

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 30. juli 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 2/7 2012

Hector rangerede i **Kd** med Northrail "MK" 92 76 0322 125-2 DK-RSEJ (ex MK 606). Klokken 13:45 kom rangertrækket op fra **Caspar Müllers Gade**, og ved 15:30-tiden blev der skiftet vogn ved kraftemballagen Smurfit Kappa, hvorved Northrail MK'en kunne fotograferes ved siden af DB Schenker MK 613. Endelig gik turen ved 16-tiden til **Nordhavnen**, først for at hente tre (var det vist) TWA Hirrs 4 og/eller 6, derefter for at sætte vognene læssede vogne på kajen.

(JSL via BL)

Lø 7/7 2012

I **Pa** så jeg DSB ME 1532 hente vognene fra nattoget (der ikke kom længere end **Pa**, fordi EA'en havde bremsefejl). I **Pa** stod bl.a. Hector Rail 242 516 "FERDINAND". Der kom et par tog med mange AAE TWIN-vogne; de får nu trin, så man kan stige op i lommen og modificeret andre småting.

(JSL via BL)

Lø 21/7 2012

35.000 spejdere skal på lejr ved Krunderup NV for Ho

Oplevelsesplan

De tre lokotrukne særtog fra **Kh** skal ankomme til **Ho** kl. 10.20, 13.20 og 15.20 og returnere på minuttal 45 – altså 25 minutter senere. For at være ved det første særtog skal jeg med tog fra **Str** kl. 9.19 og vil kunne komme hjem fra **Uu** (Avlum, km 17,7) kl. 17.47. Det vil tage 7½ time at få tre billeder af de tre styrevognstog med et ME-lokomotiv forrest og få tre billeder med en styrevogn forrest. Det er for megen spild af tid, så det nøjes med at se det første ankomme til **Ho**; de to andre skal fotograferes mellem **Uu** og **Luj** (Lundby Jylland, 1978-2003, km 15,2). Tre kvarter før ankomst af det første særtog stiges der af i **Ho**, og forhåbentlig er de fleste de mange spejdere uniformerede. Over middag rejses der til **Uu** i km 17,7 med en tohjulet spurter.

(BL)

Tog EP 6315 (Kh-Ho), ME 300, i Ho

Kh af 6.15, **Ho** an 10.20 står der i TA, men allerede kl. 10.17½ (+2½) ankommer i spor 3 i **Ho** DSB ME 1523 + B 7719 + 7706 + 7761 + 7754 + Bk 7822 + ABs 7922. Et par DSB-folk forsøger at få toget standset det rette sted ved den ensidede mellemperron 3, men den første dør kommer lige forbi perronenden. Så går der flere minutter med at få frigivet dørene. Ingen kan komme ud! Endelig vælter det ud med uniformerede spejdere, og flere billeder kommer i hus.

Der er 110 siddepladser + 11 klapsæder i en toetagesvogn litra B, så i et 7-vogntog er der omkring 840 siddepladser.

(NKO BL)

Tog EP 6339 (Kh-Ho), ME 300, Uu → Ts

Kh af 9.15, **lb** (12.54)-57, **Uu** 13.07.

Ved det vestre, fremskudte signal kan nummeret ikke læses på ME'en kl. 13.12½ (-4½); det gøres på returløbet.

(JG BL)

Tog M 6340 (Ho-Kh), ME 330, Ts → Uu

Ho af 13.45, **Ts** 53, **Kh** 17.42.

Der findes et motiv med forgrund i form af det ● overkørselssignal til ovk 30 og bagsiden af overkørselssignalet til ovk 34. 6 toetagesvogne + ME 1532 passerer kl. 13.58½ (±0).

Tog EP 6349 (Kh-Ho), ME 330, Luj

Kh af 11.15, **lb** (14.54)-56, **Uu** 15.07, **Ts** 12, **Ho** an 15.20.

Ventetiden kan fordrives bl.a. med sove i tyve minutter i læ for blæsten ved det gamle sidespors gule låge ind til det nedlagte sidespor til **Luj**. Der kunne man før i tiden se særtog med MX + MY med tankvogne fyldte med NH₃ rangere. Forinden blev der lavet omløb i **Ts**, hvor spor 1 er så kort, at vognen først skulle afkobles, når maskinen holder forbi PU'en!

Kl. 15.14½ (-6) passerer DSB ME 1537 + 6 toetagesvogne km 15,2, hvor sporskifte S 1/S 2 til **Luj** lå.

Ved og i Ts

Et ordinært MR-tog passerer første afstandsmærke til **Ts** omkring 15.35, og det fremskudte signal viser *****; så ved man godt hvorfor. Der vinkes til lkf. Ved **SPAR** i **Ts** provianteres der og kig ved ovk 21: MR i spor 1. Jo, besat. Ovk 20 sikres af det nogenlunde rettidige MR-tog til **Fa**, og der vinkes anden gang til lkf. En km efter **Ts** overhaler MR-toget atter cyklisten, men da vejen ligger flere hundrede meter fra banen, kan der ikke lade sig gøre at vinke tredje gang til lkf!

Tog M 6350 (Ho-Kh) ME 330, Ho → Ts

Ho 15.45, **Ts** 52, **Kh** an 19.42.

En mark med forgrunde, heste, og i baggrunden flere heste liver op på det flade stykke bane fra ovk 15 til **Ts**, da 6 toetagesvogne + ME 1537 passerer kl. 16.01 (-14).

Danmarks største spejderlejr

Til Danmarks største spejderlejr ved **Krunderup** NV for **Ho** vil der i dag komme omkring 35.000 spejdere. Desværre kommer der kun tre særtog med sjællændere med hver under 1.000 unge; resten med busser. Nu om stunder køres der ikke flere spejdertog. Det kunne være eksempelvis fra **Es**.

Desværre er der ret fladt over det meste af de 240 ha, så et overbliksbillede bliver ikke så godt som ønsket. Cyklet 40 km i strid modvind.

(BL)

Lø 28/7 2012

MY-godstog afgår fra Vj

Omkring kl. 11 afgår fra spor 2 en rød MY med grå sider tilkoblet mange tomme fladvogne samt **gule** sporombygningsmaskiner.

(Passager via BL)

Sø 29/7 2012

Hjemkørsel i forbindelse med spejderlejr i Ho

Tre særtog skal afhente de sjællandske spejdere, der kom til Ho lørdag 21. juli 2012 med tre særtog. Alle tre særtog var trukket af litra ME. Læs den foranstående beretning herom.

Hjemrejsen skal desværre kun ske med et MF-togsæt og to ME-lokomotivtrukne tog. At det er tre MF-togsæt "pynter" lidt på det at være ikke "normal" toggang. Litra ME som trækraft sker på disse breddegrader kun i forbindelse med Ho Cup og Hancock Cup samme dag. Kørslerne til Thy Cup den **27. og 30. december** hvert år har været MR-togsæt i de sidste åringer.

- Første togpar:** Tog M 6425 (Fa-Ho), 3 MF, Hr 7.31½-32, Ho 8.09.
Tog EP 6430 (Ho-Cph) 3 MF, Ho 8.20, Hr 8.(47)-47½ (særtogskrydsning).
- Andet togpar:** Tog M 6439 (Kh-Ho), ME 330, Hr 8.44½-47, Ib (55)-57, Uu 9.07, Ho 9.20.
Tog EP 6440 (Ho-Kh), ME 330, Ho 9.50, Id 10.(08)-13, Hr 10.(26)-38.
- Tredje togpar:** Tog M 6449 (Kh-Ho), ME 330, Hr (10.54)-11.10, Ts (33)-40, Ho 11.48.
Tog EP 6450 (Ho-Kh), ME 330, Ho 12.05, Uu (18)-20, Hr (36)-36½.

Kilde: Toganmeldelse nr. 2469, **mandag 9. juni 2012**

For den kræsne fotograf er der hårdt skåret kun to af de seks særtog, der at værd at bruge tid på:

Tog M 6439 med ME mellem **Uu** 9.07 og an **Ho** 9.20 samt

tog M 6449 med ME **Ts** 11.(33)-40, **Ho** an 11.48. Normalt er lokomotivet forrest i særtog fra **Kh** hertil.

Landskabsmæssigt er de fleste variationsmuligheder til motivvalg mellem **Uu** og **Ho**. Der er flere kurver, så det valgte sted kan i solskin tilpasses, således at togets front vil være belyst. Først ved **Ty-Gw** (Thyregod-Give) er der på den tidligere privatbane VGJ atter et godt kuperet landskab til **Vj**.

Slagenes gang

8.48½ (-3) **Uu** ankomst med tog L 1624 (Ti-Fa). Cykler S ud af **Uu** til markvejbro fra 1960.

9.07½ (-2) Foto af tog 6439 trukket af DSB ME 1509 + B 7747 + 7755 + 7701 + Bk 7824 + ABs 7924, der lige har sluppet ovk 44, hvor **Trt** (Troelstrup TL, † **lørdag 21. maj 1955**) lå. Mere om **Trt** kan læses under **FASTE ANLÆG**.

9.23 (-3) **Uu** afgang med tog RV 3717 (Fa-Str) til **Ho**. Racercyklen i DSB MRD 4216.

9.50 (±0) **Ho** afgår 6440 med 6 toetagesvogne skubbet af ME 1509.

11.43 (-5) **Ho-Ts** sikres ovk 15 i km 6,2. Vældig, tog 6449 er afgået rettidigt fra **Ts** kl. 11.40! Stor overraskelse, da et MR-tog kommer "bagfra". Det er tog RV 3740 (Str-Fa).

11.48½ (-7) **Ts-Ho** høres en dejlig ME-lyd over 3 km borte. Ovk 15 sikres, og DSB ME 1515 + B 7757 + 7736 + 7720 + 7713 + Bk 7805 + ABs 7914 blæser forbi som tog 6449.

12.05 (±0) **Ho** afgår tog 6450 fra spor 1 med ME 1515 som skubbende lokomotiv.
(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 9/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

To dobbeltture på **Lille Syd**, først 3418/2415 i MR sæt 45, uden noget specielt at bemærke undervejs. Derefter kørte jeg RØ 6440 fra **Næ** til **Kj**, hvorefter jeg 11 minutter senere fortsatte til **Ro** som RØ 82440 (også med længere ophold undervejs). Det var fordi det sidste tog fra Festivalpladsen skulle køre inden jeg kunne komme til. Da jeg passerede Festivalpladsen var personale fra Banedanmark også allerede ved at fjerne LA-tavlerne på 40 km/t. Hjem med 2439, også med MR sæt 45.
(JSL via BL)

Ti 10/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

Jeg mødte allerede klokken 05:53 og kørte først RØ 1701 fra **Næ** til **Nf** med DSB ME 1527 + 5 DD. RØ 1701 er RØ 2201, der er omlagt med stop i **Vy** (Viby Sjælland) og **Bo** (Borup) pga. sporarbejde. Alt dette fremgår af toganmeldelse 2518, men er indarbejdet i vore ture gældende fra **søndag 1. juli 2012** til **søndag 12. august 2012**. Jeg kan ikke mindes, en TA har været indarbejdet i turene; man plejer så også at lave en rettelse til tjenestekøreplanen.

Fra **Nf** gik turen til Kh med RØ 1214 i samme stamme. I **Htå** skiftede toget dog tognummer til 314 (også TA 2518), sikkert fordi toget fortsætter til **Hgl**.

I **Nf** stod der to ME'er med DD-stammer, bl.a. DSB ME 1509. Der er sikkert ME og DD i overskud mens der kører MR på **Nordvestbanen**.

I **Vo** stod en 10 t motortrolje med en Malus Uikks læsset med en borerig, den bruges sikkert til jordbundsundersøgelser. Hver nat er der ændringer i toggangen på **Sydbanen** på grund af disse undersøgelser, der er en forberedelse til udbygningerne i forbindelse med den faste **Femern**-forbindelse.

I **Næ** holder Arkil fortsat til med deres "Sonic Rail Bed-Sampling", "Knagsted-troljen" 99 86 9681417-2, trolje 146 og de to boreprøvevogne (Malus Uikks 44 74 9911 009-9 med gul påbygning og den tidligere Carlsberg/OHJ-vogn, pt. uden nummer).

I **Rg** stod der 6 Uacns til losning for Faxe Kalk, 1 DB/AAE Habbi..., MK med en lang stribe læssede bilvogne og bagved dem cirka 3 DB Snps(-x)⁷¹⁹ med stålprofiler eller kort spunsjern.

På det spor, hvor man plejede at parkere MZ'en, stod en DB Hbbi...^{305/306}, måske til P.P. Jensen, der endnu ikke har fået sporforbindelse til deres nye pakhús.

Lige før **Ro** bemærkede jeg, der stadig ikke er spor der, hvor **Nordvestbanen** går under **Vestbanen**,

I **Htå** mødte jeg RSC MZ 1459 med godstoget til **Kj** bestående af DB Habbins³⁵⁴ + DB Habins³⁴⁷ + 2 DB/AAE Habbi... + 2 bogietankvogne.

I **GI** stod der 2 DB Snps-x⁷¹⁹ læssede med kort spunsjern. Det ser ud til, at alle tjenestevognene, der kom til **GI** fra **Ro**, stadig står i **GI**, men nu flyttet ud ved SMC.

Ved **Hif** (Hvidovre Fjern) holdt 2 IC4-togsæt på banen fra **Klv** (Kalvebod) og ventede på at komme mod vest.

Fra **Kh** returnerede jeg til **Næ** med RØ 1721 (omlagt 2221 med lidt ændrede minuttal og stop i **Vy** og **Bo**).

I **Hh** (Hedehusene) stod gul MK 619 med en DB Hbbi...^{305/306} og en TWA Habbiins¹⁴ klar til at køre mod **Htå**.

I **Ro** kom jeg ind på TUS-togvej i spor 2, da toget fra **Lj** (Lejre) skulle på tværs i vestenden af stationen. Jeg kørte nu med DSB ME 1524 og 4 DD og fik udkørsel samtidig med, at DSB ME 1519 fik udkørsel fra spor 1 med 5 DD til **Lj**. Og kører man i 1524, skal man ikke prøve og køre om kap! Godt nok havde jeg 40 km/t. det første stykke, hvor det andet tog nok har haft 60 km/t, men alligevel lykkedes det mig ikke at indhente toget, inden banernes skiltes ad. Så ME 1519 må trække noget bedre.

Lige før **Vy** mødte jeg DSBM MZ 1425 solo.

I **Rg** stod Laaers 560 25 80 4371 482-7 og så meget ny ud. CONTC Köf 258 og skinneaflysningsvogn 200 står også stadig i **Rg**. Den nye parkeringsplads ser ud til at være asfalteret.

Det er svært at holde tid på Sydbanetogene. Der er La 40 på **Msbro** (Masned Sundbroen), **Remkolded**dæmningen (ved **Kr** (Klarskov 1909-1982)) samt i sydenden af **Rg** station spor 3; dertil kommer de 80 km/t. på **Sbro** (Storstrømsbroen).

Derefter en tur i DSB MR sæt 93 som RØ 3434/2431 på **Lille Syd**.

I **Kj** stod MY 1154 og MX 1006 udendørs sammen med de to gule Köf-traktorer, mens MX 1019 kunne skimtes inde i remisen.

En uistandsat ØSJK Triangel er kommet ud og holder på pladsen sammen med diverse ØSJK-vogne.
Mens jeg holdt i **Ro**, kom DSBM MZ 1425 listende gennem spor 2 med 1 IC4-togsæt.
(JSL via BL)

On 11/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

Jeg mødte klokken 05 til den faste morgenrådighed og blev ringet op ved 8-tiden om at jeg skulle ud og køre RØ 3430 og 2427 med MR sæt 93. Undervejs mødte jeg en repræsentant fra Rygters Byro, der kunne fortælle at det er Faxe Kalk, der modtager kalk i **Rg**, men at de er meget lang tid om at losse vognene (de bruger dem nok som en slags lager). Det er en jordvold ved den bygning, der tidligere husede TDC, der forsinker sidesporet til P. P. Jensen i **Rg**.

Generelt er der mindre tilbagegang for godset på **Sjælland. GI** har en lille tilbagegang (men der har dog været flere vogne igen den senere tid).

I **Htå** er tilbagegangen større, øltoget er aflyst på visse afgange og Mærsktoget kører med færre vogne end ellers, og enkelte tog kan være aflyst. Men i **Kj** går det rigtigt godt, Junckers modtager stadig mange vogne, og Holship modtager også mange vogne med Ytong.

(JSL via BL)

Fr 13/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

15:40-23:15 med to omgange på **Lille Syd**.

Med 2452 måtte jeg indrangeres i **Kj**, da den store overkørsel 115 var i uorden. Jeg bremsede op foran overkørslen, og da alle biler holdt stille (lyskrydset har nok virket, som om bommene var nede) truttede jeg i tyfonen og listede over overkørslen i overensstemmelse med den besked, jeg fik ved indrangeringen.

I **Ro** var man gået i gang med at grave ned til en bro i vestenden af stationen, spor 3 og 4 er spærrede.
(JSL via BL)

Lø 14/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

Lørdag 14. juli 2012 22:40-06:22, en omgang på **Lille Syd**, forsyning, vask og komponentudskiftning m.m.) og til sidst klargøring af MR til dagens første tog = RØ 2414 om søndagen.

(JSL via BL)

Fr 20/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

Arbejde 07:10-15:45 med de næsten traditionelle to omgange på **Lille Syd** ... På den sidste omgang holdt DSB C 708 på drejeskiven i **Ro**. Nærmere stationen holdt CONTC trolje 36. Arbejdet med broen i vestenden af **Ro** station skrider kun langsomt frem.

Depotet i **Næ** vil være åbent i forbindelse med kulturnatten i **Næ fredag den 5. oktober 2012** og MA-lyntoget vil køre fire dobbeltture mellem **Næ** og **Vo** i tidsrummet 18:00-22:50.

(JSL via BL)

Ti 24/7 2012

CFL Cargo med cementtog til Kj & IC3 på Lille Syd m.v.

I dag så jeg klokken 15:38 T66K 714 + AAE Rens (b) + AAE Rens (grå) + AAE Rens (b) + Nacco Res (blå) + AAE Rens 1 33 85 3988 030-6 (b) + TWA Laaiims 23 80 4223 088-4 + TWA Laaiims 23 80 4223 072-8 + NACCO Res 37 80 390 0 156-5 (blå) + NACCO Res 37 80 3915 382-0 + AAE Rens R4 33 68 398 9 471-2 (grå) + AAE Rens R4 33 68 398 9 319-6 (grå) + NACCO Res 37 80 390 0 151-6 (blå) ved **Lw** (Lille Skensved) som CG 6665 på vej mod **Kj** (en time før tid). Toget var læsset med cement i sække til STARK. I hvert fald to af de grå AAE Rens var lejet af "DEUNA ZEMENT", de brune AAE Rens og de blå NACCO Res kunne jeg ikke se lejer på.

Klokken 16:25 blev toget set – efter omløb – hvor det blev trykket ned på havnen, delt på to spor og T66'en stoppet.

Derefter hurtigt hjem og sove inden nattens arbejde ..., hvor jeg mødte 23:59 for at køre pass. til Kh i 84274 ...

(JSL via BL)

(fortsætter)

On 25/7 2012

CFL Cargo med cementtog til Kj & IC3 på Lille Syd m.v.

(fortsat)

... og klokken 05:08 **onsdag 25. juli 2012** var der så afgang med RØ 1701 (DSB ME 1505 + 5 DD, ME 1505 kørte virkelig godt, elbremsen tog rigtigt godt, og ME'en kunne naturligvis ikke gøre for, at I-signalet til Ringsted ikke ville vise kør, og derved forsinkede toget små fem minutter).

I **GI** holdt en gul Res – sikkert fra OnRail – læsset med stålprofiler. I farten kunne jeg naturligvis ikke nå at se meget, men mon ikke den er indlejet af CFL Cargo. Normalt ser man kun de **gule** OnRail Res (der har gulv af stålplade) brugt ved sporarbejder.

I øjeblikket har vi otte MR i **Næ**, og da vi kun bruger de fem, er der normalt rigeligt med reserver. Det var der dog ikke i dag, hvor to IC3-tog måtte springe til:

MF 5064 kom til **Næ** som M 6010 (Nf-Næ) og kørte derefter RØ 2428, 3425, 3438, 2435, 2448, 3445, 3458, 2455, 2468, 2467, 2480 og 2479.

MF 5042 kom til **Næ** som M 6023 (Cph-Ig-Næ) og kørte derefter RØ 3446, 2443, 2456, 3453, 2472 og 2471.

Efter endt kørsel på **Lille Syd** skal de to MF-sæt i nat kobles på M 8208 og afgang fra **Næ** 02:13 til **Kh** 02:54. M 8208 kører, mens der laves prøveboringer på **Sydbanen**, og består fra **Vo** i dag af MF sæt 58 og 49.

OI

Ved 16:40 kørte jeg til **OI** (Holme-Olstrup), hvor jeg så:

Klokken 17:04 kom RØ 2443 med MF sæt 42, RØ 3454 toget skulle være krydset men kom ikke og var aflyst pga. tekniske problemer.

Cirka 20 minutter senere var der krydsning med RØ 2456 (MF sæt 42) og RØ 3445 (MF sæt 65).

Og igen en halv time senere så jeg RØ 3458 (MF sæt 64) og RØ 2447 (MR sæt 58) krydse.

Der er også sket et eller andet med RØ 2452 (MR sæt 52, der i Vistog kun står til at køre **Næ-OI**) og RØ 3441 (modløbet til RØ 2452, men det står til at være kørt med MR sæt 23 og kun **Ro-OI**).

Vistog

Ifølge Vistog skal aftenens MR-udveksling fra og til **Næ** bestå af:

M 9166 af Næ: MR 52 + 45 + 61 + 11 + 08

M 9199 an Næ: MR 76 + 44 + 67 + 06 + 33

Sporskifteombygning i Rg

Fem weekender fra midt i **september** bliver der mange store tog på **Lille Syd**, da skal Banedanmark (endelig) udskifte to englændere i **Rg** stations udkørsel mod **Sydbanen**.

De fem weekender 14.-17. september 2012, 21.-24. september 2012, 28. september – 1. oktober 2012, 5.-8. oktober 2012, og 26.-29. oktober 2012 vil **Sydbanen** være spærret 57 timer ved udkørslen fra **Rg**.

IE-togene kører via **Lille Syd**, 22xx og 24xx-tog aflyses og erstattes af ME + DD ved stop ved samtlige stationer mellem **Ro** og **Nf**.

(JSL via BL)

Fr 27/7 2012

Lidt fra fredagen

I dag kørte jeg først en omgang på **Lille Syd** (RØ 2444 og 3441 med MR sæt 23).

I **Kj** rangerede Contec Rails **gule** Köf 275. MX 1008 stod på læssevejen i **Kj** med et par Fccs'er.

I **OI** kom RØ 2452 – jeg skulle have krydset med – ikke; toget havde problemer med at den ene motor gik i stå, og at der blev indikeret gearfejl.

