skulle overhales af (et forsinket) IC 868 her i stedet for i **Bo** (Borup). Der var derfor god tid til at studere arbejdet med perrontunnelen i **Rg**. Alle spor fra spor 5 – og det nu fjernede pakhús – var fjernede. Man var ved at lægge en membran over "taget" på tunnelen. Afgang fra **Rg** 00:26½ i stedet for 00:11.

Måtte vente lidt ved sidste AM før **Bo**, da IC 868 holdt uden for stationen og ventede på et godstog kom ind ad venstre spor. Godstoget holdt i spor 2 i **Bo**, og i **Vy** (Viby S) holdt næste godstog og ventede på at komme ad venstre spor når jeg var væk. Der blev arbejdet to steder i nabosporet mellem **Bo** og **Vy**.

Det lykkedes mig at få toget rettidigt efter **Htå**, men fra **Hif** skulle jeg ad venstre spor til **Kh**, så det kostede et par minutters forsinkelse.

(BL)

On 4/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

Jeg kørte hjem fra **Kh** med RØ 5801 (2201 omlagt med stop i **Vy** og **Bo** da Ringsted-togene var aflyste, idet spor 5 i **Rg** jo var fjernet). Toget bestod af MF sæt 91.

I **Rg** var der nu lagt jord over perrontunnelen.

Om eftermiddagen var jeg på besøg i remisen i **Ro**. DSB F 500 stod som sædvanligt udenfor. Inde i remisen blev der arbejdet med fyrkassen til **Hs 415**, rammen med **H 783's** tender og tenderen til **Odin**. **Odin** var atter delvis prøvesamlet, men manglede bl.a. skorsten og cylindre. Kedlen til **H 783** lå delvis på skrå.

Der arbejdes også på et smøresystem til DSB S 736, der skal gøre det muligt at "fodre" den med smøredamp fra varmekedlen på DSBM MY 1101. Kedelrørene bliver utætte når den trækkes gennem **Storebæltstunnelen**, hvor der altid er koldt, og fyret jo er taget ud.

(JSL via BL)

Fr 6/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

Jeg kørte to omgange på **Lille Syd**.

Første omgang var RØ 2446/2443 bestående af DSB MR sæt 20. Da jeg på vej til **Næ** med 2443 skulle krydse i **Hd**, kom der ikke indkørsel. Jeg kunne også se, overkørslen ikke var sikret, og sendte en melding til FC. Kort efter blev jeg ringet op og spurgt, om jeg kunne se, om overkørslen var med. Da jeg kunne se biler passere, kunne jeg meddele, at det var den ikke. Efter yderligere et par forsøg på at få teknikken til at makke ret, måtte jeg indrangeres i spor 1. Jeg skulle forsøge at sætte overkørslen i gang, når jeg nåede ind til den, men ligesom jeg bremsede op, gik bommene ned, og jeg kunne passere vejen med et trut i tyfonen. Ud af sidevinduet kunne jeg se, bommene gik op, lige efter jeg var passeret.

Hvad jeg ikke kunne se, men fik telefonisk fortalt af kollegaen, jeg krydsede med, var, at blinklys og klokker fortsatte, men at en bil fra den ene side alligevel susede over. En kvinde fra den anden side kørte forsigtigt lidt frem – ligesom bommen igen gik ned! Hendes bil fik bommen med i taget, men ikke værre end hun forsigtig kunne bakke lidt og komme fri af bommen. Det skulle have set ret sjovt ud!

(JSL via BL)

Lø 4/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

JSA meddelte per sms klokken 00:19, at der står bilvogne på FDB-siden i **GI**, sikkert fordi der er spærret i **Rg**.

Jeg kørte pass. i RØ 1233 til **Nf**, hvor alle spor vest for DSB's opstillingsspor er fjernede, dvs. alle læssespor og sporene ved det tidligere vognopsyn. Jeg troede ellers det var rart med lidt ekstra sporplads, når der nu skal bygges dobbeltspor og elektrificeres, men det er jo Banedanmarks problem og ikke DSB's ... Mig bekendt ejedes sporene af DSB.

Tilbage til **Næ** med RØ 1246. Ved **Remkoldedæmningen** stod der en del entreprenørmaskiner øst for banen. Der har i et par år været La 120 her, men efter påske går man i gang med at forstærke dæmningen. Derfor vil der være sporspæringer og La 40 en periode.

Efter et kort ophold en tur på **Lille Syd** med RØ 2458/2455 (MR sæt 18).

I **Kj** var ØSJS **M 8** startet op og spredte dieselerug over stationsområdet (her kunne en MR ikke være med;-) Også ØSJK's nyherhvervede LJ **M 32** holdt udendørs.
(JSL via BL)

Sø 8/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

Også to dobbeltture på **Lille Syd**, men intet specielt at berette.
(JSL via BL)

To 12/4 2012

Næ-ikf fortæller om dagligdagen

Først kørte jeg **Næ-Kh** med RØ 1238 (**MF 5008**, hvorfor får jeg ikke **5034** "Natteravnen").

I **Rg** var alle godssporene på plads igen, og i spor 6 holdt det østgående øltog.