I **Næ** stod DSB ME 1520 med 4 DD i spor 2 som RØ 1733. Toget var tomt, og på pladsen holdt en DSB Hjælpebil. Der havde været slæbende bremsere på toget, og efter kontrol i **Næ** blev det sendt tomt til **Kh** som M 6046 (Næ-Kh).

Derefter gik turen fra **Næ** til Kh med RØ 1750 (ME 1513 + 5DD). I Borup kom jeg i spor 2 og skulle overhales af Lyn 46 (4 MF) med MF sæt 03 "Børnefonden" forrest.

Hjemturen skete med RØ 1761 (MF 94 + 64), desværre uden fungerende aircondition i både førerrum og passagerafsnit i sæt 94. Jeg kunne i det mindste åbne døren(e) af og til..

Det er mit indtryk, arbejdet med broen over **Køgevej** i **Ro** skrider m e g e t langsomt frem ...

(JSL via BL)

Lø 28/7 2012

Dobbelt MR og dobbelt MF på Lille Syd

Der er en grøn koncert i **Næ**. Derfor er togene på **Lille Syd** forstærket (er først kommet på min arbejdsseddel i dag med MR 4023 + ????). Og selv om **lørdagens** MR-udveksling kun ser ud til at skulle bestå af to sæt (76 og 44), skal der ekstra kapacitet til. Derfor kører MF sæt 23 + 24 som M 6413 (Cph-Næ) 08:00 – 08:56, hvorefter de to MF'ere lægger ud med at køre RØ 2412 og slutter af med RØ 2471, hvorefter de kører tilbage som M 8174.

(JSL via BL)

20 vogne langt Fccs-skærvearbejdstog i Lih

Ud for den gamle og flotte stationsbygning **Ns** (Nørresundby) i spor 1 i km 251,0 holder BLDX **MX 1018** (rødvinsfarvet og plaget af graffiti)

+ 40 86 946 0 608-3 Fccs	+ 40 86 946 0 726-3 Fccs
+ 40 86 946 0 687-7 Fccs	+ 40 86 946 0 654-7 Fccs
+ 40 86 946 0 692-7 Fccs	+ 40 86 946 0 656-2 Fccs
+ 40 86 946 0 679-4 Fccs	+ 40 86 946 0 719-8 Fccs
+ 40 86 946 0 632-3 Fccs	+ 40 86 946 0 696-8 Fccs
+ 40 86 946 0 682-8 Fccs	+ 40 86 946 0 711-5 Fccs
+ 40 86 946 0 688-5 Fccs	+ 40 86 946 0 672-9 Fccs
+ 40 86 946 0 689-3 Fccs	+ 40 86 946 0 676-0 Fccs
+ 40 86 946 0 639-8 Fccs	+ 40 86 946 0 597-8 Fccs.
+ 40 86 946 0 651-3 Fccs	
+ 40 86 946 0 612-5 Fccs	

Alle Fccs har på langsiden "overligger" bemalingen **Contex Rail**.

En meter derfra står **JumboTec STOPFEXPRESS 09-3X Plasser & Theurer** med nr. 97 40 71 502 17-9, 100 km/h.

En halv meter fra denne står **JumboTec UPS 20 00 SWS** – kun 10 meter fra ovk 5 i km 250,7. Den blev beskadiget efter rangeruheldet ved det vestlige indgangssporskifte i **Lih fredag 6. juli 2012** cirka kl. 3.30, da skiftet var stillet til spor 2, og skinnerne var fjernede lige efter sporskiftet. Et billede af køretøjet kan ses på

<http://www.tv2nord.dk/artikel/213936:Regionale-nyheder--Afsporet-under-sporarbejde>

I vestenden af **Lih**, spor 0, holder fra **JumboTec MFS-100** 3203, hvor nogle mænd arbejder med den. Spor 2 fjernet i **Lih**.

Bagharptog på fri bane

Der skulle køre et bagharptog med to MY mere 5-6 km fra **Lih**, og det må findes. Efter passage af østenden af landingsbanen i AAL (Aalborg Lufthavn) ses fra vej **55 Thistedvej** fem **gule EIFFAGE RAIL JumboTec MFS-100** inde på en mark. Fra vejbroen med **Høvejen** kan der et par km mod N ses et-eller-andet. En vej på vestsiden fører til **Hvg** (Hvorupgård, km 257,3).

Ovk 25 i km 257,0, **Teglværksvej**, er under istandsættelse og har midlertidige træplader ved skinnerne. En **gul** maskine ses mod N antagelig ud for den **gule** stationsbygning i **Hvg**.

Dén besøges derefter. Som forgrund er der et oplagt motiv; et vejskilt med det meget sigende vejnavn **Ved Banen**

Ved ovk 26 i km 257,6, **Skelvej**, N for **Hvg**, holder en lastbil med skinnerhjul N for ovk. Ovk 26 kører på nødstrøm, idet det hvide lys \bigcirc i relæskabet er tændt. Mod S – ud for **Hvg** – ses kl. 17.51 en rød MY forsvinde langsomt. (Der er forhåbentlig to). – *Efter dem!*

Bagharbtoget indhentes langsomt på cyklen, og efter en svedetur oppe fra vejbroen med vej **11 Høvejen** er der i regnen et godt motiv med en busk som forgrund, men ingen mellemgrund. Oprangering:

RCDK **MY 1122 rød-hvid-rød** (ex. TDL ses stadig malet på lokomotivsiden)

+ BLDX **MX 1017** rødvinsfarvet og plaget af graffiti

+ **blå** 37 RIV 80 **D-PRESS** 3947 013-3 Res

+ ex. Ks med mandskabscontainer.

+ 5 **gule** MFS-100.

S for vejbroen holder den bageste halvdel af bagharptoget med 4 **gule** MFS-100 med numrene på gavlene 10, 3, 5 og 8. De komplette vognnumre må skaffes en anden dag. Bagerst holder "skærverensemaskinen" + et par Res eller Ks.

Kl. 18.12 kan der tælles ni orangeklædte banearbejdere forlade bagharptoget: fyraften.

Hvad er "bagharp" og et "bagharptog"?

I en brochure fra GenVej A/S står der "Bagharp fra jernbanerenovering".

I stikord ved NCC Roads A/S står der: "Ierblandet sand, bentonit, uklassificeret filtersand, bagharp, uharpet muldjord, singels, muld, knust asfalt, perlesten" ...

Muncks Asfalt A/S. Vigtige årstal i MUNCK's miljøhistorie:

1996 Vi indgår aftale med Banestyrelsen omkring modtagelse og genanvendelse af skærvematerialet bagharp, som frasorteres i forbindelse med regulering og ombygning af banenettet.

Det forurenede bagharp blev tidligere deponeret, men i samarbejde med Banestyrelsen udvikler Munck Asfalt a/s en proces til forarbejdning af bagharp til genanvendeligt grus og knuste stenmaterialer af høj kvalitet. Samarbejdet giver store miljømæssige gevinster: Mindre deponering samtidig med at vi sparer på naturens knappe ressourcer i form af danske sten- og grusmaterialer.

Bagharp er opsamlet, frasorteret, gammel ballast.

(BL)

Fr 13/7 2012

Svelleudveksling i BI

Lyssituationen kl. 21: Lav ● mellem de stålblå, sammenfaldende kumulusskyer, og kort efter solnedgang kommer det borgerlige tusmørke.

I spor 1 holder forbi det første sporskifte til læssevejen CONTC MY 1158 + CONTC MY 1153 tilkoblet en masse gule NL-VSRT Sps 466-vogne. De tømmes for gamle træsveller og læsses med nye betonsveller. N for N kommer der to dumpere, der skal ind på læssevejen, men svelletoget er så langt, at sporskiftet er besat. De må vente og bakke, til fortoget kan rg N ud af spor 1, trykke ned i gennem spor 2 til det sydlige sporskifte, der efterlades og bliver til bagtoget.

MY 1158 + 1153 rg gennem spor 2 til det nordlige indgangssporskifte og kører derefter til det tidligere bagtog i spor 1. Nu kan de to dumpere komme ind i et eller flere læssevejsspor.

Før i tiden var der stationeret et grønt klædeskab i **BI!**

(BL)

Lø 14/7 2012

Svelletog BI-Su

Ud for SR-signal 11.5 † – gældende for ovk 46 i km 266,7 – parkeres svelletoget ved kmtavle

267
8

 omkring kl. 3.30. Det er blå CONTC MY 1158 + CONTC MY 1153 tilkoblet en masse gule NL-VSRT Sps 466-vogne. **Su** (Sulsted) ligger i km 263,4, g ovk 46 er den eneste ovk mellem **Su** og **BI** (Brønderslev).

(BL)

Sø 15/7 2012

Bagharptoget udgår fra Hvg

I dag er ovk 26 i km 256,7 spærret for vejfarende. Begge halvbumme er nede, SR-signal 11.4 ● ● er tændt, og der er stadig hvidt lys ○ i fejlmeldelampen i relæskabet. De midlertidige træplanker i de fire sider af de to skinner er fjernede, så sugerøret på maskinen kan komme til at få skærver op i de 5 gule MFS-100 vogne. Der er ikke flere nye skærver at tage af på den midlertidige læssevej S for ovk 26.

Bagenden af bagharptoget holder lige N for ovk 26. En gang efter kl. 9.15 begynder det at larme og arbejde sig N på mod **Su** (Sulsted) i km 263,4. Det foregår sikkert med en hastighed på $\frac{1}{8}$ km/t. Dén hastighed kørte P 95 Matisa-sporombygningstoget med på **Langåbanen**.

Oprangering forfra, fra N:

RCDK MY 1122 rød-hvid-rød (ex. TDL ses stadig malet på lokomotivsiden)

- + BLDX MX 1017 rødvinfarvet og plaget af graffiti
- + blå 37 RIV 80 D-PRESS 3947 013-3 Res
- + gul JumboTec 23 86 9445 000-4 med gul mandskabscontainer
- + gul JumboTec MFS-100 3208
- + gul JumboTec MFS-100 3205
- + gul JumboTec MFS-100 2902
- + gul JumboTec MFS-100 2904
- + gul JumboTec MFS-100 2902
- + gul JumboTec MFS-100 3209
- + gul Eiffange Rail MFS-100-S 99 80 9552 010-7 H-RAIL
- + gul Eiffange Rail MFS-100-S 99 80 9552 003-2 H-RAIL
- + gul Eiffange Rail MFS-100-S 99 80 9552 005-7 H-RAIL
- + gul Eiffange Rail MFS-100-S 99 80 9552 008-1 H-RAIL
- + gul JumboTec RM 95-700, 97 11 41 502 17-1 GEISELTAL
- + gul JumboTec 37 80 3923 010-7 Res (ex.33 53 3923 077-3)
- + 23 RIV 80 D-EPOOL 330 0127-8 Ks (b), EUROPOOL Hochleistungstechnik im Bahnbau.

Efter kl. 13 er bagharptoget nået til det nyere spor, der begynder ved banens forlægning op over jernbanebroen over motorvej **E 39**. Det er tid til at køre dagens høst af grus og småsten fra den rensede

ballast til **Su**. Da kun hver femte-sjette sveller har skruer til at fastholde en skinne, må der maks. køres 15 km/t., og visse steder er der så megen "slinger i valsens", at der kun køres med skridtfart.

Sikkerhedsmæssigt godkendt personale

En SR-1 rangerleder har ansvaret for arbejdstogets kørsel i sporspærringen. Der findes også SR-2 uddannelse. Hver kategori har underpunkter i uddannelsen.

En lkf må faktisk ikke hjælpe til med at omstille et sporskifte.

Su (Sulsted, km 263,4)

Ovk 39 i km 263,2 virker, når der trykkes på kontakten i betjeningsboksen. Spor 2 har N for ovk 39 ny planeret ballast, og nye skinner ligger så langt ude på ydersiden, at nye betonsveller kan anbringes på den tromlede ballast.

Spor 1 kan befares, og bagharptoget ankommer omkring kl. 14.26. Læssevejssporet Ø for spor 1 eksisterer, men har ikke været i brug i årevis og dækket diverse steder af ballast og andet.

På læssevejen holder en bulldozer klar til at flytte det opsamlede, urene ballast, da transportbåndet på gul **JumboTec** 23 86 9445 000-4 svinges ud, og lasten tømmes. De nærmest vogne tømmes derefter ved fra vogn efter vogn at lade transportbåndet transportere den gamle ballast frem til den første vogns udsvingede aflæsser. På et tidspunkt trækker hele arbejdstoget frem, så en ny MFS-100 kan tømmes sin og det efterfølgende vognes ballast af.

Omkring kl. 15.45 trykker bagharptoget tilbage mod **Hvg** og standser ved den nordlige rampe op til jernbanebroen over motorvejen. Her tilkobles fortoget rengøringsmaskinen gul **JumboTec** RM 95-700, 97 11 41 502 17-1 GEISELTAL + gul **JumboTec** 37 80 3923 010-7 Res + 23 RIV 80 D-EPOOL 330 0127-8 Ks (b). Kl. 17.15 er der fyraften for tyskerne.

(BL)

Ma 16/7 2012

Stort MY-svelletog i BI

Midt på aftenen flytter svelletoget sig af og til mod N i spor 1, når kranen har tømt en gul Sps for sveller. I kranen hænger et løftegreb, der sænket ned over et bundt gamle træsveller, og når der trækkes i krogen, følger der et bundt sveller med mellemlagstræstykker imellem hvert lag. Derefter læsses nye bundter af betonsveller op på de tomme vogne. Fra N kan noteres:

CONTC MY 1158 + CONTC MY 1153

+ gul 37 84 471 7 008-5 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 011-9 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 021-8 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 013-5 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 025-9 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 006-9 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 003-6 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 021-0 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 026-7 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 030-9 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 012-7 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 015-0 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 023-4 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 029-1 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 019-2 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 001-0 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 022-6 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 044-3 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 027-5 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 007-7 RIV NL-VSRT Sps 466
+ gul 37 84 471 7 009-3 RIV NL-VSRT Sps 466	+ gul 37 84 471 7 005-1 RIV NL-VSRT Sps 466.
+ gul 37 84 471 7 004-4 RIV NL-VSRT Sps 466	
+ gul 37 84 471 7 016-8 RIV NL-VSRT Sps 466	
+ gul 37 84 471 7 024-2 RIV NL-VSRT Sps 466	

– Toglængde?

Hver Sps har angivet (– 19,90 m –). Gange 26 Sps = 517,4 m + 2 MY a 18,9 meter = 555,2 meter. En toglængde forhøjes til nærmeste, højere hele tal = 556 meter.

37 84 471 7 008-5
RIV NL-VSRT Sps 466

Forreste Sps af 25 Sps.

– Belastning?

25 Sps a omkring 70 tons = 1.750 tons.

– Togvægt?

2 MY a 100 tons + 1.750 tons = 1.950 tons.

Et billede fra **Amsterdam Westhaven** af søsteren 37 84 NL-VSRT 471 7 009 Sps – den 11. Sps i stammen – kan ses på <http://www.flickr.com/photos/remcowagonnetje/4005603486/>.

Sporombygningstoget

I spor 2 holder sporombygningstoget med en Matisa. Fra N:

- gul 99 80 931 0 003-5 D-ERD
- + gul 921 1 002-7 Matisa
- + gul 37 RIV 84 D-ERD 64 37 475-0 Fccpps (flot vogn)
- + sort 33 53 3923044-3 RIV RO-WM Regs.

Lidt længere mod S i spor 2 befinder sig nogle gule køretøjer.

Sporombygningen S for BI er ved at være så tæt på stationen, at det kan være det er den sidste nat, svellekørslen finder sted. Når alle vogne er lastede med nye sveller; køres der retur til sporombygger. (BL)

Ti 17/7 2012

Svellekørsel slut?

Kl. 1 har CONTC MY 1158 + 1153 sneget sig i ly af mørket ud fra BI (Brønderslev) til km 276,4 med vejbroen med Agdrupvej ovenover. I mørket – dog med gadelygter på nordsiden af vejen – ser kun østkørende cyklister et knap 2.000 tons tungt tog dernede.

(BL)

On 18/7 2012

Tungt godstog Pa-Lg

Togmeldelse nr. 13385 fra i dag, onsdag 18. juli 2012, fortæller, at det er et tungt godstog, der skal ende i Lg kl. 23.04. Toget vokser i størrelse undervejs fra Pa til Lg ved at optage vogne på Fra. Belastningerne ser således ud for tog RB 6150 (Pa-Lg), Pa-Fa MY 600, Fa-Lg MY 900, 100 km/t.

Fra Pa bestod toget af RCDK MY 1134 + Rems¹ + sort Colon 218 + 15 Fccs + gul sporstopper kommet fra Tyskland.

I 200-sporgruppen på Fra blev der hentet 10 gsv. hver med to gule tippelad. Belastningen er nu vokset til 851 tons

Manglende køretider

Tider var Vj 20.05, Hed 15, Hs 25, Hå 34, Sd 43, Hx 49, Ar 21.01-22.31, Lg 23.04.

Fra Vj til Hed (Hedensted) er der 15,1 km, og at skulle køre banestykket på 10 minutter vil kræve en gennemsnits fart på 90,6 km. Der er Fast hastighedsnedsættelse 80 i Vj, der stiger 10 % på de 8,5 km op til Dg (Daugård). I TA 13385 står "MY 900".

– Hvilken MY kan præstere at køre Vj-Hed på 10 minutter med 900 tons?

Til sammenligning har litra MR 11 minutter med tilladte 130 km/t., et snit på 82,3 km/t.

Litra MF har med standsning i Vj og gennemkørsel i Hed 7½ minut med 160 km/t., et snit på 120,8 km/t.

Fra Hs til Hå (Hovedgård) er der 14,5 km med en stigning på 10 % de 10,1 km op til Tv (Tvingstrup) og 7 % på de 4,4 km op Hå. Et MY 900 tons godstog kan ikke køre de 14,5 km Hs-Hå på 9 minutter = 96,7 km/t. i gennemsnit.

Hs er normalt ikke betjent, i Hå kan der kun skiftes mellem de to dobbeltspor, spor 3 er fjernet i Sd, så tog IC 165 (Kh-Ab) ikke overhale før i Hx (Hørning).

Da de to gule køretøjer ikke har en gennemgående trækstang og kun må belastes med 40 tons, skal de altid være bagerst i tog. Rækkefølgen af de to andre "puljer" af gsv. skal være i en bestemt rækkefølge, så der har sikkert måttet laves tredobbeltomløb på År.

Tungt godstog ankommer til Lg

Kl. 23.47 (-43) ankommer i silende regn i spor 3 – gennemkørselssporet – RCDK MY 1134 + 10 RI ps¹ med hver to gule tippelad (den bageste har nummer 37 80 3832 017-2 RI V DEVULLW RI ps) + 9 RI ps mage til + 15 Fccs + 2 gule sporstopper eller lignende.

Tog IC 173 (Kh-Ab) med DSB MFA 5039+39 ankommer kl. 23.56 (-3½) mærkelig nok i spor 1. Lidt efter annonceres det, at grundet en påkørsel vil der afgå en bus fra banegårdsforpladsen kl. 0.40 mod Rd og Hb, hvorfra et tog vil køre til Ab. Den kvindelig tgf må blive i toget, for en mand i en elektrisk kørestol kan ikke løftes ned på øperonen.

Fra Hb skulle passagerer og personale komme til Lg og køre fra spor 1 som tog IC 184 (Ab-Ar). (BL)

To 19/7 2012

Tom MY kører fra Lg

¹Mellemrum på nummertavle på vognramme mellem "RI" og "ps".

RCDK MY 1134 har lavet omløb og holder i spor 2, klar til at køre tog RM 6191 (Lg-Pa), MY 0. Den afgår kl. 0.25 (-30).

Ifølge forlydende skulle MY 1134 være blevet kaldt tilbage til Lg for at skubbe den 466 meter lange vognstamme fra spor 3 ud på den fri bane mod Up (Ulstrup), for der kom ikke nogen og fjernede vognene.

Tom MY kører Lg-Vj-Str

Da en ballastplov skal drejes i forbindelse med sporombygning mellem Lg og Str, og det foregår i sportrekanten mellem Fa-TI-Sno-Fa, sendes RCDK MY 1134 af sted fra Lg efter følgende plan:

Tog RB 6102 (Lg-Vj), MY 0, 120 km/t. Lg 15:58, Ar 16.(25)-43, Hed 13.(34)-41, Vj 17.53.

Tog RB 6103 (Vj-Str), MY 0, 120 km/t. Vj 18:10, Ho (19.47½)-51, Str 20.10.

Og det sker i virkeligheden: Ankomst til Str sker kl. 20.08½ (+1½). Efter tankning af dieselolie og vask af alle MY'ens vinduer fjernes SR-signal 16..1.2. ● fra Langåsporet, så den gule Ballastplov

DEUTSCHE PLASSER SSP 110 SW/3 LEONHARD WEISS 24014 kan tilkobles og sættes i spor 2 for at lave omløb.

Omkring kl. 22.53 (-3) afgår dette særtog RB 6196 (Str-TI), MY 200, 100 km/t., mod det sydlige udland. Det var slet ikke nødvendigt med denne 341,8 km's afbrændingsfest, hvis en elektriker satte motoren på drejeskiven på mdt Str i stand. Den sidste, kendte drejning blev udført af DSB K 564 selv! Det skete **søndag 11. september 2011** – for ikke en gang et år siden! Damplokomotivet leverede selv trykluft.

(BL)

Fr 20/7 2012

Railcare Danmark A/S materieltransport

RCDK MY 1134 fra Str til dens hjem i Pa, og derfor er tillyst følgende særtog RB 6207 (Str-Pa), MY 0, 120 km/t. Str 9.34, Ho (49)-10.01, Pa 13.31.

Der er bare ét problem. Efter i nat at have drejet Ballastplov **DEUTSCHE PLASSER SSP 110 SW/3 LEONHARD WEISS 24014** i sportrekanten Fa-TI-Sno-Fa er maskinen låst inde i sporspærringen bag SR-signal 16..1.2. ● i Langåsporet sammen med Ballastploven. Den kan ikke komme ud, før en, der har med sporspærringen at gøre, kommer og frigør den. Først kl. 9.43 kan MY 1134 rg ud af sporspærringen. Et DSB-tog fra Fa skal ankomme 9.47, så 9.52½ (-18½) kan tog 6207 afgå!

(BL)

On 25/7 2012

Svelleudskiftning på Sps-vogne i Hj

I aften- og nattetimerne, mens sporombygningstog p.t. holder stille et sted mellem BI (Brønderslev) og Vr (Vrå), arbejdes der med 2. skift af svellekørselstog i Hj. I aftenens sidste dagslys må det ses, og derfor rejses der fra Ab med eksprestogbus 7020 med afgang kl. 20.20 og kun en standsning i BI, inden Hj nås.

Ab

Afgangs fra busperron 1 sker med få passagerer + 8 sekunder, så også DSB's togbusser gør deres til at leve op til dette med at "lukke dørene et minut før tid og afgå rettidigt". Her viser svagheden ved buskørsel sig kontra togdrift. Der er ikke udkørsel fra busterminalen, så signalgivning må afventes. Udkørselshastigheden er kun 50 km/t., hvor der fra spor 1 må køres 60 km/t. til lige før l-signalet til Lih.

Ab-Ab

Der køres hen **Jyllandsgade**, men drejes til højre ad **Sønderbro**. *Uha, det er vel ikke en togbus til Hb?* På forruden var bussen ved indstigningen skiltet **Fh-Hj-Vr-Ab**, hvilket jeg gjorde buschaufføren opmærksom på, hvorefter han vente et par af dem. Derefter drejes der atter til højre, hen ad **Østre Allé**. Det var da en langsommere og længere måde at krydse **Limfjorden** på! Det stiger op til vejbroen over sporene, og der drejes til højre for fjerde gang! Ned ad busvejen til terminalen og standse ved busperron 1 igen. Nu nærmest fordobles antallet af passagerer i bussen, dog plads nok til én rejsende per sædepar. De var kommet med et forsinket tog, og buschaufføren må have kørt uden forbindelse og antagelig efterfølgende blevet beordret til at afhente passagerer. De må være kommet med det forsinkede tog L 55 (Kh-Ab) an **Ab** 20.09. Busafgang 20.29 (-9).

Ab-Hj

Efter at have kørt gennem limfjordstunnelen køres der ad motorvej **E 39** til BI, an 20.58 (-8). Derfor skal togbus 7020 så vidt muligt afgå rettidigt fra Ab (ingen chauffør snak inden afgangstidspunktet), når der kun kan vindes ét minut under en halv times buskørsel!

Det er en af de sommeraftner, antagelig den første eller anden i år her i **Vendsyssel**, hvor solens lysstrålers styrke aftager langsomt, og de grønne kornmarker reflekter det gule aftenlys på en bestemt

måde, som kun kan ses omkring midsommer. Tænk, før i tiden (for omkring 30 år siden) kunne man have stået på en vejbro og fotograferet et aftengodstog med MY fra **Fh** på vej til **Ab** i dette lys.

Hj

Togbus 7020 ankommer Ø for stationsbygning kl. 21.22 (-5). Fra **Bl** til **Hj** må der være mere køretid ad motorvej **E 39** end **Ab-Bl**, siden 3 minutter blev vundet.

Nu begynder opdagelsen. *Hvor holder de to MY, der fast kører med svelletoget?* Øvre på læssevejen er der ingen jernbanekøretøjer at se; kun stabler af sveller tilsyneladende hen over spor 3-6.

Henne foran stationsbygning ses et NJ-tog være under udkørsel fra spor 15. En høj kvinde står og skælder ud i sin mobiltelefon over, at hun ikke nåede toget fra **Hj** til **Hh** med afgang 21.22. Næste tog mod **Hh** er kl. 23.22 – om 1 time og 59 minutter. Der var vist også andre fra togbus 7020, der skulle have nået dét tog. I **Hh** har dette tog ophold i tidsrummet 21.44-53 til luf til at skifte førerrum, så at afvente togbus 7020 og få et par minutters forsinkelse ville have været forsvarligt. Nu svigter NJ sine passagerer.

– *Hvor mange venter mon 1 time og 59 minutter til dages sidste tog afgår?*

– *Er der og kunne der blive en korrespondance mellem buschaufføren på togbus 7020 og **kmp Hj**?*

Svelletoget

Det borgerlige tusmørke vil indtræde kl. 21.48, jævnfør <http://www.nakskov-gym.dk/almadk/almadk.aspx>, og der er lige lys til de sidste frihåndsoptagelser, før fotostativet må foldes ud. I morgen aften vil solen gå ned to minutter før, og på ti dage tyve minutter før. De lyse aftner aftager/falmer hurtigt.

4 NJ-Fccs + afbleget rød Balfour Beatty Köf 152 holder stille i det sydlige rangerhoved.

Ved **mdt Hj** ses høje stabler af nye betonsveller. Fra sporskifte **16** er sporene spærrede i perioden **onsdag 25. juli 2012 til lørdag 28. juli 2012**. På et af de søndre spor efter sporskifte **15** foran remisen ligger der bundter med få, nye betonsveller "smidt" på må og få.

Ud for sporskifte **206** holder **blå** CONTC MY 1158 + CONTC MY 1153 måske 7 **gule** 37 84 471 7 XXX RIV NL-VSRT Sps 466. Bagenden snor sig S om den grå, nyere remise. En **gul** gravemaskine på larvefødder fjerner gamle træsveller fra hver **gul** Sps og lægger et bundt nye betonsveller på i stedet. Der kan ligge seks bundter af nye betonsveller på hver **gul** Sps. Cirka hvert femte minut skal arbejdstoget rykke en halv vognlængde frem eller tilbage.

En gang i nat, det vil sige i morgen, skal arbejdstoget trykke fra **Hj** til det sted mellem **Vr** og **Bl**, hvor sporombygningstoget holder og venter på en ny ration af betonsveller. En ny arbejdsdag begynder for personalet.

(BL)

To 26/7 2012

Svelleudskiftning på Sps-vogne i Hj

Skinneudvekslingen i aftentimerne har tilsyneladende indtil nu foregået i **Bl** (Brønderslev), men da sporbygningstoget må være kommet til stykket mellem **Bl** og **Vr** (Vrå), arbejdes der med 2. skift af svellekørseltoget i **Hj**.

Tilrejse fra **Ab** sker som i går med eksprestogbus 7020 med afgang kl. 20.20 og kun en standsning i **Bl**. Afgang rettidig fra **Ab**, -2 i **Bl**, men +3 i **Hj** kl. 21.14. I aften er der 5-8 unge, der sagtens kan nå NJ-tog kl. 21.22 mod **Hh**!

Kameraet er skudklart, da togbus på vejbroen **Bispengade** krydser udkørselsenden af stationen i retning **Sa** (Sindal) og drejer til venstre ned ad sløjfen til vejen langs nordsiden af stationen. I det sidste solskin har de to lokomotiver, **blå** CONTC MY 1158 + **rød** CONTC MY 1153, fået en gylden farve.

Svelletoget er på hele 20 **gule** 37 84 471 7 XXX RIV NL-VSRT Sps 466. Det arbejder sig frem i ryk i østlig retning i spor 3, så en kran kan løfte nye sveller hver Sps.

Spor 4-6 eksisterer endnu under meterhøje stabler af nye betonsveller, men efter denne opgave som svellestøtter bliver sporene sikkert fjernede.

Ifølge rangerlederen skal svelletoget en gang i nat køre S for **Vr**, hvor sporombygningstoget befinder sig. Så vil der være nye betonsveller klar til at lægge, når morgendagens arbejdsdag møder.

(BL)

Lø 28/7 2012

Ballastrensetoget arbejder mellem Str og Vp

Solens sidste stråler svækkes, da det kunne være interessant at se hvilke datoer, der står på det **gule** skilt ved usikret ovk 136 i km 95,763, **Tellingvej**, De kunne ikke læses i går under forbikørslen med togbus 547 (Lg-Str) **fredag 27. juli 2012**.

Da der cykles ud ad vej **513 Vinderupvej**, ses og høres ballastrensetoget arbejde lige Ø for ovk 141 i km 98,2, **Sofienlundvej**. Solen er dækket af stålgrå skyer, og himlen har en **lysegule** farve. Arbejdstoget kører langsomt mod Ø under megen larm. Forfra, fra Ø, er oprangeringen:

Blå G 1206-SP-022 (92 80 1275 843 1 0-SLG)

+ 27 80 3439 007-2 D-SPAG Kkklms læsset med gul SPITZKE -container

+ 27 80 3302 122-3 D-SPAG Ks læsset med gul SPITZKE -container

+ 16 gule MFS-100 11 + 2 + 17 + 23 + 5 + 22 + 9 + 19 + 4 + 24 + 1 + 6 + 14 + 16 + 10 + 25

+ gul ballastrenser RM 900 S med 3 bogier a 2 aksler og 2 bogier a 3 aksler, i alt 12 aksler

+ gul WSM-SP-101 37 80 3900 202-7 D-SPAG Rs 680 med SPITZKE Der Gleis-Power -container

+ 37 80 3947 041-4 D-SPAG Res læsset med SPITZKE -container.

Kl. 21.16 kommer der et hul i skyerne mod V; resten af himlen er skyfri. Ballastrensetoget ligner forfra en række gule brikker. Det blev til en uventet, hyggelig og meget støjende lørdag aften, hvor forestillingen blev fotograferet fra kl. 21.09 til kl. 22.00.

Få svaret på spørgsmålet om spærretiden for ovk 136 under FASTE ANLÆG.

(BL)

Sø 29/7 2012

Ballastrensetoget arbejder mellem Str og Vp

Efter at have set det tredje spejdetog afgå rettidigt fra Ho spor 1 kl. 12.05, er ønsket – trods regndråber – at se på nærmeste lokomotiv på strækning. Der gættes på at, ballastrensetoget må være nået 2-3 km Ø arbejdsstedet i aftes kl. 22 Ø for ovk 141 Str → Vp. Det gælder om at cykle den korteste vej dertil efter hukommelsen. .

Da Langåbanen nås ved lokaliteten Snødder (herligt stednavn), drejes der til venstre ind under jernbanebroen, og oppe ved første afstandsmærke til AM Livbjerg ses det blå lokomotiv: bingo! Oprangering som i aftes, se under lørdag 28. juli 2012. På 15 timer har ballasttoget flyttet sig omkring 2,5 km lig cirka 190 meter per time.

– Hvor hurtigt eller rettere langsomt kører ballasttoget?

– Da der blev kørt med MATISA-maskinen mellem Rk (Rødkærsbro) og Bj (Bjerringbro), skete det med en hastighed på $\frac{1}{8}$ km/t. Da bufferne på den anden vogn langsomt passerer kilometertavle 95,0, kigges på uret. Vognen har en længde på 13,86 m, og da der er gået to minutter, passerer vognens andre puffer. Det giver en hastighed på 0,4 km per time.

Da niveauovergang 135 passeres kl. 13.28, standser ballasttoget, idet der er noget galt med sporstopperens arm. Nogle orange mænd arbejder på dem modsatte side af toget – i modsatte side af vej 513 Vinderupvej.

Læs om spærring af ovk grundet dette arbejde under FASTE ANLÆG.

(BL)

Ma 30/7 2012

Ballastrensetoget arbejder mellem Str og Vp

Denne morgen er himlen skyfri, og til middag og resten af eftermiddagen lover DMI 7600 regn. Derfor cykles der for tredje gang ud langs Langåbanen for at se, hvor langt ballastrensetoget er nået. I går eftermiddag var ballastrensetoget km 95,0, nu 18 timer senere burde det været nået til Han eller længere.

Han (Handbjerg, km 93,0, † lørdag 26. maj 1979)

Ovk 131 i km 92,9, Strandvejen, har været spærret. Der kigget i begge retninger, og næsten henne ved ovk 128 ses bagenden.

– Hvorledes har indbyggere i Han N for banen kunne forlade bydelen i bil, for ovk 131 er den eneste vej?

Ja, ved et (muligvis) ledvogterhus ved den nedlagte, usikrede ovk, der antagelig hed ovk 132, var der lagt metalplader i sporet, og på den anden side af cykelstien langs nordsiden af banen var der lavet en ny jordvej. Det kunne tyde på at være byens midlertidige adgangsvej.

(BL)

Sidste standsende tog, tog P 823 (Ar-Str) i Han kl. 17.22 (-1) var rød DSB MR 4014+4013 (før litra MRD var bygget).

(SL JL LuJ BL)

Str → Vp, ovk 128, km 91,4, Landtingvej

I den dejligste morgensol med hastig kommende grå og mørkere skyer fra Vesterhavet er det en fryd at få billeder ved 8-tiden af:

Blå G 1206-SP-022 (92 80 1275 843 1 0-SLG)

+ 27 80 3439 007-2 D-SPAG Kkklms læsset med gul SPITZKE -container

+ 27 80 3302 122-3 D-SPAG Ks læsset med gul SPITZKE -container

- + 16 gule MFS-100 11 + 2 + 17 + 23 + 5 + 22 + 9 + 19 + 4 + 24 + 1 + 6 + 14 + 16 + 10 + 25
- + gul ballastrenser RM 900 S med 3 bogier a 2 aksler og 2 bogier a 3 aksler, i alt 12 aksler
- + gul WSM-SP-101 37 80 3900 202-7 D-SPAG Rs 680 med SPITZKE Der Gleis-Power-container
- + 37 80 3947 041-4 D-SPAG Res læsset med SPITZKE-container. Landtingvej er spærret

Omkring kl. 8.35 lyder der et fløjt, lkf på det blå lokomotiv starter motoren, og SR 1-mand får travlt med i sin bil at køre til Vp, hvor han skal sikre ovk 124 i km 89,4. Det samme gør den morgenfriske fotograf på racercykel, for nu er der mulighed for et billede af det "halve" gule ballastrensetog. Da de forreste 8 af de 16 gule MFS-100-vogne er fyldte, skal de tømmes i spor 2 i Vp.

Der nås to billeder ved spærret, usikret ovk 125 kl. 8.44½ og ved passage af ovk 124, vej 189 Søndergade kl. 8.47½.

Vp (Vinderup, km 89,2)

På læssevejen holder to gravemaskiner klar oppe på allerede afleveret bagharp. En transportbånd på en MFS-100 svinger ud, og bagharp vælter ned på læssevejen, faktisk hvor spor 3 lå. To mere transportbånd åbnes, efter at hele trækket er trukket frem. Længere fremme på spor 3's skinner arbejde to mænd med stabler af store træstykker, der bundtes.

Kl. 9.16½ passerer 19 MFS-100 ovk 124, og 70 sekunder efter blå G 1206-SP-022.

Vp → Str

Så går jagten løs igen, og kl. 9.21 nås et billede ved bygrænsen, og lige da sammenkoblingen sker ved ovk 128 kl. 9.24.

Det mørkner. – *Mon regnen kommer så forudsagt?* Efter tre timers morgen- og formiddagscykeltur på 26 km er det tid til at fælde det ned.

(BL)

KØREPLANER

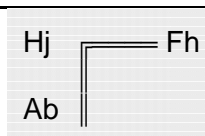
Lø 2/6 2012 – sø 9/9 2012

Særkøreplan Special timetable

Aalborg-Frederikshavn

2. juni – 9. september 2012

Der er udgivet en særkøreplan på 12 A5-sider.



Hvor og hvornår er der ændringer?

- Fra den 2. juni til den 9. september kører vi togbusser mellem Aalborg og Frederikshavn. Der kører ingen tog.
- Fra den 10. september til den 28. oktober fortsætter sporarbejdet. Nærmere information følger, når vi kender planerne for reparation af Limfjordsbroen.

Der er en finurlighed i brugen af navneord/substantiver.

På siderne 6-7 med Bus Fh-Ab står der: »► Standser kun for at sætte kunder af«

På side 9 og 11 med 973X står der: »afsætter ved behov rejsende på Aalborgvej ...«

(BL)

On 18/7 2012

Befordring af godsvogne

Operatør: Railcare Tåg

Tog RB 6150 (Pa-Lg), Pa-Fa MY 600, Fa-Lg MY 900, 100 km/t.

Pa 16.30, Kd 17.51, Fa 18.08-19.47, Vj 20.05, Hed 15, Hs 25, Hå 34, Sd 43, Hx 49, Ar 21.01-22.31, Lg 23.04.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13385, onsdag 18. juli 2012

(BL)

On 18/7 2012 – to 19/7 2012

Tog RM 6191 (Lg-Pa), MY 0, 120 km/t.

Lg 23.55, Ar 0.22-30, Vj 1.21, Fa 37, Kd 1.50, Pa 2.47.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13385, onsdag 18. juli 2012

(BL)

To 19/7 2012

Placering af materiel

Afhentning og vending af Ballastplov i forb. med sporombygning mellem Langå/Struer.

Operatør: Railcare Tåg.

Tog RB 6102 (Lg-Vj), MY 0, 120 km/t.

Lg 15:58, Ar 16.(25)-43, Hed 13.(34)-41, Vj 17.53.

Bemærkninger Vj Bliver til 6103

Tog RB 6103 (Vj-Str), MY 0, 120 km/t.

Vj 18:10, Gg 18.(27½)-41½, Ke 19.(09½)-11, Hr 17, Ts (39½)-40½, Ho (47½)-51, Hm (58)-20.02½. Str 20.10.

Bemærkninger Vj materiel fra 6102

Ho Øvrige trafik

Hm Øvrige trafik

Kilde: Toganmeldelse nr. 13434, **torsdag 19. juli 2012**

(BL)

To 19/7 2012 – fr 20/7 2012

Befordring af materiel

Afhentning og vending af ballastplov i forb. med sporombygning mellem Langå/Struer.

Operatør: Railcare Tåg.

Tog RB 6196 (Str-TI), MY 200, 100 km/t.

Str 22.30, Ho 47, Vj 0.28, Fa 0.54, TI 1.01.

Bemærkninger Taulov Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 13436, **torsdag 19. juli 2012**

(BL)

Fr 20/7 2012

Befordring af materiel

Afhentning og vending af ballastplov i forb. med sporombygning mellem Langå/Struer.

Operatør: Railcare Tåg.

Tog RB 6200 (TI-Md), MY 200, 100 km/t.

TI 1.46, Md 1.58.

Bemærkninger Middelfart Omløbe

Tog RB 6201 (Md-Str), MY 200, 100 km/t.

Md 2.46, Fa 53, Vj 3.14, Str 5.00.

Railcare Danmark A/S matrieltransport

Tog RB 6207 (Str-Pa), MY 0, 120 km/t. MY 1134

Str 9.34, Ho (49)-10.01, Uu (16)-20, Hr 37, Ft (47)-53, Gg 11.(17)-22, Vj (39)-50, Fa 12.14, Kd 30, Sst (49)-55, Pa 13.31.

Kilde: Toganmeldelse nr. 13436, **torsdag 19. juli 2012**

(BL)

Lø 21/7 2012

Kørsel i forbindelse med spejderlejr i Ho

Tog EP 6315 (Kh-Ho), ME 300

Kh 6.15, Htå 30-32, Ro 40-42, Rg 7.01-03, So 11-12, Sg 20½-21½, Kø 29½-31, Od 57, Fa 8.25-30, Vj (45)-46, Ges (51)-8.55, Ty 9.(18)-26, Hr (46)-9.47, Ib (54)-9.57, Ho 10.20.

Tog M 6320 (Ho-Kh), ME 300

Ho 10.45, Ib 11.(05)-09½, Hr (18)-19, Ty (37)-39, Jl (11.55)-12.16, Vj (30)-33, Fa 48-55, Od 13.38, Rg 14.25, Kh 15.02.

Tog M 6322 (Cph-Kh), 4 ER

Cph 6.50, Kh 7.05.

Tog EP 6325 (Kh-Fa), 4 ER

Kh 7.20, Htå 7.31-33, Ro 40-42, Rg 8.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 57, Fa 9.31.

Tog M 6330 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 9.50, Od 10.33, Rg 11.13, Kh (11.42) 11.44, Kk 11.51.

Tog EP 6335 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 7.58, Kh 8.05-20, Htå 31-33, Ro 40-42, Rg 9.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 53, Fa 10.19.

Tog M 6337 (Kk-Cph), 4 ER

Kk 15.30, Kh 35-37, Cph 15.48.

Tog M 6336 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 10.40, Od 11.23, Rg 12.23, Kh 13.04 13.06, Kk 13.11.

Tog EP 6339 (Kh-Ho), ME 300

Kh 9.15, Htå 30-32, Ro 40-42, Rg 10.01-03, So 11-12, Sg 20-21, Kø 30-32, Od 57, Fa 11.26½-31, Vj (47)-48, Ges (53)-55, Ty 12.(18)-26, Hr (46)-12.47, Ib (54)-57, Ho 13.20.

Tog M 6340 (Ho-Kh), ME 330, Ho 13.45, Ib 14.(07)-09½, Hr (16)-17, Ty (38)-40, Ges 15.(04)-07, Vj (15)-16, Fa 31-39, Od 16.17½, Rg 17.13, Kh 17.42.

Tog EP 6343 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 9.56, Kh 10.03-20, Htå 31-33, Ro 40-42, Rg 11.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 54, Ap 12.(08)-22, Fa 12.50.

Tog M 6346 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 13.20, Od 13.56, Sg (14.30) 14.39, Rg 14.52, Kh 15.36 15.38, Kk 15.44.

Tog EP 6349 (Kh-Ho), ME 330

Kh 11.15, Htå 30-32, Ro 40-42, Rg 12.01-03, So 11-12, Sg 20-21, Kø 30-32, Od 57, Fa 13.25-30, Vj (45)-46, Ges (52)-55, Ty 14.(18)-26, Hr (46)-47, Ib (54)-56, Ho 15.20.

Tog M 6350 (Ho-Kh) ME 330

Ho 15.45, Ib 16.(05)-09, Hr (17)-18, Ty (37½)-39, Ges 17.(03)-08, Vj (15)-17, Fa 32-40, Od 18.18, Rg 19.13, Kh 19.42.

Tog EP 6351 (Hgl-Fa), 4 ER

Hgl 11.55, Kh 12.05-20, Htå 31-33, Ro 40-42, Rg 13.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 54, Ap 14.(08)-22, Fa 14.50.

Tog M 6354 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 15.12, Od 48, Rg 16.43, Htå 17.(06)-21, Kh (36)-38, Kk 17.44.

Tog EP 6355 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 12.59, Kh 13.05-20, Htå 31-33, Ro 40-42, Rg 14.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 56, Fa 15.30.

Tog EP 6361 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 13.58, Kh 14.05-20, Htå 31-33, Ro 40-42, Rg 15.01-03, So 11-12, Sg 19-21, Kø 29-31, Od 53, Fa 16.26.

Tog M 6364 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 16.41, Od, 17.18, Rg 18.13, Kk 18.51.

Tog M 86445 (Cph-Hgl), 2 ER

Cph 16.23, Kh 34-38, Kk 16.45.

Kilde: Toganmeldelse nr. 1961, **mandag 9. juli 1969**

(BL)

Sø 22/7 2012

Tog M 6391 (Hgl-Kk), ER

Hgl 0.54, Kk 0.57.

Kilde: Toganmeldelse nr. 1961, **mandag 9. juli 1969**

(BL)

Ingen sommerkørsel med Cheminovagodstog

Lemvigbanens godstog til/fra Hr er aflyst i tidsrummet **mandag 23. juli 2012 – torsdag 9. august 2012.**
(LuJ via BL)

Ti 24/7 2012

Brudt fjernstyringskabel lammer tomgangen på Thybanen

Tog RA 5501 (Str-Ti) og RA 5502 (Ti-Str) blev aflyst grundet et beskadiget fjernstyringskabel. Aflysningerne fortsætter op ad formiddagen. Således kunne der på Trafikinformation <http://trafikinfo.bane.dk/TrafikInformation/AfgangAnkomst/Afgang/HW/Fjertog/UdvidetVisning> kl. 9.14 ved søgning om tomgangen fra **Hw** (Hvidbjerg) læses, at tog RA 5514 (Ti-Str) var aflyst.
(BL)

Lø 28/7 2012

Sporarbejde mellem Skjern og Struer

D. 28. juli foretager Banedanmark sporarbejde mellem Skjern og Struer. Alle Arrivas tog er derfor erstattes af bus.

DSBs tog standser ekstraordinært i Hjerm. Togbusserne fra Struer til Skjern kører tidligere i forhold til ordinær køreplan.