Ved **Hh** (Hedehusene) overhalede jeg Alpha Rail Teams selvkørende skinnefræser **SF03-FFS** plus. Da jeg kørte fra **Htå**, var den ved at køre ud ad sidesporet mod **Tå** (Taastrup).

Derefter en tur til **Hk** og retur med RØ 2545/2548 (DSB **ME 1529** + 6 DD), hvor jeg ikke så meget materiel, men kunne se de omfangsrige forarbejder, der er i gang mellem **Lj** (Lejre) og **Pe** (Vipperød). På og ved drejeskiven i **Hk** stod **MF1023** + FS 1123 med nymalede vognkasser. **MY 105** stod bagved.

Efter en kort spisepause i kantinen på **Kh** gik turen hjem med RØ 4257 (stadig ikke **MF 34**, men sæt **5012**).

I **Gl** holdt en ÖBB Shimmns af typen med stålhætter; det er første gang i længere tid, jeg ser en coilvogn i **Gl**.

Inden **Vy** (Viby Sj) mødte jeg en CFL MX med ståltoget.

– *Betyder det mon, at Uaa's'en kommer med retur i nat?*

I **Rg** stod 8 DB/AE Habbi(II)ns + 3 DB Snps + 2 DB Roos-t + 1 DB Snps på udtrækssporet mod **Ro** og masser af bilvogne på pladsen.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Fr 13/4 2012

Tog 5231 (Sj-Str)

Tog RA 5231 (Sj-Str) kører rettidigt **Sj-Vem**

Vem

Vem an 10.34 (+1), hvor **FC Es** meddeler, at det krydsende tog RA 5224 (Str-Sj) er -9. Motorerne stoppes, da opholdet vil blive over 5 minutter.

Cirka kl. 10.47½ (+2½) ankommer tog 310 (Th.H-Vem), MjbaD **Ym 14+Ys**, **Tangen**, der normalt ikke har forbindelse til hverken tog 5231 eller tog 5224. Kl. 10.48 ankommer tog 5224 i spor 1.

Tog 5231 afgår 10.48½ (-9½). Der er stadig to La undervejs til **Ho**: La **80** i km 172,7-172,9 i mosepartiet lige Ø for ovk 339 i km 172,6 samt La **40** i km 174,9-175,0 hen over ovk 345 i km 175,0. Den sidste La **40** har været der siden en gang sidste år, og sporet ligger så godt, at det ikke vil være uforvarligt at køre 60 km/t.

Der er hele 10 minutters køretid **Bu-Ho** (mod normalt 9½), som kan køres på 9 minutter, så der vindes 1 minut, der tabes **Ho-Hm**, da der er La **80** i km 186,5-191,9 af de 8,5 km **Ho-Hm** og La **40** i km 194,5-195,3 på **Hm** station.

Hm

Skal tog 5231 krydse både tog RA 5230 (Str-Sj) kl. 11.15-15½ og til RV 3740 (Str-Fa) passerer kl. 11.26 i **Hm**?

Efter et opkald til **FC Str** må tog 5231 trække cirka 0,4 km frem til PU for spor 1 for at afkorte køretiden til **Str**. Tog 5230 – bestående af AR **AR 2044 + 2040** – ankommer kl. 11.16, og det lykkes at afgå kl. 11.16½ (-15) med tog 5231.

Str

Tog 5231 ankommer til **Str** kl. 11.21½ (-13½), og tog 3740 får kun 2½ minuts forsinkelse.
(BL)

KØREPLANER

Fr 13/4 2012 – ti 17/4 2012

Velkommen til Midtjyske Jernbaner – dine lokalbaner

Midtjyske Jernbaner – fusion mellem Lemvigbanen og Odderbanen

Togbus mellem Aarhus og Viby J i tiden fredag 13. april kl. 22.00 til tirsdag 17. april kl. 5.00

I tiden fra fredag den 13. april kl. 22.00 til tirsdag den 17. april kl. 5.00 skal en ny bro skubbes ind under banen mellem Aarhus og Viby J. Det betyder **Læs mere**

Kilde: <http://www.lemvigbanen.dk/index.asp?uID=2105137416042012154725>

I tiden fra fredag den 13. april kl. 22.00 til tirsdag den 17. april kl. 5.00 skal en ny bro "skubbes" ind under banen mellem Aarhus og Viby J.

Det betyder alle tog mellem Aarhus og Viby J erstattes af togbus over denne strækning.

Togbussen afdækker fra Aarhus H hhv. Viby J til den ordinære afgangstid for toget

I Aarhus afdækker bussen fra Lufthavnbusens holdeplads foran Aarhus H.

Ved Kongsvang standser togbussen på Christian X's vej

Følgende tog erstattes af togbus:

fredag den 13. april 2012:

Viby J afd. kl. 23.04

Aarhus H afd. kl. 23.15

lørdag den 14., søndag den 15. og mandag den 16. april:

alle tog

Endvidere **aflyses** mandag den 16. april følgende tog over **hele strækningen** Odder – Aarhus H – Odder:
Odder afd. kl. 7.20 og kl. 15.24

Aarhus H afd. kl. 7.59 og kl. 15.59

Kilde: <http://www.mjba.dk/index.asp?uID=2105137416042012155115&page=24>

Information vedrørende samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen

Der har været planlagt samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen med opstart den 11.12.2011.

Samdriften har vist sig, at være af et større omfang end først antaget.

Nu forventes opstart af samdriften i foråret 2012. Derfor sker der ingen ændringer ved køreplanskift den 11.12.2011. Når endelig start dato kendes udsender vi ny information.

Kilde: <http://www.lemvigbanen.dk/index.asp?uID=2105137416042012154725>

(BL)

GODSVOGNE

Fr 6/4 2012

Jeg kørte to omgange på **Lille Syd**.

I **Kj** stod der en del godsvoagne: På **udtrækssporet** mod **Ro** stod (set fra **Ro**):

GATX Za.. + VTG Za.. + 4 x DB/AE Habb.. + 4 x DB Roos(-t)

Ud for **remisen** stod en TWA/Nordwaggon Laais og en DB Roos-t.

Ved **læssevejen** stod DB Snps ⁷¹⁹ 31 80 4723 226-5 og 320-6, begge læsset med kraftige og til dels noget krogede egekævler. En skov i området læsset af og til egekævler til et træskibsværft i **Holland**, så mon ikke træet skal til **Holland**.

(JSL via BL)

On 14/4 2012

Der stod der 3 tomme DB Snps og 2 tomme DB Roos-t samt 5 DB/AE Habi(II)ns i **Kj**.

(JSL via BL)

FASTE ANLÆG

Fr 13/4 2012

Pakhusspor i Rj forsvinder

Kl. 10 går en orangeklædt mand rundt med et målehjul på perron 1's forlængelse hen mod det flot istandsatte pakhus. Læs i **Jernbane Tidende**, nr. 2/April 2012, side 36, artiklen om det pænt istandsatte pakhus.

Fra godsekspedition til festlokale

Det gamle DSB-pakhus i Ringkøbing har gennemgået en omfattende renovering.

Hen og spørg om formålet med opmålingen. Manden, der måler, fortæller, at sidesporet fra spor 1 og til pakhusets ramper skal fjernes inden 14 dage, idet busholdepladserne skal laves om. Cykelskurene forbliver urørte.

Billeder haster

– *Skal du have sporbilleder fra **Rj** inden fjernelse af pakhussporet, haster det.* Åh, det ville være godt med en Ardelt, der rg ind til at par brune Gs, der er blevet færdiglæssede ved pakhuset.

– *Er der nogen, der lige kan låne en Ardelt? Nærmeste mdt er vel **mdt Rd**?*

Sporskiftet ned til – er så meget sagt i **Rj** – hen til havnen ligger stadig under vejbroen med **Holstebrovej**. Både RØHJ og DSB's remise, drejeskiven og rghovedet er borte. Til øldepotet ligger der stadig spor samt mange på langs med og på læssevejen.

– *Hvor mange år varer det, før det bliver elimineret?*

Remisespor i Vem

Tog RA 5231 (Sj-Str) kører rettidigt **Sj-Vem**, hvor **FC Es** meddeler, at det krydsende tog RA 5224 (Str-Sj) er -9. Motorerne stoppes, da opholdet vil blive over 5 minutter.

Et par orangeklædte banearbejdere fra MjbaD går ovre med remisesporet og kratter i stenene for enden af sporet, der førte ind i den nu nedrevne remise – ikke langt fra den tidligere station for VLTJ. Her lå den sidst nedrevne af de to remiser i **Vem**.

Der bliver tid at spørge dem om, hvad der skal ske. Det er meningen, at SkinneBussen Gruppen Vestjylland skal have to spor, hvor det nuværende, tidligere remisespor bliver det sydligste. Der skal ilægges et sporskifte, så det muligt at komme ind i bygningen lige N for, som så bliver til en remise. Sporet skal vist sænkes, for at foreningens YM 15 kan køre under taget.

Læs under [PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER](#), hvorledes turen **Vem-Str** spænder af.

Ny usikret ovk Hm-Str taget i brug

I km 198,6 er der sidste år etableret en ny overkørsel, der skal tages i brug, når de tre nye, over 100 m høje vindmøller skal bygges på jorden tilhørende herregården **Quistrup**.

Da den nye usikrede ovk – indhegnet med aflåste gitterporte – passeres med tog 5231 omkring kl. 11.18, ses fem-seks røde lastbiler holde med tårndele til vindmøllerne. Ovk'en bliver sikkert låst op sidst på aftenen med tyndere tomgang eller i nat, når ingen tog kommer.

Kl. 23 cykles der ad **Hjermvej** ud til **Quistrup**, og nu er alle lastbilerne med ladvognene forsvundne. I det fjerne ses en halvvejs bygget vindmølle være belyst med gulligt lys. Der findes to markvejsunderføringer til markerne Ø for **Quistrup**. Den **røde** kran er over dobbelt så høj som det muligvis allerede rejste tårn, og en meget lang sektion gynger i vandret position nedenfor. To hvide lys ses på toppen. Det er hjelm lamper på to mænd. Anden sektion af mølletårnet løftes ikke op på plads efter en halv times venten. I mørket er det svært at se, men der står nok en færdigsamlet over dobbelt så høj vindmølle med en navhøjde på 80 meter længere mod S. Der skal rejses tre vindmøller, jf. lokalplan nr. 312 for **Str Kommune**.