Se køreplan her

Find tider på rejseplanen.dk

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/154-sporarbejde-mellem-skjern-og-struer>
(BL)

Sø 29/7 2012

Kørsel i forbindelse med spejderlejr i Ho

Samtlige tog til/fra Holstebro standser i Fredericia kun ad hensyn til lkf-skifte.

Samtlige EP-tog standser i Kø/Sg/So/Rg/Ro og Htå kun for afsætning af passagerer og må afgå, når ekspeditionen er endt!

Tog M 6425 (Fa-Ho), 3 MF
Fa 6.26, Vj 41½-42, Hr 7.31½-32, Ho 8.09.

Kilde: Toganmeldelse nr. 2469, **mandag 9. juli 2012**

Tog EP 6430 (Ho-Cph) 3 MF
Ho 8.20, Hr (47)-47½, Vj 9.(49½)-50, Fa 10.07-12, Od 48, Kø 11.19-21, Sg, So, Rg, Ro, Htå, Kh 12.40-49, Cph 12.59.

Tog EP 6436 (Fa-Hgl), 4 ER
Fa 11.20, Od 55, Ng 12.(11)-22, Kø 34-36, Sg, So, Rg, Ro, Htå, Kh 13.59-14.09, Hgl 14.17.

Tog M 6439 (Kh-Ho), ME 330
Kh 5.20, Od 6.47, Fa 7.14-20, Vj 7.42½) 7.43½, Ges (50)-55, Ty 8.(22)-27, Hr 44½-47, Ib (55)-57, Uu 9.07, Ho 9.20.

Tog EP 6440 (Ho-Kh), ME 330
Ho 9.50, Id 10.(08)-13, Hr (26)-38, Ke (46)-55½, Gg 11.(19½)-21, Jl (28)-34, Vj 52, Fa 12.01-08, Od 48, Kø 13.17-29, Sg 29-38, So, Rg, Ro, Htå, Kh 14.41.

Tog M 6443 (Od-Fa), 4 ER
Od 11.53, Ap 12.(09)-22, Fa 12.50.
Bemærkninger Mat til 6446

Tog EP 6446 (Fa-Kk), 4 ER
Fa 13.20, Od 51, Kø 14.14-16, Sg, So, Rg, Ro, Htå 15.07-20, Kh 15.53.

Tog M 6447 (Kk-Fa), 4 ER
Kk 17.50, Kh 56-57, Od 19.10, Fa 19.40
Bemærkninger Fredericia Mat til næste dags trafik

Tog M 6449 (Kh-Ho), ME 330

Kh 7.20, Od 8.46, Fa 9.16-21, Vj 38, Ges (42)-55, Ty 10.(19)-26, Ke (42)-46, Hr (54)-11.10, Ts (33)-40, Ho 11.48.

Tog EP 6450 (Ho-Kh), ME 330

Ho 12.05, Uu (18)-20, Hr (36)-36½, Ft 47-52, Ty 13.(04)-06, Gg (18)-21, Vj (41)-42, Fa 14.01-12, Od 48, Kø 15.18-20, Sg 30-39, So, Rg, Ro, Htå, Kh 16.45.

Tog M 6451 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 12.08, Kh 13-15, Kø 13.(24)-29, Od 56, Ap 14.(09)-22, Fa 14.50.

Tog Mat til 6454 (Fa-Hgl), 4 ER

Fa 15.20, Od 15.55, Ng 16.(11)-22, Kø 34-36, Sg 44-46, So 54-55, Rg 17.03-13, Ro, Htå, Kh 17.59-18.09, Hgl 18.17.

Tog M 6455 (Kk-Fa), 4 ER

Kk 13.08, Kh 13-16, Od 14.54, Eb 15.(13)-27, Fa 15.45.

Bemærkninger Fredericia Mat til 6456

Tog EP 6456 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 16.20, Od 51, Kø 17.14-16, Sg, So, Rg, Ro, Htå 18.07-20, Kh 36-49, 18.53.

Tog M 6457 (Hgl-Cph), 4 ER

Hgl 20.30, Kh 37-39, Cph 20.49.

Bemærkninger Hgl Mat fra 6454

Tog M 6461 (Kh-Fa), 4 ER

Kh 14.16, Kø 15.(24-28), Od 53, Eb 16.(13)-27, Fa 16.40.

Bemærkninger Fa Mat 6464

Tog EP 6464 (Fa-Kk), 4 ER

Fa 17.20, Od 17.51, Kø 18.14-16, So, Rg, Ro, Htå 19.07-20, Kh 36-49, Kk 19.53.

Tog M 6469 (Cph-Kh), 4 ER

Cph 13.35, Kh 13.55.

Bemærkninger Kh Mat til 6461

Kilde: Toganmeldelse nr. 2469, **mandag 9. juni 2012**

(BL)

Ma 30/7 2012

Skinnetransport til Vendsyssel

Tog CG 39720 (Pa-Phm), Class 66 1250

Pa 6.00, Kd 7.09, Od 8.18½, Kø (8.57)-9.14, Sg (28)-38, Rg 10.02, Bo (12)-29, Htå 55½, Phm 11.20.

(BL)

Ti 31/7 2012

Transport fra Vendsyssel

Tog CG 39721 (Phm-Pa), Class 66 700

Phm 11.21, Ro 55, Rg 12.15-26, Ng 13.(11)-19, Od 39, Kd 14.21½, Pa 15.27.

(BL)

Fr 17/8 2012 – sø 17/8 2012

Hele weekenden fra fredag aften den 17. august til søndag den 19. august kører der Togbus mellem Horsens og Skanderborg

Det skyldes at der skal renoveres broer mellem Skanderborg og Horsens.

- Bus erstatter alle InterCity og Lyntog mellem Skanderborg og Horsens fra fredag aften og resten af weekenden
- Fire udlandstog er aflyst mellem Aarhus H og Fredericia
- Ændret Børnegruppe søndag den 19. august

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16778>, **lørdag 21. juli 2012**

(BL)

TRÆKKRAFT

On 18/7 2012

Mange diesellok i Pa

Spor 44 MX 1030 med en træplade monteret, hvor frontdøren i næsen sad. Lige N for rusten MT 167.
Spor 41 en blå pakvogn/værkstedsvogn.
Spor 40 CFL T66 714 (r).
Spor 39 980 1266 031-4-D CFLCA (g)
På det østre spor i TX-terminalen RC DK MY 1134.

To rangerlok på Fra

I sydenden af 200-sporgruppen – strækingsristen – vokser ukrudtet højt omkring Tm^{III} 9503 (nordligst) og Tm^{III} 9597 (sydligst).
(BL)

GODSVOGNE

On 11/7 2012

Mange tomme Slps i Vg

Spor 1 er besat af mange tomme Slps med **gule** sidestøtter, måske 20 Slps. I tørvejrs under hovedperron-halvtaget fotograferes 33 RIV 80 D-EVULW 4727 125-3 Slps. De store, skrå regndråber, der er blevet til streger med en eksponeringstid kl. 20.34 på $\frac{1}{59}$ sekund på 3200 iso, giver variation i det sort-hvide motiv. Alle vogne har **gule** støtter rejst.
(BL)

On 18/7 2012

Ubrugt bremsesandvogn

I 200-sporgruppen – antagelig spor 222 på strækingsristen – på **Fra** holder ene og forladt en vogn i Ucs-familien. På nummerskiltet står: DSB Materiel, MR-Togsæt, MR-center Sydjylland/Fyn 40 86 9490563-4 DSB (– 10,58 m –). Hver kugleformet beholder kan rumme 5,5 m³.

Den er grå, og før i tiden stod den eller dens søster 562 ofte på læssevejen i **Ft** (Fasterholt) for at blive læsset med bremsesand. Sandet fra brunkulsområdet må have den rette beskaffenhed. I forbindelse med sporfornyelsen fra **Hr** til **Vj** blev der langt et nyt, dyrt sporskifte i spor 1, så læssevejssporet kan stadig bruges til at have en sandvogn stående og blive fyldt.

De to vogne er angivet på <http://www.godsvogne.dk/dok/oversgv.htm>
(BL)

Fr 27/7 2012

I **Rg** står der mange (10-12 stykker vil jeg tro) DB/AAE Habbi., der nok er på vej til **Kj**. Jeg lagde specielt mærke til Habbiins 352 31 80 2740 500-6, det er den første af DB's nye "Habis-vogne". Desværre er den ret overmalet mod perronsiden, og der så ud til at holde vogne på sporet lige bagved. En af de andre vogne var DB Habbins 354 31 80 2772 170-9, en af de 412 styk AAE Habbi(II)ns, som DB har købt af AAE.
(JSL via BL)

TOGSÆT

Ti 17/7 2012 + on 24/7 2012

MG på mdt Ab

Lige V for remisen ses kl. 13 to ●● i hver ende af DSB MG 5841+41. Togsættet kan være hensat.

Samme status quo **onsdag 24. juli 2012**.

Til gengæld kan et levende MG-togsæt ses kl. 15.57 rg fra antagelig spor 4 i sydenden via spor 3 ind i spor 2. Det er DSB MG 5655+55. Der var flere i førerrummet, og det kan have været et prøvetog eller indøvelse af **Ab**-lcf'er.

(BL)

FÆRGER

To 12/4 2012

Årsag til påsejling i Aalborg tilbageholdes

Søfartsstyrelsen har fundet forklaringen på, hvorfor det finske fragtskib Ramona påsejlede Jernbanebroen i Aalborg. Men der kan gå måneder inden offentligheden får kendskab til konklusionerne.

– Vi har en forklaring. Men den skal gennemanalyseres og formuleres, inden vi har rapporten klar, siger skibsinspektør Lars Jacobsen fra Den Maritime Havarikommission.

Kaptajn, brovagter, BaneDanmark, Aalborg Havn og andre parter er afhørt, og deres forklaringer om påsejlingen for to uger siden stemmer ifølge Lars Jacobsen overens.

Der er ikke planlagt yderligere indsamling af materiale, og der kan ifølge skibsinspektøren gå måneder, inden Den Maritime Havarikommission er færdig med at skrive rapporten.

Kilde: <http://www.dr.dk/P4/Nord/Nyheder/Aalborg/2012/04/11/142601.htm>

Torsdag 12. april 2012 06.29 Nyheder Opdat.: **torsdag 12. april 2012** 11.23.

Skrevet af Søren Flytkjær

(BL)

Fr 13/7 2012

Udflugt med Egholm-færgen

Færgen har afgang på minuttal 00 og 30 fra **Ab** fra **Egholm Færgevej**. Dens navn er **EGHOLM** med nummer P 853 og maksimum 29 passagerer. Overbygning, der kun rager op i den ene side over dækket, er cremefarvet. En returbillet koster 18 kroner inkl. cyklen. En overfart varer omkring 3 minutter.

Både på Egholm og på Jyllandssiden er der nye og gamle færgelejer. De nye ligner dem, der blev taget i brug på **Kleppen** og **Venø Odde** med **M/F VENØ FÆRGEN**, **Venø, lørdag 7. august 2010**.

Ifølge indehaveren af **Egholm Købmandshandel** kommer der 60.000 gæster hvert år. Det må skyldes den korte afstand til **Ab**, for **Egholm** er en ganske flad ø med kote 1,5 som det højeste tal! Landskabsmæssigt er forskellen mellem **Egholm** og **Venø** som mellem **Holland** og **Alperne**. Mange har kun været på restauranten **Kronborg**, der i **maj-juli 2012** er lukket grundet en brand i køkkenet <http://www.kronborg-egholm.dk/>

Fährstellen mit Wagenfähren und Eisenbahnfähren in Dänemark

Færgesteder i Danmark

En meget detaljeret oversigt over færgerne på http://www.fjordfaehren.de/dk/ofaer_faehrstellen.htm viser to færger på Egholm-overfarten, men ikke den færge, der i dag og de følgende dage sejler. Der står ellers følgende status på hjemmesiden: Bearbeitungsstand 6.4.2012.

Færgen kan derimod ses på **Ab Kommunes** hjemmeside om færgeoverfarten på

<http://www.aalborgkommune.dk/borger/trafik-og-veje/trafikken/bus-tog-og-faerge/sider/egholmfaergen.aspx>

Med kollektiv trafik til Egholm

Bybuslinje 13 har endestation ved **Væddeløbsbanen** på **Skydebanevej**. I skoleferien **søndag 1. juli 2012** – **onsdag 1. august 2012** der er ankomsttider i dagtimerne på minuttal 27 og 57 og i aftentimerne 26 og 56. Fra endestationen er der 500 meter at gå hen ad **Egholm Færgevej**. Færgens afgangstider "passer fint" med korrespondancen med færgens afgangstid. Passagerer når lige at se *færgen sejle* og har derefter **27 minutter at vente**. Når der igen bliver 4 busafgang per time, minimeres ventetiden med et kvarter.

Hvis nu bybuslinje 13 havde vendeplads ved færgelejet, ville det passe med **ankomst til Egholm-færgen to minutter før afgang!**

– *Er der det af hensyn til bilisters huskeevne, at afgangstiderne er 00 og 30 og ikke 15 og 45, så de mennesker, der ikke har råd til en bil, må vente så længe?*

Fra Egholm med kollektiv trafik

Det samme gør sig gældende for færgen med ankomsttiderne på det omtrentlige tidspunkt 08-10 og 38-40. Bybuslinje 13 har i dagtimerne i skoleferien afgangstider 01 og 31 og i aftentimerne 29 og 59. Her vel der "kun" være 20 minutter at vente.

– *Kunne Nordjyllands Trafikselskab samarbejde med **Ab Kommune** om at køre den kollektive trafik mere hurtig og attraktiv at bruge i form af kortere rejsetider?*

Andre skibe?

Efter cykelturen på **Egholm** med 1½ times ophold er det naturligt at cykle over vejbroen fra **Ab** til **Ns** for at få et overblik over skibe. Ov, ved **Nordkajen** ligger en rigtig "amerikanerdamper" med stævnen vendt mod vejbroen og i en ideel fotoafstand. Nej, hvor der er mange gode vinkler. Navnet er **Thomson Spirit**, **Valletta**; ikke set før. Klik 17.01. Forskellige gode vinkler med **Ab** i baggrunden osv.

Da der efter et par ærinder i **Lih** cykles tilbage mod vejbroen, høres der på afstand kl. 17.45 flere rigtige skibsfløjt, som når Englandsbådene før i tiden anduvede **Grådyb**. *Mon ikke krydstogtskibet skal afgå kl. 18?* Nej, for da jeg cykler op på Limfjordsbroen, er skibet ved at svaje. Heldigvis kommer der ingen biler i de fire kørebaner, så jeg kan komme over på broens østside og fotografere **Thomson Spirit**.

Et billede mere, og så cykles der med rasende fart ned ad broen og hen ad en vej mod Ø. En vej går lige mod S, **Nordre Havnegade**, og alle tiders motiv vil kunne laves. Få sekunder senere ses en stævn i taghøjde med en fabriksbygning i forgrund rage frem, og **Ab** ses i baggrunden. Videre igen, hen til en

mindre sejlklubs hus eller lignende, hvor der er græs som forgrund og et industriområde over i **Ab** som baggrund. En gammel søulk fortæller, at **Thomson Spirit** i dag har været her for fjerde gang ud af de ni gange, den skal komme i år. Han mener, at den sejler til **London**. – *Kig på internettet!*

Det køres efterfølgende. – *Bemærk, hvornår afgangstiden skulle have været!*

Thomson Spirit ved Nordkajen i Ns

I 2012 er der allerede nu aftalt 10 krydstogtsanløb til Aalborg.

Anløbene vil strække sig over en periode fra maj til september og vil tælle i alt 8.378 passagerer. VisitAalborg byder skibene velkommen i samarbejde med Aalborg Havn og Aalborg Kommune og vil sørge for, at gæsterne får en god oplevelse under deres ophold i Aalborg.

Juli 2012

Fredag d. 13. juli lægger Thomson Spirit, Thomson Cruises, til kaj for 3. gang denne sommer. Skibet anløber Aalborg havn kl. 12.00 og sejler igen kl. 18.00, igen med 1.400 gæster om bord.

Søndag d. 22. juli ankommer Europa, Hapaq Lloyd, med 408 passagerer kl. 07.00 og sejler igen kl. 16.00.

August 2012

Black Watch, Fred Olsen Line, ankommer til Aalborg d. 31. august kl. 07.30 med 807 passagerer om bord og sejler igen kl. 14.00.

September 2012

Torsdag d. 6. september ankommer Ocean Countess, Cruise & Maritime til Aalborg med 884 passagerer om bord kl. 08:00 og sejler igen kl. 18:00.

Søndag d. 23. september får vi igen besøg af Black Watch, Fred Olsen Line, med 807 gæster kl. 07.30. Kl. 14.00 sejler de videre.

Kilde:

<http://www.visitaalborg.com/danmark/da-dk/menu/visitaalborg-partner/businesspartner-storby/velkommen-storbyferie-aalborg/krydstogtskibe-aalborg/krydstogtskibe-aalborg.htm>

Thomson Spirit er et krydstogtskib ejet af Holland America Line og drives i henhold til charter, som det britisk-baserede Thomson Cruises. Hun blev bygget i 1983 på Chantiers de l'Atlantique værftet i Frankrig for Holland America Line, som MS Nieuw Amsterdam. ...

Siden år 2010 er skibets hjemhavn **Valletta** på **Malta**.

Kilde: http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Thomson_Spirit

Brug eventuelt Google Oversætter fra engelsk til dansk sprog.

Se <http://www.thomsonships.co.uk/ships/spirit/>

Se anløb i årene **2012** og **2013** med navne på krydstogtskibe på

<http://www.aalborghavn.dk/Krydstogtskibe.116.aspx>

(BL)

Ti 17/7 2012

Stats:	
Ship Name	Thomson Spirit
Crew:	520
Tonnage:	33.930 GRT
Decks:	9
Cabins:	627
Passangers:	1254
Lifts:	7
Bars:	5
Pools:	2
Restaurants:	3
Ratings:	66

D/S Børøysund i Ab

Da der ved middagstid cykles over vejbroen fra **Ab** mod **Ns**, må der standses et stykke oppe, for i en 45 graders fotovinkel ligger der et veteranskib ved **Jomfru Ane Parken** i **Ab**. Det er **D/S Børøysund**, **Oslo**.

Landgangen er åben, og efter en forespørgsel om få maskinrummet at se og fotografere guides jeg ned. Det er tre grønmalede cylindre, hvidmalede vægge og kobberglinsende rør. Bunkerkapacitet i "tenderen" er 14,2 tons kul, og vandet kondenseres, idet det til havs ikke lige er muligt at standse ved en vandkran for at få vand i "tenderen". Skibet har dimensionerne; længde 108" 8'/33,1 meter, bredde 18" 3'/5,3 meter og en dybgang på 3,6 meter. Kedeltryk 10,5 bar og fart cirka 9 knob.

Da jeg fortæller om min sejlads med **D/S Hjejlen** på **Silkeborg-søerne** og med **D/S Skibladner** på **Mjøsa**, forstår "maskinmesteren" mit kendskab til norske dampskibe. Han fortæller, at de **lørdag 14. juli 2012** skulle have været til et sejltræf i **Ebeltoft**, men da **D/S Børøysund** lå i **Varberg**, blæste der en vestenvind med 15 m/s, så de kunne ikke krydse **Kattegat**, og nåede derfor ikke frem til tiden. Nu var de på vej tilbage til **Norge**.

Se dampskibet på hjemmesiden for Norsk Veteranskibsklub på <http://www.nvsk.no/hjem>

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 30/6 2012

I dag kørte HHJ DL 11 med veterantoget i **Oj-Hab** På **Had** løb lokomotivet om og trykkede toget ned til Bystationen. Overkørslen ved **Simmerstedvej** er tilsyneladende endnu ikke sat i stand.

Ved afgang fra **Oj** var toget oprangeret: HHJ DL 11 + DSB IB 18915 + RGGJ C 3 + FFJ C 72 + KS C 3 + TKVJ C 21 + HHJ C 25. På **Had** stod OMB C 16 og HTJ C 24 samt motortrolje 160 med troljeanhænger 95a.

(JSL via BL)

Lø 7/7 2012

Beretning om ØSJK

(1. del)

Weekenden d. 7. og 8. juli 2012 kørte ØSJK (Østsjællands jernbaneklub) veteran tog mellem **Kj** og **Næ**. Om lørdagen kørte de med deres to triangler DSB MC 651 og NPMB M 7, hvor jeg tog en tur fra **Næ** til **Kj** og retur.

I **Kj** blev ØSJK's nye anskaffelse LJ M 32 kørt op til stationen, hvor man så kunne se den lidt nærmere, inden at der var afgang mod **Næ** igen, trillede ned til deres remise igen.

Da vi så var kommet til **Næ** igen, havde de ca. 1 times ophold, inden det gik mod **Kj** igen, og imens var jeg cyklet fra **Næ** ud til den nyanlagte bro over **Lille Syd** til den nye omfartsvej rundt om **Næ** ved **Øverup** nær **Næn** (Næstved Nord), hvor jeg så ventede på dem. Da de kørte forbi, cyklede jeg ned til den overkørsel ved **Øverup**, som bliver nedlagt, når broen bliver åbnet. Der tog jeg lige et billede af en MR fra **Næ**, inden jeg cyklede hjemad.

(KB via BL)

Sø 8/7 2012

Beretning om ØSJK

(2. del)

Om **søndagen** var det ØSJK M32 (tidligere LJ M32), som kørte med en CL og en CLE mellem **Kj** og **Vo**, og ved den første afgang fra **Næ** stod jeg klar på rampen ved **Næ** og så, at de blev ført ind i spor 1, hvor de så kort tid efter fortsatte mod **Vo**. Da de så kom tilbage, var jeg igen cyklet ud til den nye bro ved **Øverup**, hvor jeg kunne nå at fange nogle MR, inden at ØSJK M 32 kom tilbage fra **Vo** mod **Kj**.

Da den var kørt forbi, cyklede jeg lige hjem, og derefter tog jeg ud til broen igen og tog ØSJK M 32 mod **Vo**. Derefter gik turen til **Myrup**, hvor jeg tog den på vej tilbage til **Kj**, og der stod solen bare rigtig godt. Derefter kunne jeg lige nå at tage den ved afgang fra **Næ**, da den havde et lille ophold, inden den kørte mod **Kj**. Så var den weekend også slut, som stod på ØSJK hele weekenden.

(KB via BL)

Sø 15/7 2012

Dagens oplevelser som lkf ved mdt Næ

Søndag 15. juli 2012 18:40-02:13, igen to omgange på **Lille Syd**.

Jeg vågnede først ved 12:45-tiden, og cirka fem minutter efter hørte jeg en fløjte på stationen. Tidsmæssigt passer det ikke med Gåsetoget, som ØSJK kørte mellem **Kj** og **Vo** denne dag. Men måske har man haft tekniske problemer, for det var vist meningen marcipanbrødet M 32 skulle have trukket togene.

Klokken 14:56 fotograferede jeg ØSJS M 8 + Cle 1680 + Cl 1493 fra den nye bro ved **Næn**. Jeg har desværre ikke noget tognummer, men det passer nogenlunde med tiderne på ØSJK's hjemmeside.