(BL)

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Skanderborg-Herning](#) > [Naboinformation Skanderborg-Herning](#) > [Broarbejde i Silkeborg](#)

Broarbejde i Silkeborg

Udsendt til naboer 200 meter fra broen.

Banedanmark går om kort tid i gang med at renovere den midterste af de tre broer, der fører jernbanen over Vesterbrogade. Arbejdet begynder mandag den 23. april, og vi forventer at være færdige midt i maj. Dog kan vejrliget eller andre uforudsete hændelser betyde, at arbejdet bliver forsinket.

Er vejen åben?

Vesterbrogade vil blive indsnævret, men være åben for trafik i én vejbane, mens arbejdet står på.

Hvad går arbejdet ud på?

Vi opstiller stillads ved broen, bryder de gamle kantbjælker ned og erstatter dem med nye og højere kanter. Rækværket repareres, og vi udbedrer skader på betonen, inden vi til sidst fjerner stilladset igen.

Broen skal – lige som 21 andre broer på jernbanen mellem Skanderborg og Herning – vedligeholdes. Da togdriften på strækningen i forvejen er indstillet i forbindelse med et omfattende sporarbejde, benytter vi lejligheden til også at forny broerne, mens vi generer togtrafikken mindst muligt.

Hvornår foregår arbejdet?

Vi arbejder fortrinsvis i dagtimerne, men kan dog blive nødt til også at arbejde om natten. Nogle af aktiviteterne kan desværre være støjende, ligesom der kan forekomme støvgener. Desuden vil arbejdspladsen være oplyst, når der arbejdes om natten. Vi bestræber os på at genere mindst muligt, når vi arbejder.

Togtrafikken mellem Herning og Skanderborg erstattes på grund af sporarbejdet med togbusser i perioden 14. april – 12. august 2012. Se mere på www.arriva.dk.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16220>, fredag 13. april 2012
(BL)

Lø 14/4 2012

Tre vindmøller ved Quistrup

Efter en halv time er intet sket, så der cykles næste dag (det er lige over midnat) ind til **kmp Str.**

Der blev givet tilladelse til at passere den unummerede ovk mellem kl. 11 og 12, dvs. efter passage af tog 3740. Det ville have været godt med et billede af et vindmølleårn, der passerede en usikret ovk på strækning med strækningshastigheden 120 km/t.

– *Måske kommer mølletårnet til den anden mølle i morgen lørdag 14. april 2012?* Der kan etableres en spærring i tidsrummet fra kl. 5 til hen på eftermiddagen.

Kl. 8 besigtiges området igen. Som anet i mørket i aftes står længere oppe af bakken en færdigsamlet vindmølle med tre vinger. Højden til øverste vingspids bliver 133,5 meter. Ikke et menneske er at se, og tilsyneladende der er intet sket siden midnat. Den nederste af de tre vindmøller har tre vinger liggende ved siden af fundamentet, men ser ud til at mangle tårnet.

– *Måske kan en tårnlang transport over den usikrede ovk ses, men hvornår?*

Ved 16.30-tiden sker der vist intet, så et DSB-tog kan foreviges med 1½ vindmølle og et Arriva-tog med et nyt sted at fotografere fra ved den nye usikrede ovk i km 198,6. En over 5 meter høj jorddyngge giver gode muligheder for nye motiver i begge retninger.

(BL)

Sø 15/4 2012

Sporombygning i Vg

Viborg Kommune, Lokalplan 143

Område til center- og stationsformål omkring Banegårds Allé

A. LOKALPLANENS BAGGRUND OG FORMÅL. Baggrund.

Formål.

- at sikre areal til en ny rutebilstation,
- at sikre areal til en ny svømmehal,
- at sikre udvidelsesmuligheder for biblioteket i form af bebyggelse og grønne rekreative områder,
- at sikre mulighed for etablering af en stibro over Banegårds Allé ved Bibliotekskarreen,
- at sikre, at den gamle, karakteristiske remise, vest for banegården, bevares og indarbejdes i planen.

B. TILBAGEBLIK OG EKSISTERENDE FORHOLD.

Tilbageblik.

Banegården og jernbanekvarteret.

Banegården i Viborg ligger sært ensom for enden af den lange Jernbanegade, omgivet af et øde rangerterræn, en trøstesløs parkeringsplads og rutebilstationens manøvrepads. Først et stykke borte starter Jernbanegades tætte bebyggelse og dermed oplevelsen af at ankomme til en by.

Banegården er bygget kort efter århundredeskiftet, da jernbanen fik sin nuværende linjeføring. De første jernbaner fra Langå og Skive blev anlagt i begyndelsen af 1860'erne. Sporene løb ind langs Sønder sø og endte blindt ved en banegård ud for Set. Jørgens Vej.

Banen blev i 1896 lagt om i en gennemgående bue sydvest for den gamle bykerne. På grund af en stor lavning, der skyder sig ind fra søerne kom jernbanen og banegården alligevel til at ligge et pænt stykke fra byen. Og mellem jernbanen og byen så et helt nyt kvarter dagens lys.

Viborgs første banegård fra 1863 ved Sønder sø.

Side R7

Rundremisen.

D. LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING.

Kommuneplanen

Lokalplanen har områder beliggende i følgende rammeområder:

...

1.1. MC. 16 "Banegårdsområdet" (tillæg nr. 16 til kommuneplan)

1.1. OF. 15 "DSB"

...

Side R23

§ 1 LOKALPLANENS FORMÅL

...

at sikre, at den gamle karakteristiske remise vest for banegården bevares og indarbejdes i planen,

Side B1

§ 3 OMRÅDETS ANVENDELSE.

3.6 Delområde IV kan kun anvendes til offentlige og private kulturelle servicefunktioner, såsom museer, gallerier, restauranter, rekreative grønne områder og lignende, som naturligt kan indpasses i og omkring den fredede remisebygning.

Side B7

§ 4 VEJ-, STI- OG PARKERINGSFORHOLD.

Stier.

4.6 Der udlægges areal til et offentligt stisystem mrk. a-a i en bredde varierende fra 3,0 til 5,0 m.

Stisystemet består af følgende:

- en stiforbindelse langs banesporene fra vestbyen via Banegårdspladsen til sygehusområdet,
- en stiforbindelse fra banegårdspladsen til biblioteket og Vesterbrogade,
- en stiforbindelse fra Banegårdspladsen til Trekronervej,

Side B9

KORT

Side B 10

- en stiforbindelse fra Ringvejskrydset til rundkørslen Vesterbrogade/Banegårds Allé, samt en forbindelse mellem banegårdsområdet og bibliotekskarreen. Nedkørslen fra stibroen syd for banegårds Alle skal samordnes med byggeriet i delområde II.

Side B11

§ 6 BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING.

Delområde V.

6.19 Den eksisterende remisebygning i delområde V skal bebygges efter byrådets nærmere anvisning. Byrådet kan godkende, at bygningen kan erstattes og/eller ombygges indvendig til formål jfr. § 3.7.

Lokalplanens etape II, for bebyggede områder, blev endelig vedtaget af Viborg byråd på mødet den 18. maj 1995. Lokalplanen blev offentlig bekendtgjort den 14. juni 1995.

Kilde: http://viborg.planvis.dk/index.php?page_id=2&viewstyle=1&list_id=1549

Rundremisen er til salg

– *Rundremisen er til salg.* Der bliver også stiforbindelse op til rundkørslen ved **Vesterbrogade** og **Banegårds Allé**, fortæller en dame i telefonen, da der foretages en telefonisk forespørgsel til Vg Kommune, Teknik & Miljø.

På kortet ses rundremise og drejeskive være uden sporforbindelse, da stien skal passere S om drejeskiven.

Fire sporskifter i Vg

Der vil blive fire sporskifter tilbage i **Vg**. De to indgangssporskifter samt det stadig eksisterende sporskifte fra spor 2 og ind på pladsen til de mange fjernede sidespor. Lige foran hegnet omkring det gamle rangerterræn ligger det fjerde sporskifte. Den venstre gren af dette sporskifte fører stadig ind til den

nedrevne modtagecentralsmurstensbygning for forurenede materiale. Toakslede godsvogne blev sendt til KK i Ng.

Dette sidespor, der ender ved dæmningen med Indre Ringvej, skal fremover benyttes af overnattende Arriva Tog A/S litra AR.

Sidespor på Langåbanen

Hvis samtlige sidespor på de 102, 4 km på Langåbanen fjernes, undtagen et spor til et Linttog i Vg, vil der være 40,2 km og 62,2 km med enkeltspor samt 10 vigespor på de ti mellemstationer. Næsten al vedligeholdelse af **Langåbanen** skal fremover foregå med køretøjer med gummihjul.

Jeg er ikke klar over, om der fremover vil være end to sporskifter i **Sk**; eller bliver der 62,2 km uden andet end togveje.

(BL)

Ma 16/4 2012

Rettelsesblade 4406-4407 til TIB (V)

30. Bm-Tdgr

I **Æk** (Skærbæk km 36,7) er der byttet op på *-markeringen af de to fodnoter:

***) Standsignal 16.2.1 kun 400 m før *) Hastigheden gælder kun togsæt, øvrigt materiel 75 km/t.

Samtidig er der kommet en ny fodnote gældende for den sydlige ovk

***) gælder for ovk 81 i km 37,2.

Der er således tre fodnoter gældende for **Æk**

*) Standsignal 16.2.1 kun 400 m før

***) SR-mærke 11.5. kun 350 m før.

***)) Hastigheden gælder kun togsæt, øvrigt materiel 75 km/t.

35. Sj-Sd

Indkørselshastigheden er sænket fra 50 til 40 km/t. i spor 2. I kørselsretning **Sd-Sj** er ind- og udkørselshastigheden i spor 2 50 km/t.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4406-4407, **mandag 16. april 2012**

(BL)

UDLAND

To 5/4 2012

Skånaturen

Så har man været på farten igen – denne gang igen i **Sverige**. Jeg var sammen med **JSL**, **PKL** og **JSA** oppe og se Green Cargo Ma med kobbetoget fra **Hgb**, men inden vi nåede **Hbg**, var vi inde forbi **Malmö** for et meget hurtigt kig, inden vi kørte videre mod næste stop, som var **Landskrona**. Her så vi på lidt godsvogne, inden vi kørte til **Påarp** for at se et ældre svensk ellokomotiv, som hed **NR 200**, og som stod hos Netrail, som har et lille værksted dér.