(JSL via BL)

Ma 16/7 2012

Djursland for fuld damp stor succes

Det var lidt af et tilløbsstykke, da DSB Museumstog lørdag og søndag veteran tog mellem Odder og Grenaa.

Over 800 rejsende løste billet til det lille damptog, der bestod af DSB-lokomotivet K 563, en pakvogn og tre passagervogne.

Jernbanejubilæum i Kronjylland

Dem, der gik glip af arrangementet i Djursland, får en ny chance til efteråret.

Søndag den 2. september fejrer jernbanestrækningen mellem Aarhus og Randers 150 års jubilæum.

I den anledning afholder Danmarks Jernbanemuseum åben hus i remissen i Randers fra klokken 10 til klokken 17. Her kan besøgende komme tæt på det gamle materiel imens de nyder en pølse og en sodavand.

DSB Museumstog arrangerer samme dag en afgang fra Randers til Aarhus og tilbage igen med damplokomotivet K 563, der blev bygget i 1899 i Esslingen i Tyskland. Lokomotivet er stationeret ved DSB Museumstog i Randers, det var sidste gang i ordinær drift og stationeret i Aarhus i årene 1953 til 1955, hvorefter det overgik til Jernbanemuseet.

Om eftermiddagen vil gæsterne kunne tage en tilsvarende tur med diesellokomotivet MX 1001, der er bygget på NOHAB i Sverige i 1960.

Læs mere om arrangementet på www.museumstog.dk.

Fakta om K-maskinen

I perioden 1892-1904 byggedes der i alt 100 K-maskiner til DSB tegnet af maskinchef Otto Busse.

Der var tale om en iltogmaskiner – altså til fremføring af hurtigtog – der kunne køre på strækninger med skinner, der tillod et vist akseltryk.

Det høje akseltryk gjorde det muligt for Busse at udstyre lokomotiverne med en større kedel og tungere cylindere. K-maskinerne kunne da også præstere hele 90 km/t.

Allerede i 1935 valgte DSB at udrangere de første K-maskiner. Under 2. verdenskrig opstod der imidlertid behov for flere damplokomotiver, og DSB istandsatte fra 1942 de 95 tilbageværende K-maskiner og udstyrede dem samtidig med trykluftbremse.

Da de nye lette MO-vogne dukkede op i løbet af 1950'erne, udrangeredes K-maskinerne i stort tal.

Der er i dag bevaret tre K-maskiner: De to tyskbyggede K 563 hos DSB Museumstog i Randers og K 564 hos Vestsjællands Veterantog i Høng, og det italienskbyggede K 582, der er bevaret hos Nordsjællands Veterantog i Græsted.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 16. juli 2012**

(JSL via BL)

Ti 17/7 2012

LFB's materiel

Søndag 15. juli 2012 skulle LFB være kørt fra **Ab** to gange til **Sø** (Skørping). På en flyer er sommerens tog afbilledet med trækraften AHJ ML 5206.

I dag kigges der på det udendørs materiel på AP **mdt Ab**.

S for drejeskiven holder **gul** trolje LFB 141.

På drejeskive holder klædeskab FFJ M 1207.

I spor 20 ved rundremisen er hensat LFB P 41 (ex. DSB Elo).

I spor 21, udkørselssporet, TFJ C 8 + OMB B 4 + bordeaux LFB uden nummer², REV 1/12-2008 + ETJ C 1 + HHJ C 29 (hen over sporskifte 858) + LFB Zk 617 fra Aktieselskabet De Danske Spritfabrikker.

Et par spor længere mod V holder tre godsvogne med meget rustne hjul. Fra S:

LFB Gs 44 + 01 86 DSB Gs ? 247-? bemalet LFB Gs 42 + LFB Hims 43.

(BL)

Lø 21/7 2012

Togfløjten

Haderslev er godkendt

Den 7. maj ... med en højeste hastighed på 40 km/t. ... Normalt HHJ DL 11, men lørdagene 28. juli og 11. august bliver det S 736, ...

Holbæk havnebane pillet op

... i juni ...

Sidespor væk

Den 23. april er sidesporene Spangsbjerg og Kjersing officielt nedlagt.

Grindstedbanen lukket

F 653 flytter

... senest i drift i 1995, blev den 13. april flyttet fra DJK's vognhal i Marslev og kørt på blokvogn til Gedser.

Ejstrup – en ubetydelig landstation

Tag med på en udflugt til Trafikhistorisk Dag i Hamburg søndag den 21. oktober 2012

Vil du med, så er tilmelding nødvendig. Tilmelding skal ske på kasserer@klk.dk inden den 8. oktober 2012. SKRJ 3:

På sporet af Kjellerupbanen

På smalle spor langt ude i havet

Kilde: **Togfløjten**, nr. 2 2012, **lørdag 21. juli 2012**

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

Læs mere om den trafikhistoriske dag i **Hmb** på <http://www.klk.dk/moder.htm>

²På http://www.limfjordsbanen.dk/?page_id=16 er vognummer SB B 11 fundet.

Spa og Kje

Sidesporene **Spa** (Spangsbjerg sidespor), km 57,6 †, og **Kje** (Kjersing), km 60,4 † figurerer stadig på siderne 411-37 & 457f-5, gældende fra **11.12.2011**, rettelsesblad 4390 og 4391, i TIB (V) gyldig fra **lørdag 28. juli 2012** og også på uændrede sider i TIB (V) gældende fra **søndag 12. august 2012**, (BL)

SPECIALKØRETØJER

Ti 17/7 2012

På mdt Ab

I det østligste spor S for remisen holder fra N **gul** Entreprise trolje 231 + 4086 93876-0 (ex. Ks).

Længere mod S på rangerpladsen **gul** 80 86 980 3 160-2 + **gul** hjælpevogn 4086 950 3 452-5. (BL)

To 19/7 2012

Rød Ploeg holder i Lg

Rød **Ploeg 18 PLB 9020** **USP 2010 SWS-2K Plasser & Theurer** **99 74 942 5 020-9** holder foran sydsiden af den tosporede remise i **Lg**. Hagl på størrelse med en lillefingernegl giver striber på et billede ... (BL)

Fr 20/7 2012

Sporspærring ender i Str ved indgangssporskifte 128

DEUTSCHE PLASSER SSP 110 SW/3 **LEONHARD WEISS 24014** holder i spærringen inde på **Str** station og er i nat blevet drejet ved at blive fragtet **Str-TI-Md-Str** i alt 341,8 km. Tænk, om drejeskiven på **mdt Str** var blevet istandsat, tænk, hvor megen dieselolie for en MY og forurening, der kunne være sparet. (BL)

Lø 30/6 2012

Sprøjtetoget i Oj

I **Oj** stod sprøjtetoget oprangeret af tankvognene 60 80 092 4503-6 + 60 80 092 4502-8 + selve sprøjtevognen (ombygget postvogn) 60 80 092 3020-2 + lukket bogiegodsvogn 60 80 092 4542-4 + "GOS" 60 80 092 3009-5 + en tre-akslet Umbauwagen 60 80 092 3033-5.

Ved Railcare i **Oj** stod også Slps 740 35 80 472 7 041-0, der ikke så ud til at have været brugt for nylig. – *Er der nogen, der ved, hvordan og hvorfor den er kommet til Oj?* (JSL via BL)

FASTE ANLÆG

BERETNINGER OM SPOROMBYGNING PÅ

Her er der lavet en oversigt over de tre strækninger, 25, 32, 35, med en samlet længde på 258,5 km, hvor togdriften er indstillet i sommeren **2012** grundet sporombygning.

De fleste beretninger står under **FASTE ANLÆG**. Drejer beretningen sig overvejende om materiel og specialkøretøjer, findes teksten under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**.

Foruden visning af stednavneforkortelser følger der længere fremme en komplet (efter egen overbevisning) fortegnelser over Vendsysselbanens togekspeditionssteder. Skulle der have eksisteret flere end angivet, ønskes denne viden.

VENDSYSSELBANEN

Torsdag 12. juli 2012	Lih, Hvg
Fredag 13. juli 2012	Bl
Lørdag 14. juli 2012	Bl-Su
Søndag 15. juli 2012	Hvg
Mandag 16. juli 2012	Bl

Stednavneforkortelser og togekspeditionssteder

	Hj Hjørring	Fh Frederikshavn
	Bl Brønderslev	
	Su Sulsted	
	Hvg (Hvorupgård)	
Ti Thisted	Lih Lindholm/ Ns Nørresundby	
	Ab Aalborg	
Str Struer	Sk Skive	Vg Viborg
Ho Holstebro		Lg Langå
Hr Herning	SI Silkeborg	Ar Aarhus
	Sd Skanderborg	
	Ty Thyregod	
	Gw Give	Hs Horsens
	Gg Gadbjerg	
	JI Jelling	Hed Hedensted
	Ges Grejsdal	
	Vj Vejle	
		Fa Fredericia
		Kd Kolding
	Pa Padborg	

Tirsdag 17. juli 2012 **Bl**
Onsdag 25. juli 2012 **Hj**
Torsdag 26. juli 2012 **Hj, Lih**

LANGÅBANEN

Onsdag 11. juli 2012 **Vp-Up**
Onsdag 18. juli 2012 **Lg**
Onsdag 25. juli 2012 **Str-Up**
Fredag 27. juli 2012 **Vg, Sk**
Lørdag 28. juli 2012 **Str-Vp**
Søndag 29. juli 2012 **Str-Vp**
Mandag 30. juli 2012 **Str-Vp, Vp**

SILKEBORGBANEN

Torsdag 26. april 2012 **Sl, Bg**
Fredag 27. april 2012 **Bic, Hu, Ik, Bg, Ev**
Tirsdag 10. juli 2012 **Hr-Ry**
(BL)

Lø 28/4 2012 – ma 29/10 2012

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Aalborg-Frederikshavn](#) > **Tidsplan**

Tidsplan

Tidsplan

Sporombygningen forløber fra 28. april til 29. oktober.

De forberedende arbejder er allerede i gang. Blandt andet har vi stillet svellerne parat ved stationerne i Frederikshavn, Brønderslev og Hjørring.

Vi lukker banen for togtrafik

Vi er nødt til at spærre banen for togtrafik, mens vi arbejder. Alle tog erstattes med busser, når banen er spærret. Her kan du se, hvornår banen er lukket for togtrafik:

Lindholm-Frederikshavn

2. juni – 1. oktober

Aalborg-Lindholm

Fra midt i juli til midt i august fornyer vi spor på Jernbanebroen over Limfjorden.

Hjørring-Frederikshavn

10. september-29. oktober

Afsluttende arbejder

Når banen igen åbnes for togtrafik, er der en række afsluttende arbejder, vi skal lave. Derfor vil du se os beskæftiget med at rydde op, nedlægge byggepladser og lignende.

På banen justerer vi sporet efter de første uger.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=15799>

(BL)

/5 – /6 2012

Depot info Vest

Information til lokomotivføreren i Esbjerg, Varde, Skjern og Herning depoter.

Infoskærme

Der bliver i nærmeste fremtid opsat infoskærme på de fleste depoter. Skærmen bliver delt op i felter, med information fra Arriva Danmark samt Lokalt nyt og rullebånd i bunden af skærmen med News.

Skjern

Der bliver i begyndelsen af juni bygget et kombineret cykel- og rygeskur. Der er midlertidig stillet et cement rør med sand ud under perrontaget, der kan bruges som askebæger.

Samarbejdet m. BaneDK

Indlæg fra FC Esbjerg (forkortet af red., kan ses i fuld længde som opslag). Vi har sammen en stor udfordring med at få togtrafikken til at fungere, især med de 12 La ml. Es og Ho, hvoraf de fleste først udbedres i 2013.

Det vil være en stor hjælp, i situationer hvor der op står forsinkelser, og især op til krydsninger, at Ikl. lige giver besked, så vi (FC) har mulighed for at disponere.

La forhold strækning 31

Bane DK har oplyst, at en efterspænding af sporene i Varde har gjort det muligt at øge hastigheden, forhåbentlig frem til den planlagte sporombygning i 2013.

I Tistrup afventes status efter svejsearbejder.

Forholdet ml. Øg og Sj var forventet løst 22. maj (kender ikke årsag til udskydelsen red.), og ml. Vem og Ho er planlagt til udførelse d. 26. juni. De øvrige forhold på strækningen bliver tidligst lavet i 2013.

Esbjerg

Møllevingetransporterne fra Tyskland til Es havn er indtil videre udskudt til uge 28, blandt andet pga. manglende sporplads på nogle tyske stationer.

Strækningsskendskab

Tiden nærmer sig til at flere skal i gang med at køre på Vestbanen, og i den forbindelse have strækningsskendskab. Husk i den forbindelse at blive sat godt ind i Vestbanens SIN og TIB, som kan downloades på Mobility. Det kan være en hjælp at følge med i TIB på turen.

Rejsekortet

Vestbanen bliver vores første strækning, hvor "Rejsekortet" kommer i anvendelse fra den 1. juli i år. De øvrige strækninger fra 1. september.

Kilde: Depot info Vest, nr. 3/2012 **maj/juni 2012**

(BL)

To 28/6 2012

Afgørelse om at nedlæggelse af overkørsel 142 og 144 på banestrækningen ml. Viborg og Stuer ikke er VVM-pligtig


Naturstyrelsen Aarhus har afgjort, at nedlæggelse af overkørsel 142 og 144 og opgradering af overkørsel 141 på banestrækningen mellem Viborg og Struer samt anlæg af 1400 m erstatningsvej ikke er VVM-pligtig. Klagefristen udløber: torsdag 26. juni 2012.

Kilde:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM/VVM-sager/Ikke_VVM/AAR_nedlaeggelse_overkoersel_142-144_280612.htm, **torsdag 28. juni 2012**

Usikret ovk 142 ligger i km 98,620 **Vp-Str**. Usikret ovk 144 ligger i km 99,488 **Vp-Str**.

Usikret over 142 er altid blevet lukket efter den **lørdag 6. juni 2009**, hvor der skete følgende:

Tog RA 5460 (Str-Ar) bestod af AR AR 03, og ved passage af ovk 142 **Str** → **Vp** var en hvid personbil ved at passere de åbne svingbomme . Bilen blev ramt og landede en del meter længere mod Ø. Heldigvis var der Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 101,3-91,2, så chaufføren slap med en flænge i panden! Efterfølgende tog RA 5466 (Str-Ar) og 5472 (Str-Ar) måtte derfor aflyses.

Bomme ved ovk 144 er så regel åbne i dagtimerne. Det får snart en ende.

(BL)

Ti 3/7 2012

Signalprogram på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød

Banedanmark skal de kommende år 2014-2020 gennemføre en totaludskiftning af signalsystemet på S-banen. Det nye signalsystem vil medføre en højere sikkerhed, mere effektiv drift og bedre passagerinformation. Endvidere muliggør det nye signalsystem, at hastigheden kan øges på strækningen Lyngby-Hillerød.

Signalprogrammet for S-banen omfatter en totaludskiftning af eksisterende signalanlæg; sikringsanlæg, togkontrol-system samt fjernstyring. Projektet medfører etablering af en ny fjernstyringscentral ved Københavns Hovedbanegård, bygninger til teknisk udstyr og nedtagning af et større antal teknikbygninger og master.

For trafikstyringscentralen har Banedanmark stillet krav om, at bygningen skal være et landemærke med høj arkitektonisk værdi, baseret på et bæredygtigt koncept og minimum energiklasse 1.

Se sagens dokumenter

Kilde:

Forlængelse af spor 0 på Lindholm Station

Banedanmark har et vendespor (spor 0) nord for Lindholm Station. IC3-tog, der har endestation ved Lindholm Station, vender ved spor 0 ca. 400 m nord for stationen. Et IC3-tog venter typisk i 30-50 minutter i spor 0 og starter togets dieselmotorer op til 10 minutter før afgang for at opbygge tryk på bremsesystemet.

Ved vendesporet er der etableret en 180 lang risteperron forsynet med standere til strøm og vandpåfyldning. Den anvendes af DSB til lettere rengøring af IC3-tog.

Aalborg kommune har gennem længere tid modtaget klager fra naboer i området på grund af støjgener fra aktiviteterne ved spor 0.

Banedanmark har fået en økonomisk ramme til at udbedre miljøpåvirkningerne herunder støjgener. Banedanmark har i samarbejde med DSB på den baggrund fået udarbejdet et programoplæg, som anviser mulige løsninger for nedbringelse af miljøpåvirkningerne.

Banedanmark har foreslået følgende placering af anlægget:

- Forlængelse af spor 0 og flytning af anlægget til en ny placering ca. 350 m længere mod nord (hovedforslag)

Der er i anmeldelsen ligeledes lavet støjberegninger af følgende alternativer:

- Alternativ placering, hvor spor 0 kun forlænges ca. 260 m
- Eksisterende placering af anlægget (0-alternativ)

Dokumenter i sagen

- Screening
- Idéfase
- VVM i høring
- Sammenfattende redegørelse
- VVM offentliggøres
-

Kilde:

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM/VVM-sager/Afsluttede/Lindholm_Station/. Senest opdateret **tirsdag 3. juli 2012**

Se et luftfoto med signaturangivelser.

Nu mangler der kun at blive lagt spor cirka 2,8 km til **Aal** (Aalborg Lufthavn).
(BL)

Ti 10/7 2012

Sporombygning på Silkeborgbanen

Rejseplan

Tog L 724 (Str-Fa), af **Str** 8.20, **Hr** an 9.03. Cykle fra **Hr** til **Ry** og se på alle trinbrætter og stationer undervejs. For få en fornemmelse af dagens fremskreden og tidshorisonten til returrejsens begyndelse angiver eksponeringstidspunkter det første og sidste billede fra det pågældende holdsted.

Hjemrejse med togbus 55 fra **Ry** kl. 14.54, **Hr** an 16.05. Derfra videre med tog RV 3741 (Hr-Str), af **Hr** 16.25, **Str** an 17.32. Tog 3741 har holdetid i **Hm** 17.15½-25½. Med dagens VSV-vind vil **Str** hurtigere kunne nås ved at cykle fra **Hm**.

Tidlige besigtigelser Hr-SI

Torsdag 26. april 2012 med en togbus til **SI** og **Bg**

Fredag 27. april 2012 med en racercykel til **Bic**, **Hu**, **Ik**, **Bg** og **Ev**.

For at kunne beskrive udviklingen på de forskellige togekspeditionssteder og stationer er stikord og sætninger fra de to observationer ultimo **april 2012** skrevet i datid.

Hr (Herning, km 71,2)

Ved remisen er der opsat SR-signal 16.1.2 ●.

Hr-Bic (kl. 9.27)

Cirka i km 69,4 mellem det fremskudte signal og tredje afstandsmærke var det i sporet sat SR-signal 16.1.2 ● på hver side af en lille gravemaskine på larvefødder. Der skal antagelig føres et rør under banen, og derfor var sporet fjernet!

Det må være et stort rør, for der er bygget en jernbanebro i km 69,55!

Bic T (Birk Centerpark, km 67,9, kl. 9.3-39)

April 2012: Var urørt. Togbusserne standsede/standser oppe ved **Silkeborgvej 195**.

Der høres larm nede fra trinbrættet, så styret drejes straks til højre. Fra V ses lige ved perron en tysk, gul trolje med bilnummerplader + gul 27 80 3302 164-5 D-GBM + gul H.F. Wiebe BSW 6000 99 80 9552 055-2 D-GBM + gul 99 80 9552 057-8 D-GBM. Foran kører en gul gravemaskine, der renser banegrøften op og løfter jorden op i gul H.F. Wiebe BSW 6000 37.

Der er mylder af dræbesnegle, der gør det ulækkert og glat at gå på perronen.

Hu (Hammerum, km 65,5, kl. 9.48-57½)

April 2012: Var urørt, dog var læssevejssporet spærret af dynger med 15 betonsveller høj stabel.

Ovk 139 i km 66,0 i vestenden har fået belægning og nyt spor, hvor der har været La 80 i årevis. Begge togvejsspor eksisterer. De gamle betonsveller med vinkeljern imellem ligger i stabler på læssevejen. Der er ingen perronovergang lavet over til perron 2. Trådnet afspærre hovedperronen. De to eneste sporskifter er nye.

Ik (Ikast, km 59,4, kl. 10.15½-22½)

April 2012: Var urørt, dog var læssevejssporet spærret af dynger med 15 betonsveller høj stabel.

I ovk 122 i km 59,5 er der ilagt betonplader af fabrikatet **exetel fundo**. Spor 1 og 2 fornyet. Læssevejens to spor er uden sporforbindelse med omverdenen.

I spor 2 holder gul H.F. Wiebe **Plasser & Theurer EM-SAT 120**. Efterfølgende holder der tre gule køretøjer og østligst en gul BR 212 + Fccs. Trækket begynder at trille langsomt ned ad faldet mod Ø. Efter den for at få et billede og det lille nummer på rammen. Læssevejen er fri for skærver, og det lykkes at indhente det. Nummeret på rammen af **Wiebe-Lok Nr. 4** er 9280 1 212 107-7 D-BLP. Den trykker 9 Fccs fordelt med farverne 6 grønne + 2 brune + 1 grøn. Lige da maskinen skal krydse **Nørregade**, indhentes den af en sættelastbil fra oppe fra fabriksområdet ved læssevejen, og da den svinger ud og kører væk fra ovk 120 i km 58,7, dækker den Fccs'erne, så på vinkelbilledet af det gule BR 212 komme anhængerens venstre slutlanterne lige med. Arbejdstoget forsvinder ud mod **Bg**, eller hvor langt det nu skal.

Højris (km 58,5)

Var og er urørt og uden sporforbindelse.

Het T (Hestlund km 54,?, kl. 10.55)

Ej besøgt i **april 2012**.

Da der cykles op ad en af de lidt kraftigere stigninger på amtsvej **195**, opdages der en brun og grøn Fccs ned på marken. Resolut vendes der, og næsten nede ved ovk 111 i km 54,4 ses oppe på bakken arbejdstoget, der var kørt fra **Ik** kl. 10.22½. Fra en stor dyng skærver arbejder en gravemaskine med at læsse de tomme Fccs-vogne. Typisk for sporarbejde nu om stunder. De deponerer med lastbil tonsvis af skærver på marker langs strækningen og bruger lang tid på at læsse vognene. Før i tiden havde baneafdelingen læssede Fccs stående på læssevejssporene lige til at køre ud. Det vil ikke kunne lade sig gøre ved den næste sporfornyelse, for da vil der være ét sidespor på de 71,2 km strækning fra **Sd** til **Hr**: i **Sl**.

Ved ovk 111 lå **Het** – sandsynligvis på den lave dæmning på vestsiden, for på østsiden befinder ledvogterhuset sig. Første billede i **Het** blev af tog P 779 (Ar-Hr) bestående af DSB **MO 1877** + Bg 098 (r) **fredag 21. juli 1978** kl. 15.49½ (±0).

Het er ikke anført i TKV 51, og ej heller i De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af *Morten Flindt Larsen*. Bane bøger **1995**, står trinbrættets leveår angivet. På <http://da.wikipedia.org/wiki/Forside> er der intet noteret om trinbrættet. At søge på Bing Beta efter "Hestlund trinbræt" giver **intet svar**.