Derefter kørte vi til **Hng** for at se TGOJ/Green Cargo **Ma 402**, som var i gang med, at rg til stammen, inden den skulle afgå.

Västra Torup

Inden den kørte, kørte vi af sted til **Västra Torup**, hvor vi ventede på, at den skulle komme forbi. Efter ca. 10 min efter ankomst kom den som tog Gt 4300 også susene forbi. Derefter kom der lidt Pågatåg forbi, inden vi kørte til

Klippan

Klippan, hvor **VIDA TMZ 1406** var ankommet med et tomt tømmer tog. Den skulle efter planen have holdt i 2 timer, men da vi ankom til **Klippan**, hvor den allerede klar til afgang. Lige efter, at et Pågatåg var ankommet fra **Hässleholm**, fik den afgang mod **Hässleholm** som tog Gt 49422.

Derefter gik turen tilbage til **Västra Torup** for at se lokalgodstoget til **Perstorp**, men den kom desværre ikke, men det var nok fordi, det var halv fredag i **Sverige**. Ellers kom der lidt Pågatåg forbi.

Klippan, Åstorp, Förslöv

Derefter kørte vi tilbage til **Klippan** for at kigge os lidt omkring, inden vi kørte mod **Åstorp**, hvor vi også kiggede os lidt omkring på stationen, inden vi forsatte nord på op til **Hallandsåsen** ved **Förslöv**, for at se

stentoget med NetRail's Ma 827 fra **Halmstad**, men efter 1 t 30 min.s ventetid og intet stentog, måtte vi opgive det og vende snuden hjemad via **Hbg**.
(KP via BL)

Få stednavnene fæstet på kort

Det vrimler med udenlandske stednavne, du måske ikke kender ret mange af. Det samme behov opstår også ved at læse artiklerne, **Skåne** og **Sverige**, i Jernbanen 1/2012, side 24-27. Her vil en landinspektør straks supplere artiklerne med flere kort, så læseren skal få stednavnefastlagt på kortet og dermed lagret i hjernens huskeboks. Til den næste tur dertil er strækningerne og bedst de pågældende stationsnavne indtegnede på specialkort.

I den elektriske verden er muligt at henvise til links om kort, men det er som regel umuligt at skræddersy kortene til de specifikke artikler. I stedet bringes nogle links, hvor det som oftest forgreningsstationers navne er angivet. Her følger nogle links:

<http://runeberg.org/nfcp/jvgkarta.html> viser et jernbanekort over hele **Sverige** fra 1936.

http://www.historiskt.nu/kartor/00sv_overs.html **JÄRNVÄGSKARTA SVERIGE (översikt)**. Ved klikke på underkort fremkommer mere detaljerede jernbanekort.

http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_5570.aspx

Trafikverket, Översiktlig järnvägskarta, Sverige

Lav under [**Foretrukne**] et underbibliotek med f.eks. titlen [**Sverige**] og gem links deri.

De mest grundige angivelser af de svenske jernbaner at have stående på hylden er:

Järnvägsdata 1999

Smalspår och sjöfart i Bergslagen 802-banorna

Diverse publikumskøreplaner

Beretning om påsketuren til **Skåne onsdag 5. april 2012** fortsætter ...

(BL)

Påskeferie i Skåne

"Påskeferie" denne dag, jeg tog på udflugt til **Sverige** med *JSA*, *KP* og *PKL*.

Efter en hurtig tur gennem **Malmö**, hvor ikke noget nåede at fange vor interesse, fortsatte vi nordpå.

I **Landskrona** stod mange godsvogne, ved EuroMaint's værksted bl.a. en del TWA Shimmns⁹⁶¹, der er leveret retur fra SSAB da DB Schenker overtog en del af transporterne fra Domnarvet fra Green Cargo. Oppe ved stationen stod NetRail's flotte Tbis 23 74 S-NR 571 5 488-6 og to VTG Eanos 37 80 5376 823-0 og 826-3. VTG's Eanos har flere forstærkninger på vognkassen end en standard Eanos, og så har den en slags ventiler på undervognen for aftapning af væske, men hvad det præcist går ud på, har jeg ikke fundet ud af.

Pårup

Derfra fortsatte vi via **Gantofta** til Maskinistgatan i **Påarp**, hvor vi foran NetRail's hovedkontor (og lille værksted, men ingen sportilslutning) kunne beundre NetRails seneste nyanskaffelse: Lidingöbanans lille søde SSLidJ 200 bygget af ASEA i 1929. Lokomotivet, der kan køre både på strøm fra køreledning (750 V DC) og akkumulatører. Sammen med et andet el/akkulokomotiv blev lokomotivet brugt i den omfattende godstrafik på Lidingöbanan til primært AGA, Margarinbolaget og Shell.

SL meddelte i **december 2011**, at man ikke længere ville have lokomotivet stående, og at det ville blive skrottet, hvis ingen interesserede meldte sig. Det så derfor dystert ud for det lille lokomotiv, indtil Jochum Ressel fra NetRail besluttede sig for at bevare lokomotivet. Det kom til **Påarp torsdag 29. marts 2012** og savner endnu puffer og strømaftager. Det kan ses fra jernbanen, og i NetRail's kontortid kan lokomotivet fotograferes i firmaets gård.

Hbg

Næste stop var godsbanegården i **Hbg**. De tomme vogne i kobbertoget holdt klar, og langt ude kunne vi se en Ma køre rundt. Fra perronen på **Ramlösa** station og broen over den store rangerbanegård så vi så Ma 402 rangere til vognene.

Nu gik turen ud til **Pålstorpsvägen** mellem **Perstorp** og **Västra Torup**. Her kom Ma 402 (bygget i 1954) så klokken 13:45 (cirka 10 min før tid) med Gt 4300 (Helsingborg Gbg-Kolbäck).

Herefter kom X11 3184 "Eric Persson" med Rst 1871 (Hm – Hb) og X11 3111 "Kalle på spången" med Rst 1870 (Hb-Hm).

Klippan

Bilen blev startet igen og vi kørte til Klippan, hvor vi håbede at se Vida TMZ 1406, der skulle have ophold med Gt 49422 fra 14:42 til 16:03. Vi fik hurtigt øje på den meget flotte TMZ med en stribe tomme Vidavogne (ex. SJ og NSB Kbps/Os).

Klokken 15:02 ankom X11 3111 "Kalle på spången" med Rst 1873 (Hm-Hb), skifterne med lagt om og TMZ'en fortsatte mod **Hässleholm** og (formodentlig) **Vislanda** og **Alvesta**.

Vi kørte atter østpå til **Pålstorpsvägen**, hvor vi håbede at se et godstog (vi skulle nok være meget heldige for at se MTZ'en). Undervejs kigge vi efter lokalgodstoget Gt 6251, der skulle rangere i **Perstorp**, men måske fordi det var "kort dag" op til påske, var det enten kørt meget før tid eller aflyst. Det godstog, vi havde håbet at se ved **Pålstorpsvägen**, kom heller ikke, men vi så Rst 1824 (Hb-Hm) bestående af X11 3107 "Piraten" + 3184 "Eric Persson" og Rst 1875 (Hm-Hb) bestående af X11 3170 "Nils Ludvig" og 3112 "Tycho Brahe" i det flotte landskab.

Perstorp

Herefter kørte vi vestpå til **Perstorp**, hvor vi kørte ned forbi **Perstors** Industrier's store område. Gemt bag en del træer så vi en stor blå rangertraktor, det må have været Z67 648. Der stod også flere tankvogne inde på området.

Under et stop i **Klippan** så vi det nye spor til DHL's store lager, der modtager en del godsvogne, bl.a. DB Hbbills³¹⁰ og³¹¹. På sporet til lageret stod Hbbills 311 41 80 2476 026-0 og 074-0.

Åstorp

I **Åstorp** stod InfraNord DAL 3197 (ex Z67 638) med et par tomme vogne, der bruges til transport af tunnelelementer fra Hasslarp til byggeriet af Hallandsåstunnelen. Det er efter min mening langt den flotteste type Z67J

I **Åstorp** stod også en InfraNord G1205/1206, mange hensatte TWA/Nordwaggon Laaips⁹⁶² og en håndfuld NetRail Laags⁰⁷¹ (ombygget fra Hbins⁷⁶³), der var leveret retur fra Argo Bohemia.

Nedlagte Förslöv

I håbet om at se NetRail Ma 827 med det læssede stentog Gt 47901 (Halmstad Rbg – Trelleborg), der var med i den daglige graf, kørte vi op til en lille overkørsel lige nord for **Förslöv**, hvor vi så ventede fra godt 17:30 og godt halvanden time uden at se andet end et par Øresundstog, bl.a. sæt 53 + 93 som Rst 1099.

Om stentoget er kørt meget før, efter tid eller måske været aflyst, inden sidste opdatering af den daglige graf, vides ikke ...

I **Hbg** kiggede vi lidt ved SweMaint's værksted, og så det svage aftenlys bl.a. deres Z64 40-74-944 0 134-9, oprindeligt Z64 418. På dette værksted stod der mange TWA/Nordwaggon Shimmns⁹⁶¹. Der var også nogle nyreviderede AAE Sgns. Rush Rail/Tråttåg skal have 200 "nye" AAE Sgns, der skal ombygges til tømmervogne.