Bg (Bording, km 51,8, kl. 11.03½-11)

April 2012: Spor 1 var fjernet. En gul MH5 kørte i spor 2 og læssede ballast over i en af de to gule dumper, der fjernede gruset. Se to billeder i **Jernbanen** 3/2012, side 9.

Ved ovk skal en banearbejder til at sikre ovk 103 i km 51,9, så gul Stopfmaschine 09-32 Unimat 4S o.H. 99 80 9124 007-2 D-GBM kan køre fra stationssiden af ovk 103 til vestsiden. Efter at bommene har været oppe, skal **Deutsche Plasser SSP 110 SW** H.F. Wiebe 99 80 9425 008-6 D-GBM passere.

Spor 1 og 2 er fornyede. Læssevejssporet må formodes at være fjernet. En grøn Fccs står ud for en dyng nye skærver.

Ev (Engesvang, km 45,5, kl. 11.27-33)

April 2012: Spor 1 var fjernet. Der blev arbejdet i østenden. En masse metalhegnspæle var banket i jorden langs træerne på sydsiden af stationen langs **Fundervej** for at forhindre lokale og passagerer at krydse de tre spor og læssevejen. En gul ATLAS i spor 2 gravede grus op fra spor 1, der ikke fandtes ud for stationsbygningen. En dumper holdt klar i spor 3 til at modtage opgravet materiale.

Et par banearbejdere arbejder med at svejse noget ved det vestre sporskifte. Over iltanlægget på en skubbevogn på skinner dækker en stor paraply. En lignende ses i spor 2 i østenden. Ingen perronovergang endnu. Spor 3, læssevejssporet, er fjernet.

Stednavnet **Engesvang** udtales 'æpnævæn', med tryk på første stavelser "Enge". Kilde: **Danske stednavne med udtaleangivelse**, Dansk Sprognævns Skrifter 3, Kristian Hald, Gyldendal, 1960, side 18.

MI T (Moselund, km 44,4, kl. 11.43½)

Ej besøgt i **april 2012**.

Der er ikke muligt at cykle frem til den ikke mere eksisterende perron. Til gengæld findes ovk 84 i km 44,2, hvor vejen fører ned til **Bølling Sø**. Her ligger nyt spor, og dette nye spor ligger helt ned til **Fu**.

Der cykles videre ad vejen mod **Funder Kirkeby**, og lidt efter kommer jernbanebroen over vejen til syne. Den ser ud til at være ny eller i det mindste overfladepudset. Hov, på grusvejen op i skoven til højre for ligger der sporrammer. Straks drejes derop. Måske ligger der en fire-seks sporrammer, set kl. 11.50-52½.

Usikrede ovk 82 og 81 (kl. 12.02)

Usikret ovk 82 besøges. *Bliver den nedlagt sammen med usikret ovk 81 0,3 km længere nede?* Dens to svingbomme plejer at være lukkede, idet markvejen kun fører op til mindre mark og en lade. På ovk 81 står bommene ALTID åbne. Først var det La 75 foran den i kørselsretning, selv om sigtbarheden til ovk 81 er længere end til ovk 82 i kørselsretning **Ev-Fu**. Da en **Es**-fører meddelte, at sigtbarheden i modsatte kørselsretning var dårligere, blev det (af Signalkommissionen?) ændret, så La 75 Ev-Fu blev ændret til La 60 **Fu-Ev**!

Der findes en ejendom lige over for ved skoven, og en skovvej fører videre op til A 15 – ikke langt fra stedet, hvor † for Kaj Munk står. *Mon ikke, at ovk 82 vil kunne nedlægges?* Tænk, Danmarks længste vejbro over land, 730 m, bygges hen over **Silkeborgbanen** lidt længere nede ad faldet, hvor nok 130 km/t. bliver tilladt for vejfarende, mens hastigheden for tog er 60 km/t. Det koster køretid og ekstra dieselolie at samtlige tog skal accelerere op ad en 7 % stigning.

– Hvis ovk 81 ikke kan nedlægges, træerne i kurven ikke kan fældes (køb jorden og fæld dem), vil det samfundsmæssigt ville bedre at bruge 5 millioner på at bygge en vejbro til denne ene ejendom end at beboerne i **Funder Kirkeby** måske får et til- og frakørselsanlæg til den nye motorvej.

Fu (Funder, km 36,2, kl. 12.27-32½)

Ej besøgt i **april 2012**.

En middagspause får benene ved at trille ned til stationen. Spor 1 og 2 har nye spor. Den gamle spor 1 – med hovedperron lige ved til stationsbygningen – har fået fjernet skinner og sveller på det midterste stykke. Her stod i perioden **februar 1974 – søndag 18. maj 2008** DSB E 987 og senere DSB P 812 (r) fra PrivatBanen Sønderjylland. En lille skubbetrolje står dog stadig ved hovedperronen.

En ny radiomast er rejst på læssevejen. Cykelstien fra **Fu** til **Ej** (Ejstrupholm) på 22,7 km er meget dårligt fremkommelig på læssevejen belagt med nye skærver. Forhåbentlig har H.F. Wiebe pligt til at rydde op, når arbejdet er afsluttet.

Læs og se mere om banestien på

http://ikast-brande.dk/dokumenter/uddrag_cykelture_ejstrupholm.pdf

SI (Silkeborg, km 30,1, kl. 12.59-13.34)

April 2012: Spor 1 og 2 havde i SR-signal 16.1.2 ● lige efter den første PU og **spor 3** havde SR-signal 16.1.2 ● før bagsiden af første PU. Spor 3 kunne ikke bruges. Ifølge **FC SI torsdag 26. april 2012** ville der kun blive 3 togvejsspor og spor 4 tilbage.




Det passer.

I vestenden er de store stabler af betonsveller lagt ud, men underlagsfundamenter og det gamle rangerhoved, ligger der stadig. 5 gule tomme Xtg holder ved U-signalet.

De to gamle spor 1 og 2 er fjernede, lige som de blev det i **Bm** i **1972**, da **Den Skæve Bane** blev nedlagt. Gennemkørselssporet har siden da slået et slag rundt om en nyere bygning ved busterminalen, og gennemkørselshastigheden er derfor kun Fast hastighedsnedsættelse **60**. Der er et stykke fra jernbanebroerne over **Vesterbrogade**, og hvis indgangssporskiftet var blevet rykket de måske 100 meter længere mod V, kunne Fast hastighedsnedsættelse være sat op. Herved ville en højere indkørselshastighed have givet mindre køretid fra **Fu**.


– *Hvorfor er det ingen, der kan se en sådan mulighed?*

Når der sættes i gang fra spor 1 mod **Fu**, er stykke med Fast hastighedsnedsættelse **60** så langt, at med litra AR må trækraften tages fra KBK (Køre og BremseKontroller) for ikke at komme over 60 km/t. (upraktisk).

FC SI er bemanded, selv om der så godt som intet sker. Der kan dog komme opkald fra arbejdsledere. Der er kun to farver på strækningen:  og . På tableauet med **SI** er der 3 togvejsspor kun .

Alle 4 spor har fået nyt spor, og afløbet fra spor 2 og 3 er igen retableret.

Hjejlen (kl. 13.38½)

I stedet for at cykle fra ovk 56 i km 29,7 hen ad **Den Skæve Bane** hen til de to broer over **Remstrup Å** foretages der en afstikker ned langs det for år siden optagne sidespor til papirfabrikken, hvor hjuldampere D/S Hjejlen ligger ved perron, undskyld kaj. En far og en dreng med en si forsøger at fange noget nede i vandet; de er forgrunden set over fra læssevejen (undskyld, vestre kaj). Bag D/S Hjejlen ses en gammel "stationsbygning" med en flagstang med følgende flag: . Skovhjulene roterer mærkelig nok baglæns, som om stævnen vender opstrøms.

SI-Ry

En **gult** vejskilt ved "stationsbygningen/dampstationen" ved begyndelsen af **Sejsvej** forkynder, at vejen er spærret ved jernbanebroen i en periode. Så skal jeg netop cykle derhen, for tidligere på året blev der i den elektroniske dagpresse skrevet, at D/S Hjejlen skulle have afkortet 25 cm af skorstenen for at kunne sejle under jernbanebroens stillads.




Broen er helt pakket ind i hvid plast og er umuligt at se. Skovvejen op til venstre er adgangsvej til **Den Skæve Bane**, der krydses, og ved den anden bane er skinnerne hen til broen fjernede. Herfra kan broen ligeledes ikke ses. Heldigvis kan der cykles ad en sandsti langs åbredden under begge broer. Et **gult** skilt giver en advarsel til de søfarende.

Ses (Sejs, km 25,7)

Da der ligger nyt strækningsspor fra **SI** til **Sd**, ovk 49 i km 25,7 har halvbomme, og der er under en time til togbusafgang fra **Ry**, spares der tid ved ikke at cykle derop.

Sv (Svejbæk, km 23,2, kl. 14.00½-09½)

Standsnings ved ovk 44 i km 23,6 i vestenden. Lige V for overkørslen er der en almindelig forgrund et ikke almindeligt sted. Tværs over skinnerne er spændt denne ; et specielt motiv.

Et nyt indgangssporskifte. Spor 2 ser ud til ikke at være rørt. I spor 1 findes kun ballast. Læssevejs-sporet er ikke at se. Der ligger nye betonsveller og to nye langskinner. En landmålingstekniker har et stativ opstillet i spor 2. En tromle jævner skærver i spor 1. En skærvedyngeligger på læssevejen. Hovedperronen er dækket af nye betonsveller. Ingen perronovergang. På ensidet mellemperron 2 ligger der skinnestumper ud mod spor 1. Det østlige indgangssporskifte er uden forbindelse med spor 2; spor 1 findes p.t. ikke. Dog er indgangssporskiftet forbundet med sporet ud ad stationen.

Lige Ø for ovk 43 i km 23,1: Nye spor, og læssevejs-sporet er fjernet. Ingen perronovergang (endnu).

La (Laven, km 17,6, kl. 14.27½-34½)


En midlertidig gangbro er bygget over spor 1, da dette spor er fjernet. En opslagslagstavle med overskriften "**Midlertidig gangbro**" fra Banedanmark beskriver, hvorfor der er ofret mange penge på denne gangbro. 0,3 km mod V kunne og kan ovk 31 i km 17,9 være brugt.

Spor 1 er V for gangbroen uden spor, kun grus hen til perronerne vestende. Herfra og til det vestlige indgangssporskifte ligger der gamle spor. Spor 1 er Ø for gangbroen kun skærver til hen til perronernes østende. Her ligger stadig de oprindelige sporrammer med en **gul ATLAS 1684ZW**. Nye skinner til spor 1 ligger på den ensidede mellemperron 2. Langs både spor 1 og 2 ligger der nye betonsveller.

Alg T (Alling, km 15,7)

I forbifarten er der ingen ændringer at se.

Ry (Ry, km 12,3, kl. 14.49½-15.11)

Fra ovk 23 i km 12,4 er det er godt overblik. Tværs over skinnerne spærrer ; Spor 2 er fornyet med nye betonsveller og skinner. I østenden af spor 1 arbejder en gul ATLAS 1684ZW. Mere nås der ikke at ses på, for der er kun få minutter til bogbussens afgang mod Hr.

Hjemrejse Ry-Hr-Str

Planen: Hjemrejse med togbus 55 fra Ry kl. 14.54, Hr an 16.05. Skiftetiden i Hr er ofte på 58 minutter, så derfor er denne forbindelse valgt med kun 20 minutter i spildtid til tog RV 3741 (Hr-Str).

Da stationsbygningen i Ry passerer 3 minutter før togbusafgang, venter der ingen passagerer. Der nås lige et par billeder i østenden, før der standses ved pakhuset, hvor der er opsat Arriva-passagerinformation. Der findes et blå opslag med to billeder af busstoppestederne og et om den indstillede jernbanedrift.


Stationsinfo
> Ry
Holdeplads: Buslomme ved Mølleskolen, på Skanderborg

Busholdeplads
I Ry kører alle Arriva busserne til og fra Mølleskolen på Skanderborgvej. Der er ca. 200 meter til stationen. Busserne holder **ikke** ved Ry station.

- Arriva bogbus i retning mod Skanderborg
- Klippekortautomat

ARRIVA Passagerinformation **RY**

23. juni – 12. august 2012
Banedanmark udfører reparationsarbejder i denne periode på strækningen Skanderborg-Silkeborg-Herning.
Der kører ingen tog til og fra Ry i denne periode.
ALLE ARRIVA TOG ER DERFOR ERSTATTET AF TOGBUS
Togbusserne ankommer og afgår fra busstoppestedet ved **Mølleskolen på Skanderborgvej**.
Billetsalget på Ry station er åbent som sædvanligt.
Fra 13. august kører togene igen mellem Herning og Skanderborg.

På det hvide opslag ses straks, at jeg burde have kigget i den røde publikumskøreplan **AARHUS > SKJERN**, GYLDIG FRA 23.06.2012 TIL 12.08.2012, hvor der står på side 2: **Ry Buslomme ved Mølleskolen**. Og så burde jeg have åbnet for www.krak.dk og søgt efter "Mølleskolen". Det rådes der bod på nu. Under **Ruteplan** angives distancen til at være 0,9 km og ikke "ca. 200 m", som angivet på det blå opslag. Krak er nu ikke korrekt med angivelsen, idet den blå streg  begynder i **Gudrunsvej** (antagelig indgang til skolen) og fortsætter forbi stationsbygningen, markeret med **S**, helt hen til læssevejen – mindst 0,2 km for langt. Derfor må afstanden findes på Google Earth: 0,46 km fra stoppestedet på **Skanderborgvej** i kørselsretning mod **SI-Hr** til stationsbygningen og 0,50 km hen til dette opslag.

To store fejl

Punkt 1. Hvor ligger Mølleskolen?

Når en passager står og læser dette opslag, ikke er lokalkendt og derfor ikke ved, hvor **Mølleskolen** ligger, *hvorledes findes den så?*

Først skal man gå hen ad **Klostervej** (hvor ligger dén vej? Står IKKE på Google Earth) hen til overkørslen.

Den store vej, der krydser overkørslen (passagerer kender ikke nummeret på ovk 23) kunne godt være **Skanderborg**, *men skal man gå til venstre eller til højre?*

Der er 120 meter fra stationsbygningen fra den formodede **Skanderborgvej**. Cirka 80 meter længere fremme burde **Mølleskolen** ligge. Til venstre eller til højre.

Punkt 2. Hvorfor er der intet kort?

Ad punkt 1. Jeg bor ikke i Ry, men cirka 200 meter at gå vil tage cirka 2 minutter. Det er derfor nok at gå 3-4 minutter før busafgang. Det holder ikke i virkeligheden.

Ad punkt 2. Der er INTET kort, der viser de 0,46 km at gå.

Der venter naturligt nok ingen passagerer foran station, så jeg cykler hen til den formodede **Skanderborgvej** og spørger nogen, der ser ud til at være lokalkendt.

– Du skal cykle i den retning og peger nedad mod en rundkørsel. Åh, næ, det er vist (navn på en skole), der ligger der. Du skal cykle den vej op ad til **Mølleskolen**. Uret viser 14.55, så der trædes til. En bus beskiltet **Herning** kører imod. Ja, der var togbus 55, der kører der.

Det er slet **ikke læst korrektur**. Det er for sjosket at skrive de samme ord **kører kører** to lige efter hinanden.

Togbus 59

De to Arriva-stoppesteder findes. Det på den modsatte vejside er i retning mod **Hr**, og togbus 57 med afgang 14.56 nås ej heller. Kl. 15.17 afgår togbus 59, der er i **Hr** kl. 16.31; 2 minutter før togbus 57, udmærket.

Nu er der 20 minutter til at få fotograferet i østenden af **Ry**, hvor en **gul ATLAS 1684ZW** suser frem og tilbage i spor 1 med en gammel skinne. Den henter hver gang skinner hhv. gamle sveller liggende mellem spor 1 og 2 og lægger dem af oven på en stor dyngge skinner og sveller, hvor læssevejssporet lå. Bemærk, lå! Spor 1 er total fornyet, hvor læssevejssporet sporskifte lå. Spor 2 er nyt frem til det østlige indgangssporskifte.

Da det er efter detektivarbejdet for tyve minutter siden er lykkedes at findes **Mølleskolen** placering i **Ry**, nås busstoppestedet i god tid (2 minutter) før togbussen afgangstid kl. 15.17.

Hr

Med ankomst 16.31 er der "kun" 32 minutter at vente på tog RV 3744 (Fa-Str) og dermed tid til at få fyldt noget varmt brændstof – pris 60 kroner – på brødmotoren, der på 6 timer har transporteret fotografen 80 km med en gennemsnit på 24,0 km/t. Det er ikke så ringe, idet at cykle på en læssevej belagt med skærver trækker gevaldigt ned på gennemsnithastigheden.

Aftensmad nydes under hjemturen i DSB MRD 4253.
(BL)

On 11/7 2012

Sporombygning på Langåbanen

Rejseplan

Togbus 590 (Str-Lg), **Str** af 18.50, **Lg** an 21.34.

Vp (Vinderup, km 89,2)
Intet ændret.

Sk (Skive, km 70,5)
I det oprindelige spor 1 holder det sorte lokomotiv LOCON 218 tilkoblet flere fladvogne. Spor 2 er "dækket" til af **gule** køretøjer.

Hø (Højslev, km 64,9)
Nyt spor fra **Sk** til **Hø**.

Desværre er togbusstoppestedet på den anden side af krydset N for ovk 89 i km 64,9. Da der var tre minutter til busafgang, burde jeg have – efter accept fra buschaufføren – have løbet derop for at fotografere. I stedet blev det til i sideskud, da ovk 89 passerer. Begge spor er totalt udskiftede. Ingen perronovergang.

Sm (Stoholm, km 57,0)
Nyt spor fra **Hø** til **Sm**.

Togbussen standser 0,1 km fra ovk 75a i km 56,9, der er fuldstændig fjernet. Både spor 1 og 2 er bort, men også **Nørregade** er pist borte. Ø for ovk 75 ligger der nyt spor i spor 1 og 2.

Vg (Viborg, km 40,2)
Spor 1 er besat af mange tomme Slps med **gule** sidestøtter, måske 20 Slps. I de 5 minutters stationsophold i det kraftige regnvejr er der tid til at løbe hen til og op på gangbroen for at få et overblik. Spor 1 er fjernet fra gangbroen og Ø ud til indgangssporskiftet. I spor 2 ser der ikke ud til at være sket nogle ændringer.

Rk (Rødkærsbro, km 26,9)

1 minut er nok til at se gennem trådnettet. Spor 1 er borte; der er dybt ned til planum. En **ARPEPILLAR**-gravemaskiner er parkeret lige v for den fjernede perronovergang til ensidet mellemperron 2. Spredte depoter af nye betonsveller ligger på læssevejen.

Bj (Bjerringbro, km 16,0)

Hovedperron 1 er spærret af med trådnet, men der er lidt slinger i valsen, så linsen kan smyge sig igennem. Spor 1 er lagt på nyt, og henne ved perronovergangen er der også slinger i valsen for skinnerne. Spor 2 gemt bag buskene på ensidet mellemperron 2. De store bjerge af sveller er (næsten) forsvundne.

Up (Ulstrup, km 7,2)

Her er der virkelig sket noget. Ovk 9b i km 7,2 er spærret for trafikanter. Fodgængere kan passere.

Spor 1 har V for ovk 9b fået nyt spor, men betonsvellerne ligger kun på planeret ballast – intet omkring dem. Ø for ovk 9b er skinnetilstanden den samme. En gul **LEONHARD WEISS** holder og dækker for et kig om læssevejssporet er fjernet. Det må det være, for (næsten) alt skal væk.

Spor 2 V for ovk 9b er fjernet hen til indgangssporskiftet. Ballast er urørt.

Ø for ovk 9b er der lagt nogen ny ballast. En ballastromle holder midt i "sporet". Nye skinner ligger langs ydersiderne, og mellem spor 1 og 2 venter nye betonsveller på ibrugtagning.

(BL)

On 11/7 2012 – fr 20/7 2012

Til DSB og Arriva

Fra den 11/7 2012 til den 20/7 2012 mellem kl. 7.00 og kl. 19.00 skal der udlægges overgang ved nordenden af spor 3 over mod pladsen. I samme tidsrum skal overgangen i sydenden rettes til.

På grund af disse arbejder vil der være sporspærringer i de forskellige spor på pladsen. Sporspærringer kan hæves med ca. 10 min.s varsel.

Derfor vil vi gerne bede Ikf være opmærksomme på sporspærringer på pladsen i ovennævnte tidsrum. Skal Ikf rangere i et spor, han formoder er spærret, kald kmp i god tid, så vi kan hæve spærringen.

Fc Es

Kilde: Opslag

(BL)

To 12/7 2012

Togekspeditionssteder i Vendsyssel

Et godt udgangspunkt er at se på jernbanekortet over **Vendsyssel**.

<http://www.baner-omkring-aalborg.dk/>

Historie om **Vendsysselbanens** togekspeditionssteder <http://da.wikipedia.org/wiki/Vendsysselbanen>

Ns (Nørresundby, km 251,0)/**Lih** (Lindholm, km 251,0)

Der fandtes fem baner ud fra stationen, hvor kun to eksisterer i dag. Der køres frem til **mandag 29. oktober 2012** kun arbejdstog på én strækning.

Ns skiftede navn til **Lih søndag 15. december 2002**.

I TIB (V) er **Lih** angivet til at skulle ligge i km 251,0 fra **Fa**, men det passer ikke, for ud for den flotte stationsbygning i **Ns** står kilometertavle 251,0! Man har simpelthen valgt at bibeholde den gamle kilometrering.

1. til Ab

Driften på strækningen mod **Lfm** (Jernbanebroen over Limfjorden, km 250,2), **Abv** (Aalborg Vest, km 249,6) og **Ab** (Aalborg, km 248,4) blev indstillet **onsdag 28. marts 2012** kl. 22.26 med en påsejling.

2. FFJ til Fh

Indtil FFJ blev nedlagt i **tirsdag 1. april 1969**, lå der normalspor i fem retninger fra **Ns** (Nørresundby). Trekanten blev brugt **søndag 6. september 1987**, da drejeskiven ved AP's rundremise for kort, blev DSB **E 991** "drejet" ved at køre en tur igennem ▲ med de flotteste **gule** skyer som baggrund. En formiddag med blå himmel kl. 8.49, **fredag 24. juni 1988**, kørte DSB **MH 335** (g) alene fra **Ns** hen til FFJ **Nh**.

Et billede af ovk 5 med **Thistedvej** kan ses på <http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Vendsysselbanen>, første billede. Huset og posten eksisterer ikke mere.

3. til Fh

På Google Earth kan FFJ og lufthavnssporet ses. Følg højrekurven ud fra **Lih**.

Hvor vejen **Voerbjergvej** har en højrekurve, ligger en kvadratisk fabriksbygning. Et sidespor i km 252,3 førte derind. Eksempelvis blev DSB **MH 392** + gsv. læsset med grøntsager foreviget kommende derudfra **tirsdag 12. juli 1988** kl. 14.49½. Sidesporet var fjernet **tirsdag 17. juli 1990**.