Selv om Ma 827 desværre snød os, havde vi en rigtig god dag i flot, men lidt koldt vejr, først oppe på **Hallandsåsen** trak der skyer ind og tog det meste af lyset.
(JSL via BL)

DIVERSE

4/ 2012

Mand påkørt af Arriva-tog i Ringkøbing

ULYKKE En 40-årig-mand er i kritisk tilstand, efter at han 26. marts blev påkørt af et Arriva-tog nær Ringkøbing Station. Manden blev kørt i ambulance til Brejning, hvor en helikopter tog over og fløj ham til Skejby Sygehus i Aarhus. Togdriften var efterfølgende indstillet i et par timer, mens hændelsen blev undersøgt. Politiet kender endnu ikke årsagen til ulykken.

IC2-togets lillebror, IC2, er også langt fra at følge den oprindelige leveringsplan. DSB har bestilt i alt 23, og de 11 skulle nu være i drift. AnsaldoBreda har dog ifølge Ingeniøren kun leveret tre, og kun et kører i test.

Kilde: **Arriva UPDATE**,
nummer 38,
april 2012, side 3

SIGNALER Banedanmark har skrevet kontrakt med Alstom om levering af signalsystemer til DSB's og Arrivas tog. Kontrakten har en værdi af 1,5 milliarder kroner, og dermed er alle kontrakter på det nye signalsystem på plads.

UDBUD Arriva i England er blevet prækvalificeret til at byde på Great Western-udbuddet med togtrafik fra London til byer i det vestlige England og Wales' Great Western har 90 millioner passagerer om året.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 38, april 2012, side 6

4 KORTE

IC4-tog kører uden toiletter

APRILSNAR Ingeniøren lavede 1. aprilsjov med DSB ved at annoncere, at toiletterne ville blive fjernet fra IC4-togene for at skabe plads til flere siddende passagerer. Passagererne ville i stedet være henvist til Kvik-toiletter på perronerne.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 38, april 2012, side 7

SKUDÅR Den 29. februar kom bag på billetautomaterne på S-togsbanen i København. Billetterne blev derfor stemplet med 1. marts, men DSB lovede i Radioavisen,

at det ikke ville koste passagererne en bøde.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 38, april 2012, side 8

KAMPAGNE Mixtur indleder 2. april sin forårskampagne, der skal tå flere til at benytte den kollektive trafik på strækningen mellem Herning og Aarhus. Mixtur er et samarbejde mellem Midttrafiks busser og Arrivas tog.

FÆRGER Det tyske rederi FRS Group har indsat en ny hurtigfærge mellem Aarhus og Kalundborg. Hurtigfærgen hedder Dolphin Jet, har plads til 744 passagerer og klarer overfarten på halvanden time.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 38, april 2012, side 9

4 KORTE

Busser i stedet for tog

SPORARBEJDE Banedanmark indleder 14. april sporarbejdet på strækningen Herning-Silkeborg. Der kører ingen Arriva-tog under sporarbejdet, men derimod togbusser, der bliver kørt af Arriva Midtjylland.

Rejseplanen bliver mobil

MOBILT Der var i januar 2012 – for første gang nogensinde – flere, der benyttede rejseplanen på mobilen end på internettet. 650.000 danskere har i dag downloadet Rejseplanen som app til deres smartphone.

Trinbrætter bliver nedlagt

VESTBANEN Hesselmed, Søvig Sund og Elkærdam bliver nedlagt som trinbrætter på Vestbanen,

fordi kun meget få passagerer står af og på. Det ville koste 800.000 kroner at opgradere hvert trinbræt til de nye tog og til Rejsekortet. Trinbræt-

terne i Hyllerslev og Dyreby bliver til gengæld opgraderet.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 38, **april 2012**, side 10

ÅRSREGNSKAB DSB kom ud af 2011 med et underskud før skat på 858 millioner kroner. Underskuddet skyldes især tabsgivende kontrakter i Sverige og nedskrivninger på de stærkt fejlbehæftede IC4-tog.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 38, **april 2012**, side 11
(BL)

Lø 14/4 2012

Forberedelserne til det omfattende arbejde med at reparere jernbanebroen over Limfjorden er allerede godt i gang. Foto: René Schütze

Udskiftning af broklap koster 3 mio.

Limfjorden: Bladt Industries fra Aalborg er blevet udpeget af Banedanmark til at udskifte broklappen og tage den tunge kontravægt ned fra jernbanebroen i Aalborg. Og i går morges var forberedelserne til det omfattende arbejde allerede godt i gang.

Ifølge sektionschef Helle Bøhl Møller fra Banedanmark kommer det til at koste 3 mio. kr., og aftalen med Bladt Industries indebærer, at arbejdet skal være færdigt om 10 dage. Det skriver nordjyske.dk. Det betyder, at der i uge 17 kan blive åbnet for sej-

lads gennem Limfjorden for skibe. Bladt Industries er nu i gang med detailplanlægningen, og man forventer, at en del af broklappen på ca. 200 tons og kontravægten på omkring 400 tons fjernes i næste uge.

Kilde: **Morgenavisen Jyllands-Posten**, **Indland**, **lørdag 14. april 2012**, side 3
(BL)