Strækningen mod **Hj** går lige ud.

4. FFJ til Fjerritslev

Der, hvor strækningen mod **Hj** går lige ud, lå FFJ ved siden af, på vestsiden. Det rustne strækningsspor lå der **tirsdag 12. juli 1988**.

5. 3 km sidespor til AAL

Anlagt under 2. Verdenskrig. I **1986** lå der stadig rustent spor ud til AAL (Aalborg Lufthavn). De sidste kolonihaver ligger S for og lige før **Søndergårdvej**. Her gik FFJ lige Ø for den S-N-gående vej. Ved vejen S-sving drejede lufthavnsbanen fra til venstre i retning VNV. Traceen ses at krydse **Thistedvej 55** lige S før rundkørslen. Længere fremme krydses **Lervejen**, og traceen forsvinder under er parkerede biler.

Der har i flere år været talt om at retablere de 3 km manglende spor i stedet for at lade IC-tog have endestation i **Lih** (Lindholm). Her skulle der være en hovedperron og færre p-pladser. I fremtiden skulle antallet af biler meget gerne blive mindre. Stationsforkortelsen kunne blive **Aal** (Aalborg Lufthavn), lige som det er for **Cph** (Københavns lufthavn, Kastrup).

Hvg i km 257,3 **Ved Banen**

Historie om **Hvg** (Hvorupgård)

Den 9. oktober 1901 hedder det i Finanslovsforslaget ifølge Aalborg Stiftstidende angående Holdeplads ved Hvorupgaard:

"Ved Hvorupgaard, beliggende mellem Nørresundby og Sulsted Stationer, blev der i 1878 anlagt et privat Sidespor for Handelsbanken som Ejer af Hvorupgaards Fabrikker. Et i 1880 indgivet Andragende om, at der ved Sidesporet maatte blive anlagt en Holdeplads eller Station, blev afslaaet, men samtidig blev det paa visse nærmere Betingelser tilbudt Beboerne at lade oprette et Billetsalgssted ved Hvorupgaard. ...

Først i 1908 blev stationsbygningen opført.

Kilde: www.baner-omkring-aalborg.dk/?download=hvorupgaard.pdf

Su (Sulsted, km 263,4)

Persontrafik er nedlagt i **1972**. Stationsbygningen eksisterer ikke mere. Der findes et pakhuis, nok ejet oprindeligt af et firma, ved sporstopperen i sydenden. Pakhuset har siderampe.

Læssevejssporet Ø for spor 1 eksisterer, og sporskifte **S1** fører herind. Sidesporet har ikke været i brug i årevis og er dækket diverse steder af ballast og andet.

Spor 1 kan befares, og det sker p.t. af bagharptog.

Spor 2 har N for ovk 39 ny planeret ballast, ingen sveller og skinner. De nye skinner ligger så langt ude på ydersiden, at nye betonsveller kan anbringes på den tromlede ballast.

Ovk 39 i km 263,2 virker, når der trykkes på kontakten i betjeningsboksen.

Km fra Fa

Km	Fork.	Navn	
250,2	Lfm	Jernbanebroen over Limfjorden	
251,0	Ns	Nørresundby	1871-2002
251,0	Lih	Lindholm	2002-
257,3	Hvg	Hvorupgård	1878-1969
263,4	Su	Sulsted	
266,6	Ty	Tylstrup,	1891-1972
274,8 ³	BI	Brønderslev	
281,3	Em	Em B, i 1951 stavet "Emb"	1918-1972
284,7	Vr	Vrå	
287,9	Gut	Gunderup T,	1929-1955
290,6	Æs	Hæstrup,	1917-1971
296,6	Hj	Hjørring, forbindelse til Hjørring Privatbaner , kun NJ/Hirtshalsbanen er tilbage.	
299,3	Hjø	Hjørring Øst S. Benyttes ikke mere.	

³Tidligere km 274,9. Kilde: TIB (V), side 354-7, **søndag 27. maj 1979**.

305,3	Søk	Sønderskov,	1918-1971	
310,2	Sa	Sindal		
317,4 ⁴	To	Tolne		
323,8	Kv	Kvissel		
327,4	Elt	Elling TL	1929-1955	
333,3 ⁵	Fh	Frederikshavn		
?	Fhh	Frederikshavn	-1979	Cirka 1,0 km, <i>med kilometersten?</i>
? ⁶	Fhh	Frederikshavn	1979-?	Cirka 0,8 km med kilometersten.

Overkørsler Aalborg-Hjørring

I løbet af august 2009 nedlægger Banedanmark følgende 12 overkørsler på banestrækningen Aalborg-Hjørring:

Overkørsel nr. 15, Lindholm
 Overkørsel nr. 22, Vadum
 Overkørsel nr. 23, Vadum
 Overkørsel nr. 24, Vadum
 Overkørsel nr. 38, Sulsted
 Overkørsel nr. 41, Tylstrup, 'Holtegård'
 Overkørsel nr. 44, syd for Tylstrup
 Overkørsel nr. 79, syd for Vrå
 Overkørsel nr. 81, syd for Vrå
 Overkørsel nr. 93, Gunderup
 Overkørsel nr. 96, Rakkebyhedevej
 Overkørsel nr. 103, Bagterp

(BL)

Overkørsler Hjørring-Frederikshavn

Nedlæggelser i 2009

I slutningen af 2009 nedlægger Banedanmark følgende 12 overkørsler på strækningen Hjørring-Frederikshavn. En overkørsel bibeholdes, men sikres:

Overkørsel nr. 122, Astrup, 'Enggården'
Overkørslen sikres.
 Overkørsel nr. 123, Astrup
 Overkørsel nr. 125, vest for Sønderskov
 Overkørsel nr. 131, Fjelsted
 Overkørsel nr. 135, Favrholt
 Overkørsel nr. 136, Sindal
 Overkørsel nr. 146, Hedegård
 Overkørsel nr. 147, Hedegård
 Overkørsel nr. 148, Melheden
 Overkørsel nr. 160, Tolne Skov
 Overkørsel nr. 161, Dvergetved
 Overkørsel nr. 162, øst for Dvergetved
 Overkørsel nr. 169, øst for Kvissel

Nedlæggelser i 2010

I løbet af 2010 nedlægger Banedanmark følgende ni overkørsler mellem Hjørring og Frederikshavn:

Overkørsel nr. 127, øst for Sønderskov
 Overkørsel nr. 128, Fjelsted
 Overkørsel nr. 129, Fjelsted
 Overkørsel nr. 130, Fjelsted
 Overkørsel nr. 165, vest for Kvissel
 Overkørsel nr. 166, vest for Kvissel
 Overkørsel nr. 174, syd for Elling
 Overkørsel nr. 175, syd for Elling
 Overkørsel nr. 176, vest for Flade

Tdr-Te

På <http://www.dr.dk/P1/Serier/Graensesans/Udsendelser/20101119123010.htm> kan man høre en udsendelse, der bl.a. handler om kampen for at få genoptaget trafikken på banen mellem Tønder og Tinglev. (Jeg hørte "reklame" for programmet på P1, men ser nu på hjemmesiden at det er en genudsendelse – men jeg har ikke hørt udsendelsen (endnu)).

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 12. juli 2012**
 (JSL via BL)

Fr 13/7 2012

Ledvogteren vender tilbage

⁴Tidligere km 317,5. Kilde: TIB (V), side 354-7, **søndag 27. maj 1979**.

⁵Flyttet **fredag 28. september 1979** fra km 332,8 til km 329,9. Kilde: TIB (V), side 355-7, **søndag 27. maj 1979**.

⁶Der stod kilometersten langs nye havnebane, men hvad **Fhh** lå i, blev ikke noteret.

HURUP THY: For første gang i årtier kommer den gammeldags ledvogter i arbejde igen: Jernbaneoverkørslen i Hurups hovedgade har været lukket efter en påkørsel for en måned siden, og det ville tage tre måneder at etablere den automatiske overkørsel. Det ville nærmest dele handelslivet midt over og efter en debat med Hurup Handelsstandsforening indførte Banedanmark torsdag "ledvogtere", fire medarbejdere, der på skiftende 12-timers-vagter skal stå for sikkerheden de næste to måneder.

Kilde: **NORDJYSKE Stiftstidende**, Nordjylland, **fredag 13. juli 2012**, side 2

FC Str sikrer sig ved opkald til ledv, at ovk 112 er sikret, når der kommer tog.

(BL)

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > **Naboinformation Langå-Struer**

Naboinformation Langå-Struer

Sporfornyelsen er et stort og tungt arbejde, som desværre ikke kan foregå uden gener for naboerne. Banedanmarks entreprenør vil benytte så støjsvage arbejdsmetoder som muligt, og de vil udføre det mest støjende arbejde i dagtimerne, men arbejde med skærver og skinner, som skal skæres over og svejses sammen igen kan ikke foregå uden støj.

I tørt vejr kan der desuden være støvgener, som entreprenøren dog vil søge at begrænse ved at vande.

Naboer omkring byggepladserne kan være generet af lys og støj fra omlæsning, ligesom tung trafik i området kan forekomme.

Alle naboer inden for en afstand af 200 meter fra banen vil modtage brev, der orienterer om arbejdet, og hvornår det finder sted. Naboer omkring byggepladser, broer og jernbaneoverkørsler vil modtage supplerende breve. Alle breve indeholder telefonnummer for supplerende oplysninger samt telefonnummer til en byggeleder, man kan komme i kontakt med, når vi arbejder uden for almindelig arbejdstid.

Desuden kan man skrive til Banedanmark på adressen langaa-struer@bane.dk.

Det er muligt at få naboinformation om sporombygningen tilsendt på e-mail ved at tilmelde sig Banedanmarks abonnementservice.

Arbejdet finder sted fra den 12. maj til 1. oktober, hvor der vil være indskrænkninger i togtrafikken. Desuden vil der være både indledende og afsluttende arbejder, som ikke generer trafikken, men godt kan være generende for naboer.

2012

Midlertidig lukning af overkørsel ved Lundhedevej	(13.07.2012)
Midlertidig lukning af overkørsel ved Sofienlundvej	(13.07.2012)
Fremtidssikring af gangbro i Skive	(29.06.2012)
Midlertidig lukning af overkørsel ved Langgade	(13.06.2012)
Midlertidig lukning af overkørsel ved Lundgårdsvej	(13.06.2012)
Midlertidige lukninger af overkørsel ved Feldingbjergvej	(12.06.2012)
Midlertidig lukning af overkørsel ved Røgindvej	(12.06.2012)
Midlertidig lukning af overkørsel ved Søbyvej	(12.06.2012)
Renovering af bro øst for Rødkærsbro	(10.06.2012)
Brorenovering ved Sønder Rind	(10.06.2012)
Midlertidige lukninger af overkørsel ved Ramsdahlsvej	(08.06.2012)
Midlertidige lukninger af overkørsel ved Årbjergvej	(08.06.2012)
Brorenovering på Brårupgade i Skive	(04.06.2012)
Renovering af bro på Sønder Boulevard i Skive	(04.06.2012)
Brorenovering på Ravnstrupvej v. Viborg	(04.06.2012)
Broarbejde ved Engvejen, Bjerringbro	(22.05.2012)
Renovering af broen over Stoholm Å	(22.05.2012)
Ny bro over Bjerringbrovej	(21.05.2012)
Brorenovering nord for Ravnstrup	(14.05.2012)
Banedanmark etablerer midlertidig byggeplads ved Ravnstrup Station	(10.05.2012)
Renovering af to broer syd for Højslev	(25.04.2012)
Vi fornyer spor på jernbanen mellem Langå og Struer	(25.04.2012)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhedsbeholder.asp?artikelID=15815>, **fredag 13. juli 2012**

Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Sporombygning Langå-Struer > **Jernbaneoverkørsler**

I forbindelse med sporfornyelsen får 21 overkørsler ny belægning og nye spor.

Banedanmark sikrer sideløbende jernbanen ved at nedlægge så mange overkørsler som muligt. I sensommeren 2012 lukkes således 20 overkørsler mellem Viborg og Struer. Arbejdet med at anlægge erstatningsanlæg for overkørsler, som bliver nedlagt, er startet i februar og vil være færdige før lukning.

Når de 20 overkørsler lukker, henvises trafikanterne til at benytte andre overkørsler. Forud for lukningen sikrer Banedanmark derfor 4 overkørsler i området yderligere:

- Overkørslen på Ulstrupvej mellem Langå og Ulstrup får nyt halvbananlæg i stedet for led
- Overkørslen på Røngevej mellem Ulstrup og Bjerringbro får halvbananlæg til erstatning for eksisterende advarselsanlæg med lyd og blink
- Overkørslen på Bjerrevej mellem Bjerringbro og Rødkærsbro får bom, der dækker hele vejen i stedet for det eksisterende led
- Overkørslen på Tostrupvej mellem Rødkærsbro og Rindsholm får halvbananlæg i stedet for det eksisterende advarselsanlæg med lyd og blink.

De 4 nye anlæg forventes klar til brug i løbet af marts/april.

På dette kort kan du se, hvilke overkørsler vi skal arbejde i, og hvad der skal laves.

Midlertidige lukninger

Mens vi fornyer de overkørsler, som fortsat skal være i brug, vil det være nødvendigt at spærre for vejtrafik i perioder. Desuden vil det være nødvendigt at lukke overkørsler, når arbejdskøretøjer skal forbi. Lukningerne vil blive annonceret i trafikradioen, her på siden og i lokalaviserne.

Tidsplan for lukning af overkørsler:

(Alle datoer er med forbehold for ændringer)

Ovk	Vejnavn	Tidspunkt			
3	Åbrovej	27.07-31.07	112	Præstegårdsvej	16.08-19.08 25.07-11.08
9b	Ulstrup Skovvej	22.07-28.07			17.08-19.08
67	Langgade	15.06-13.07	115	Hvidemosevej	25.07-11.08
73	Lundgårdsvej	13.06-26.06 31.07-02.08	120	Ålvej	22.07-11.08 29.08-31.08
75	Østergade	13.06-26.06 19.07-21.07	121	Ålvej	22.07-11.08 15.08-17.08
75a	Nørregade Stoholm	13.06-26.06 09.07-11.07	123	Hasselholtvej	22.07-11.08 25.07-27.07
79	Feldingbjergvej	12.06-26.06 16.07-18.07	124	Nørregade Vinderup	20.07-24.07 30.07-02.08
84a	Røgindvej	11.06-25.07			07.08-09.08
89	Søbyvej Højslev	11.06-24.06 06.07-08.07	128	Landtingvej	08.09-10.09 21.07-09.08
94	Ramsdahlsvej	10.06-22.06 01.07-04.07 11.07-12.07	131	Strandvejen	14.08-17.08 20.07-23.07 31.07-01.08
95	Åbjergvej	10.06-22.06 01.07-04.07 11.07-12.07	141	Sofienlundvej	06.08-08.08 19.08-25.08 17.07-16.08
108	Lundhedevej	26.07-12.08			

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15903>

[Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Broarbejde Århus H](#) > [Information til naboerne](#) > [Naboinformation](#) > [Broarbejde Århus H](#) > **Arbejdet på Bruuns Bro er forsinket**
Arbejdet på Bruuns Bro er forsinket

Udsendt til naboer til Bruuns Bro i en radius på 250 meter

Siden den 11. maj har Banedanmark og MT Højgaard været i færd med at renovere og dermed fremtidssikre Bruuns Bro i hjertet af Aarhus.

Beklageligvis er arbejdet løbet ind i så store forsinkelser, at det ikke kan nå at afsluttes til det hidtil annoncerede tidspunkt i slutningen af juli.

Banedanmark har derfor i tæt samarbejde med Aarhus Kommune lavet en revideret tidsplan, hvor topprioriteten er at afslutte arbejderne på oversiden af broen så hurtigt som overhovedet muligt, så

vejtrafikken kan genoptages. MT Højgaard har hyret ekstra sjak ind for at intensivere den resterende arbejdsproces.

Den nye tidsplan indebærer, at der skal arbejdes samtidig i begge vejbaner, så vi er desværre nødt til at spærre Bruuns Bro i begge retninger. Bustrafikken omlægges fra søndag den 15. juli om eftermiddagen, mens der muligvis først spærres for biltrafik mandag morgen. Cyklister kan passere broen ved at trække cyklen på fortovet, og der er uhindret adgang til butikkerne i Arkaden.

Bruuns Bro åbner for trafik igen den 13. august.

Banedanmark beklager, at vi ikke når at blive færdige med arbejdet til tiden, og vi er kede af, at vi i længere tid end planlagt er nødt til at genere vejtrafikken og forstyrre naboerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16747>, fredag 13. juli 2012

(BL)

Ti 17/7 2012

Sporoptagning på Ab G og i Vr

Det gamle sporareal på **Ab G** ser eller rettere så ud som i en trekant. I dag ses den gamle godsterminal med fire blå porte knap have et spor hen til sig mere. De mange spor er for de flestes vedkommende fjernede, og nyt etagebyggeriet er opført eller sat i gang. Der kan og køres et stykke ad havnebanen.

Et tilbageblik på et tidligere billede viser **Ab G** uden et stykke ukrudt, masser af spor, hvor der på fleste holder 5-20 godsvogne. DSB **MH 331** (g) kommer kl. 19.31½ ud under vejbroen med **Dag Hammarskjølds Gade** med et langt rangertræk, bl.a. en hvid INTERFRIGO, Gs og en vogne med en orange landsbrugsmaskine fra Dronningborg Maskinfabrik. Aftensolen skinnede **tirsdag 14. juni 1988**.

Ved mdt Ab

Kl. 13.25 kommer en gul lastbil langsomt kørende V om remisen på **mdt Ab**. Der ligger et sporskifte på ladet. Det ser ud til, at lastbilen var kommet under vejbroen henne fra **Ab G**, men lastbilchaufføren kan fortælle, at der er et sporskifte fra **Vr** (Vrå). Det ser ikke slidt ud, og på en ● ost står **S 2**. De adskilte skinner lægges et "tilfældigt" sted. Skinner køres væk på lastbil! (Netop når jernbaner nedlægges).

(BL)

MØLLER & JOCHUMSEN A/S
HORSSENS 1974

V. 1: 9. HV. I

[Forside](#) > [Presserum](#) > [Pressemeddelelser](#) > [Lindholm-Hjørring lukket for togdrift frem til oktober](#)
[Lindholm-Hjørring lukket for togdrift frem til oktober](#)

Sommerens sporombygning mellem Aalborg og Frederikshavn er i fuld gang, men udfordringer med at få de 100 meter lange skinner frem efter påsejlingen af jernbanebroen over Limfjorden har betydet, at banen mellem Lindholm og Hjørring vil være lukket tre uger længere end ventet, nemlig frem til den 1. oktober.

Den ødelagte jernbanebro over Limfjorden er direkte årsag til, at sporarbejdet mellem Lindholm og Hjørring nu må forlænges i tre uger.

"Vi er drønærgerlige, men det har vist sig, at det giver store problemer, at vi ikke som planlagt fik kørt skinnerne ud inden sporarbejdet. Når vi nu skal køre skinner ud, er der en stor koordineringsopgave mellem de forskellige arbejder. Alle steder, hvor sporet er taget op eller er blokeret af sporombygning og broarbejder, skal der koordineres med skinneudkørsel. Det betyder, at en række arbejder ikke har kunnet starte og afslutte som planlagt, fordi vi skal køre skinner ud," forklarer projektchef Preben Jørgensen, Banedanmark.

Den ødelagte jernbanebro over Limfjorden betyder, at Banedanmark er nødt til at sende skinnerne og de specielle arbejdstog ud på en stor omvej over Göteborg havn i Sverige, hvor en færgelap i øvrigt først måtte repareres, inden de første skinner kunne blive sejlet til Frederikshavn.

Det er nødvendigt at foretage ny planlægning, så alle arbejder, hvor sporet er spærret eller er taget op kan koordineres bedst muligt med skinneudkørsel.

"Når vi ikke altid kan påbegynde et arbejde, før skinnetransporterne har været igennem, påvirker det, hvor meget arbejde vi får udført. Og det er derfor, at vi ikke kan gennemføre sporombygningen til den planlagte tid," forklarer Preben Jørgensen.

Derfor har Banedanmark været nødt til at forlænge lukningen af strækningen mellem Lindholm og Hjørring med tre uger frem til 1. oktober.

Strækningen mellem Hjørring og Frederikshavn vil fortsat være lukket helt frem til den 29. oktober som oprindeligt planlagt. Det er umiddelbart før, jernbanebroen over Limfjorden er planlagt til at åbne igen. Alle involverede parter arbejder hårdt på at få broen åbnet så tidligt som muligt.

Banedanmark udskifter 75 km spor på den 80 km lange bane, udskifter ni sporskifter, ombygger 11 overkørsler og renoverer samtidig 25 broer. Som planlagt ombygges sporene på Jernbanen over Limfjorden, mens broen alligevel er lukket. Det omfattende sporarbejde skal sikre passagererne en mere stabil bane med færre hastighedsnedsættelser i fremtiden.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16760>, tirsdag 17. juli 2012

(BL)

On 18/7 2012

Pa rangerspor gror til

Når man står mellem sporskifte 206 og det først skifte på risten, sporskifte 51, er der intet ukrudt ud for posten. Der er stadig lys i sportavlen derinde, men kigges der ned over sporene med tredivenumre, ses fem meter høje træer. De rager snart op til lygterne på pladsbelysningen. Et meget deprimerende syn, men indstilling af brugen må være grundet færre godstogs godsvogne at sortere, og alle tog krydser landegrænsen.

De gule tappe med en cylinder til at nedsætte fritløbende godsvogne med, er for de flestes vedkommende afmonterede.

(BL)

SKÆLSKØR/NÆSTVED: Det er slut med at »fare vild« på Fodsporet. Mange nye skilte fortæller, hvor du kan komme hen.

Masser af skilte viser nu vej på Fodsporet

Skiltningen på gang og cykelstien Fodsporet er blevet forbedret betydeligt op til ferieperioden, efter den kritik Sjællandske bragte i foråret af forholdene.

Efter åbningen af Fodsporet, der går mellem Slagelse og Næstved med et »sidespor« til Skælskør lige syd for Dalmose, blev der rejst kritik af manglende skiltning og den kendsgerning, at sporet både i Næstved og i Skælskør ender blindt.

I Skælskør var det sådan, at brugerne til sidst stod på en

»blind« stup fodspor og kiggede ud på den Harboejeede remisegrund i stedet for at blive ledt fra lidt tidligere.

Skælskør-problemer løst

Man skulle også være lettere stedkendt for at vide, at en svingning syd for Dalmose ville føre til Skælskør.

Nu skal ingen være i tvivl. Naturstyrelsen har sat et større antal af sine karakteristiske skiltestandere i svenskrød op de steder, hvor brugerne af Fodsporet kan komme i tvivl om, hvilken

del af sporet de skal vælge. Desuden er der sat skilte op flere steder, som fortæller, hvor langt der er til landsbyer/stationer m.v. God service, tak.

Også forvirringen omkring Fodsporets endestation i Skælskør er løst. Her er der ved den sidste bom før den »blinde« del af Fodsporet hen til Harboes nye erhvervede remisegrund, sat blå, kommunale vejviserskilte op, så man let og elegant ledes via en gammel grussti langs rensningsanlægget til havnen. ■

Kilde: [Sjællandske](#), onsdag 18. juli 2012. AF PETER GLITTEN
(JSL via BL)

To 19/7 2012

Rangerristen i Str ryddet for spor

Sporet mellem spor 136 og 133 er i brug, når togsæt skal til og fra vestre plads spor 6-10. I mange år har nabosporet mellem sporskifte 34 og 41 været borte. Tilbage på østre plads ligger sporet mellem sporskifte 35 og 45. Af blindspor vedbliver østre plads spor 7 med at eksistere og dermed sporskifte 46 henne ved remisen.

Spor 14, havnebanen, og den ruste, tidligere hvide drejeskive, der viser sporskifte 44's stilling, eksisterer. Det er det sidste armsignal, der er tilbage i **Str**.

(BL)

Lø 21/7 2012

Spor 2 lagt i Su

Sveller og det meste jord fra optagningen var væk. Skinner og sveller var lagt i det meste af spor 2. Den eneste aktivitet – foruden mig på **Su** (Sulsted) station – var to banefolk, som var i gang i ovk 39 med indsamling af brugte termitsvejsespande.

(MS via BL)

Ti 24/7 2012

Jernbanen mellem Lindholm og Hjørring vil være lukket for togtrafik tre uger længere end ventet, nemlig frem til den 1. oktober.

Strækningen mellem Hjørring og Frederikshavn vil fortsat være lukket helt frem til den 29. oktober som oprindeligt planlagt.

Den ødelagte jernbanebro over Limfjorden er direkte årsag til, at sporarbejdet mellem Lindholm og Hjørring forlænges i tre uger. Påsejlingen af Jernbanebroen over Limfjorden har betydet, at skinnerne ikke kunne komme nordenfjords ad én omgang, men i stedet bliver transporteret frem i mindre portioner.

Kørsel af skinner forstyrrer arbejdet

Problemet er, at skinnerne ikke kunne køres ud, inden sporarbejdet gik i gang, som det var planlagt. Når skinnerne først køres ud nu, medfører det store koordineringsopgaver mellem de forskellige arbejder. Alle steder, hvor sporet er taget op eller er blokeret af sporombygning og broarbejder, skal der koordineres med skinneudkørsel. Det betyder, at en række arbejder ikke har kunnet starte og afslutte som planlagt.

Det har været nødvendigt at foretage ny planlægning, så alle arbejder, hvor sporet er spærret eller er taget op, kan koordineres bedst muligt med skinneudkørsel.

"Når vi ikke altid kan påbegynde et arbejde, før skinnetransporterne har været igennem, påvirker det, hvor meget arbejde vi får udført. Og det er derfor, at vi ikke kan gennemføre sporombygningen til den planlagte tid," forklarer Banedanmarks projektchef Preben Jørgensen.

Strækningen mellem Hjørring og Frederikshavn vil fortsat være lukket helt frem til den 29. oktober som oprindeligt planlagt. Det er umiddelbart før, jernbanebroen over Limfjorden er planlagt til at åbne igen. Alle involverede parter arbejder hårdt på at få broen åbnet så tidligt som muligt.

Se tidsplanen for sporarbejdet

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikellID=16762>

Se tidsplanen for sporarbejdet se under lørdag 28. april 2012 – mandag 29. oktober 2012.

Ændringer i teksten fra **tirsdag 17. juli 2012** er konstateret **tirsdag 24. juli 2012**.

(BL)

Ti 24/7 2012

Midlertidige S-togsbroer på plads

Så blev de to midlertidige S-togsbroer lagt ved Svanemøllen Station. De skal ligge der det næste år, så S-togene kan køre mellem Svanemøllen og Hellerup, mens Nordhavnsvejstunnelen bliver bygget under sporene og Svanemøllens Kaserne.

Ifølge planen kører der igen S-tog mellem Hellerup og Svanemøllen fra den 6. august 2012.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 24. juli 2012**

(JSL via BL)

Sporombygningsstatus på Langåbanen

Rejseplan

Togbus 588 (Str-Lg), **Str** af 17.50, **Lg** an 20.34.

De fleste af strækningens stationer kan ses fra en togbus, og i aftensolskin fra en skyfri himmel (sjældent anno **2012**) og temperaturer > 20 °C (også sjældent denne sommer, som den kaldes) er der masse af ledige pladser at vælge til at sidde på. Fra **Sk** til **Vg** er Deres udsendte den eneste passager! Forhåbentlig kommer der lidt flere passagerer, når **Sk-Lg** genåbner **mandag 13. august 2012**.

Str-Vp

Nyt spor og betonsveller er lagt oven på gammel ballast. Der er endnu ikke fyldt skærver op langs siderne af svellerne. Usikret ovk 136 i km 95,763, **Tellingvej**, der vil blive lukket, er midlertidigt lukket. Et **gult** skilt angiver perioden.

Vp (Vinderup, km 89,2)

Da ovk 124 i vestenden skal passeres, er fotografmaskinens lukker spændt. Stor skuffelse: ukrudt vokser stadig i begge togvejsspor. Der er intet sket. Så drejes hovedet til venstre og skråt bagud, og så blev det til ét hurtigt skud gennem bagruden. Sporombygningen er nået lige til indgangssporskiftet, og ved den efterfølgende zoomen ind ses to **gule** maskiner have deres grab ude.

Sk (Skive, km 70,5)

Godt 3 minutters stationsophold, og fra perronvergangen er der faktisk ingen ændringer. De 4 km igennem **Sk** trænger ikke til en fornyelse. Derimod kan det godt betale sig at løbe hen vejbroen med Sdr. Boulevard se på de mange stabler af nye betonsveller. *Sker der noget en sådan sommeraften?*

– Ja, faktisk arbejder en **gul** gravemaskine derude.

Hø (Højslev, km 64,9)

Siden sidste forbikørsel med en togbus **onsdag 11. juli 2012** har ovk 89 i km 64,9 været spærret grundet ombygning. der er kun et minut til togbussen afgang fra **Hø**, så jeg kan ikke nå at løbe op til ovk 89. Buschaufføren fortæller, at de nu ikke mere krydser ovk 89. Derfor ingen observation.

Sm (Stoholm, km 57,0)

Årsagen til, at der nu køres Ø for banen mellem **Hø** og **Sm**, er, at ovk 75a i km 56,9 nu er blevet åbnet. Under sidste besøg **onsdag 11. juli 2012** var kørebanen og spor 1 og 2 fjernede. Der er lagt nyt spor i spor 1 og 2. Spor 3 er fjernet som forventet. De to perronovergange er ikke retablerede.

Vg (Viborg, km 40,2)

Fra vejbroen i vestenden fås et overblik. I de omkring fem minutters ophold kigges der også fra gangbroen.

Spor 1 ser ud til at være urørt V for gangbroen, men fra gangbroen og til indgangssporskiftet findes kun traceen. Et nyt, østre indgangssporskifte er ilagt, og det er rykket længere ind på station; ganske tæt på **post 1**. Buskadset mellem spor 1 og 2 hen til post 1 er fjernet.

Som noget nyt begynder **spor 2** for N for, til **højre** for post 1 drejer det med en s-kurve hen til den oprindelige linjeføring ved perron 2. Enhver lokoførers drøm vil være at få indkørselshastigheden sat op fra 40 til 60 km/t. – eller bare 50 km/t. Der er ingen skinner fra indgangssporskiftet hen til gangbroen. I det sporløse spor 2 ved perron 2 holder der flere gravemaskiner. Der nye spor 3 til Arriva Tog A/S ser ud til at være planeret.

Tog 588 kører fra **Vg** station tilbage til vejbroen over vestenden af stationen, og der ingen udkørsel er kommet i et minuts er der tid til at lave gode oversigtsbilleder. Fra indgangssporskiftet og næsten hen til den ensidede mellemperron 2 er spor 2 lagt. Der ser ud som om, at der bliver en s-kurve før perronbegyndelsen.

Rk (Rødkærsbro, km 26,9)

Siden **onsdag 11. juli 2012** er der lagt skærver og spor i spor 1. Perronovergangen er ikke retableret endnu.

Bj (Bjerringbro, km 16,0)

Heller ikke på denne station er der ændringer at se. Perronovergangen er ligeledes ikke retableret. De store bundter af nye betonsveller stående i spor 3 og på læssevejens andre spor "ere" forsvundne.

Up (Ulstrup, km 7,2)

Ovk 9b i km 7,2 er spærret både for vejfarende og for fodgænger, men den ene afstigende mand kravler ned og op det manglende spor 2. Midt på kørebanen holder en **gul** GSV-kran på larvefødder.

Spor 1 er lagt ved perron til lige før ovk 9b. Ø for ovk 9b begynder det nye spor 1 igen og fortsætter mod Ø. Sporskiftet til læssevejen er pist væk.

Spor 2 ud for den ensidede mellemperron 2 består af en række sveller, der endnu ikke ligger pænt på rad og række. Låsebeslag til skinnefødder ligger monterede. Skinner ligger udenom – klar til montage. Det ser flot ud den **gule** GSV-krans gravearm dannende en **h** hen over det manglende spor 2 i ovk 9b. Der er et ½ meter dybs hul, hvor **Ulstrup Skovvej** krydser spor 2 i ovk 9b. Ø for ovk 9b ligger det nye spor 2.

Dette var den sidste observation kl. 20.22½ – et halvt minut, før togbus 588's afgang til **Lg**.

(BL)

To 26/7 2012

MX 1018 forsvundet

I disse meget sjældne (i år) sommerdage cykles der hen til **Lih** i håb om at kunne lave et pænt billede med flotte stationsbygning i **Ns** med BLDX **MX 1018** og de tilkoblede 20 Fccs. Fra **NETTO** på **Lih** kan ses, at der ser noget tomt ud henne ved den gamle stationsbygning.

Da ovk 5 med **Thistedvej** nås, kommer forklaringen: Nu er også spor 1 pillet op. Da spor 2 har været væk "hele tiden", siger det sig, at **MX 1018** har fortrukket sig til andre græsgange for ikke at ende som et Denkmal a la DSB **MX 1035** ved ovk 5a **Str-Um**. Der er græsset altid slået, men den brune hud trænger hårdt til voks.

Fra ovk 5 hen mod **Lfm** ligger der et kort stykke nyt spor. Ovk 5 ser ud til at være urørt eller total istandsat for kort tid siden.

(BL)

Fr 27/7 2012

Sporarbejde Vg og Sk

Da der på denne varme og usædvanlige sommerdag med solskin ikke er en regnbyge eller frontpassage i sigte, orkes der ikke at køre med GmP-bussen, der bruges 2 timer og 44 minutter om at køre de over 100 km fra **Lg** til **Str**. I stedet tages der med en eksprestogbus 547 (Lg-Str) – også med afgang kl. 13.38 – med en rejsetid på 2 timer og 7 minutter. ...

krak

Kraks afstand fra **Lg** "via" **Rk, Vg, Sm, Hø** og **Sk** til **Str** er 108,3 km, altså KUN 5,9 km længere end **Langåbanens** længde. Køretiden for en vejfarende uden stationsophold er 2 timer 20 minutter, hvor eksempelvis et tog bruger brutto 1 time og 25 minutter minus standsningstider på 8 minutter lig netto en køretid på 1 time 17 minutter. **Et tog kan altså køre fra Lg til Str på under den halve tid!** Godt, at kørslen med togbusser snart ophører, så banen kan tilbageerobre mistede passagerer.

Vg

Fem minutters ophold til at løbe op på gangbroen.

Spor 1 er retableret fra gangbroen og hen til indgangsspor skiftet.

Spor 2 har fået en sporramme fra indgangsskiftet i retning V. Nye skærver er udlagt. Flere maskiner arbejder i planum. Der kan ikke med sikkerhed afgøres, hvor de nye Arriva spor 3 vil begynde.

Sk

3½ minut er nok til at løbe hen på **Sdr. Boulevard**.

I gammelt spor 1 holder der mange Slps med **gule** sidestøtter, måske 20 Slps, hvor der læsses gamle træsveller på de østligste fladvogne.

(BL)

Lø 28/7 2012

Sporarbejde mellem Skjern og Struer

D. 28. juli foretager Banedanmark sporarbejde mellem Skjern og Struer. Alle Arrivas tog er derfor erstattes af bus.

DSBs tog standser ekstraordinært i Hjerm. Togbusserne fra Struer til Skjern kører tidligere i forhold til ordinær køreplan.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/154-sporarbejde-mellem-skjern-og-struer>

(BL)

Usikret 136 og 137 spærret

Usikret ovk 136 i km 95,763, **Tellingvej** og usikret ovk 137 i km 96,137 ved AM **Livbjerg** har hver dette **gule** skilt stående:

(BL)

Overkørsel
spærret
7/7 til 20/9 2012

Sø 29/7 2012

Overkørsel
spærret
7/7 til 20/9 2012

Niveauovergang 135

Usikret 135 og 141 spærret

Niveauovergang 135 i km 95,407, og ovk 141 i km 98,2

Sofienlundvej, disse **gule** skilte stående.

En **LEONHARD WEISS 900** kran med navn-
et **Rudi** kran i sporet midt i den mang-

Vejen spærret
ved jernbanen

I perioden
19/7 til 8/8

lende asfalt.

(BL)

Overkørsel 141

Fr 10/8 2012

Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen ml. Skive og Struer, overkørsel 90-91 (93-94) er ikke VVM-pligtig

Naturstyrelsen har afgjort, at anmeldelse fra Banedanmark om nedlæggelse af overkørsler og etablering af ny grusvej ikke er VVM-pligtig. Klagefristen udløber: 10. august 2012

Kilde: http://www.naturstyrelsen.dk/Annonceringer/Plan_og_VVM/Hele_landet/

Kommentarer

Usikret ovk 90 ligger cirka i km 65,7 **Hø-Sk**. Usikret ovk 91 ligger i km 66,342 **Hø-Sk**.

Sikret ovk 93 ligger i km 66,983 **Hø-Sk**. Sikret ovk 94 ligger i km 67,360 **Hø-Sk**.

Bommene på de to usikrede ovk 90 og ovk 91 står som regel altid åbne. Denne overtrædelse af pligten til at lukke bommene efter brug bliver omsat ved en effektiv ændring til en permanent lukning, så alle lokomotivføreren fremover trygt trafikere banestykket.

(BL)

Sø 12/8 2012

Rettelsesblade 4451-4455 til TIB (V)

35. Sd-Sj-Sd

Når togdriften genoptages mellem **SI** og **Hr** er der sket rettelser af de tilladte hastigheder gældende fra **søndag 12. august 2012**.

35. Sd-Sj	Spor	Km/t.	Km/t.	Spor	Km/t.	Km/t.	Spor	Km/t.	Km/t.
		Før 12/8	Fra 12/8		Før 12/8	Fra 12/8		Før 12/8	Fra 12/8
Ind-ud	Ev 2	60-60	60-60	Bg 2	40-40	60-60	Hu 2	50-60	40-50
Ind-ud	1	100-100	80-100	1	100-100	80-100	1	100-80	40-80

Der har i årevis været Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 65,9-68,3 fra **Hu** til efter **Bic** (Birk Centerpark). Forhåbentlig vil den forsvinde senere på i året **2012**, da der er lagt nyt spor.

35. Sj-Sd	Spor	Km/t.	Km/t.	Spor	Km/t.	Km/t.	Spor	Km/t.	Km/t.
		Før 12/8	Fra 12/8		Før 12/8	Fra 12/8		Før 12/8	Fra 12/8
Ind-ud	1	80-100	80-100	1	100-100	40-100	1	100-100	75-100
Ind-ud	Hu 2	60-60	50-50	Bg 2	40-40	40-40	Ev 2	60-60	60-60

Ik (Ikast) i km 59,4 får sin indkørselshastighed sænket fra **100** til **75** i km 59,3 grundet varslingsanlæg til spor 2.

Indkørselshastigheden i **SI** er uændret fra Fast hastighedsnedsættelse **60** fra km 60,7 til km 60,4. Var det vestlige indgangsspor skifte rykket hen til jernbanebroen, så s-kurven ville blive mindre, kunne den ændres til Fast hastighedsnedsættelse **75**.

U-signalet flyttes fra at stå Ø for ovk 56 i km 29,7 mod V hen til km 29,8, hvor Fast hastighedsnedsættelse **100** begynder.

Ind forkortelse for indkørselshastighed
ud forkortelse for udkørselshastighed
fed sporet er gennemkørselsspor for pågældende køreretning.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4451-4455, **søndag 12. august 2012**

(BL)

Sø 29/7 2012

Hvor lå Trt?

Trt (Troelstrup TL, nedlagt **lørdag 21. maj 1955**) lå ved ovk 44, som en ledv betjente, jævnfør TIB:

Vejledning til tjenestekøreplanens brug m m Almindelige bemærkninger

Et ekspeditionssted med vedtegning

B angiver, at ekspeditionsstedet er billetsalgssted,

S » » » » sidespor,

T » » » » trinbræt, ved hvilket der ikke findes bevogtet (stedbetjent) overkørsel),

TL » » » » trinbræt, beliggende ved bevogtet (stedbetjent) overkørsel, hvorfra signal nr 100 og 100a anvendes.

Ekspeditionssteder med nævnte vedtegninger betragtes som holdsteder.

Kilde: Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB). Gyldig fra **28. maj 1961**.

I TIB (V) **2012** står der om stykket **Ho-Id**:

Ho km 0,0, **Uu** (Avlum) km 17,7, ovk 44 i km 20,6 og **Id** (Vildbjerg) i km 25,3.

Kigges der i TK II fra **mandag 3. oktober 1954**, er tallene

Ho km 15,4, **Uu** (Aulum) km 33,2, **Trt** km 36,0 og **Id** i km 40,7.

Trækkes de 15,4 km fra (**Str-Ho**), bliver tallene

Ho km 0,0 **Uu** (Aulum) km 17,8, **Trt** km 20,6 og **Id** i km 25,3.

Bemærk, at **Uu** er flyttet 0,1 km længere væk fra **Ho** og 0,1 km tættere på **Id**. Dertil skal påpeges, at der i **2012** er 15,5 km **Str-Ho**, og stykket **Str-Uu** stadig er 33,2 (15,5 km + 17,7 km).

Hvor lå Trt?

Ifølge TK II var der 2,8 km fra **Uu** til **Trt**. Afstanden **Uu-Id** var 7,6 km og er nu 7,5 km. Lægges dette til angivelsen for **Uu**, kan **Trt** have ligget i km

(17,8 km + 2,8 km) = km 20,6 **eller**

(17,7 km + 2,8 km) = km 20,5.

Da **Vråvej** sandsynligvis ikke er flyttet, ovk 44 (i **2012**) ligger i km 20,6, og trinbrættet antagelig lå på sydsiden, har **Trt** haft placeringen **km 20,6 fra Ho de nuværende kilometerangivelser**.

Jeg har aldrig set et billede fra **Trt**, men mig bekendt lå trinbrættet på sydsiden af ovk 44 med perron på østsiden af banen. Der er plads.

For nogle årtier siden fortalte en gammel struerfører, at når de kom med D-maskinegodstoget, plejede de at standse i **Trt** for at få kaffe ved den kvindelige ledv.

Vejle-Holstebro-banen

Prøv at slå op på Wikipedia, den frie encyklopædi (Omdirigeret fra Give-Herning Jernbane)

http://da.wikipedia.org/wiki/Give-Herning_Jernbane

Her er der kun en mindre beskrivelse af **Trt**, intet nedlæggelsesår.

Vejle-Holstebro-banen

Fortegnelsen over togekspeditionssteder i det tematiske tekstkort er mangelfuld. Følgende mangler:

Søp Sønderport, mangler privatbanen RØHJ 1925-1961, 53,8 km.

Luj Lundby Jylland S 1978-2003 i km 15,2.

Hrm Herning Mergelspor S 1918-1921.

Hrm Herning Industrispor S 1921-1927.

Okg Okkel Grusgrav S 1918-1956, står i TK II 3. juni 1956. Lå mellem **Ku** (Nørre Kollund) og **Ke** (Kølkær). Sidesporet til venstre begyndte cirka 0,3 km før ovk 114 i km 48,7 og krydsede **Fastrupvej** for at komme til grusgraven, længde 0,6-0,7 km.

Sy Søby Brunkul 1941-1954 i km 55,3, længde 3,3 km.

Bb Den femte jernbane: sidesporet til **Ronum** og **Sandfeld** brunkulslejer, cirka 1943-1947, med længderne 8,5 km hhv. 5,9 km, er ikke indtegnet.

Kokborg Brunkulsspor S mellem **Bb** og **Ty** (Thyregod). Lå cirka 1,4 km efter ovk 141 i km 68,6 på nordsiden af banen. Er ikke anført i De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af *Morten Flindt Larsen*. Bane bøger **1995**. Ingen kendt stednavneforkortelse.

Vé Vejle Nord 1894-1970, S nedlagt > 1981, da holdt DSB MO 1855 + Bjh 307 ved perron ved stationsbygningen **søndag 14. september 1981** som tog 2535 (Vj-Bb).

VVGJ Privatbane 1897/1914-1957, 47,2 km til **Gi**, er ikke indtegnet.

= Signatur med teksten "Midtjyske motorvej" er irrelevant at gengive under dette tema under **Den Skrå Bane**.

Strækning

I tekstgennemgangen af togekspeditionsstederne er der flere fejl:

Gg Gadbjerg står der "trinbræt fra 1969". **Gg** har aldrig været et trinbræt og er stadig en station med to indkørselssignaler.

Tü Den tidligere stednavneforkortelse **Tü** med bogstaverne "ü" og "é" blev af DSB til mere "edb-venlige" bogstaver, selv om bogstaverne "æ, ø, å" blev beholdt. Således overtog Thyregod stationsforkortelsen "Ty", der blev brugt til Tylstrup 1891-1972. Skiftet af stednavneforkortelserne skete ved TKV 94.

Id Vildbjerg. Stationsforkortelsen er anført til at være **Ld**. **Ld** er stednavneforkortelsen for Lundgaard S 1919-?, der lå lige V for ovk 73 i km 55,3 mellem **Sp** (Sparkær) og **Sm** (Stoholm). Forkortelse for Vildbjerg er **Id**.

Ho "togene forsætter til Struer". Det gør de ikke, for "togene fortsætter til Struer".

Søp Herfra førte et spor til **Holstebro Syd**, hvor RØHJ, km, eksisterede 1925-1961.

Evaluering af Vejle-Holstebro-banen

Arbejde med **Vejle-Holstebro-banen** under/på Wikipedia, den frie encyklopædi, burde være udført mere omfattende før en offentliggørelse. Således er det er skrivende stund kun ni år siden, at **Luj** ophørte med at eksistere. *Mon ikke forfatteren(e) havde forladt folkeskolen på dét tidspunkt, så ungdom ikke kan få skylden?*

Mangler og fejl på Vestbanen

Lørdag 26. november 2011 under **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)** er der foretaget en gennemgang af fortegnelsen af togekspeditionssteder på **Vestbanen** afgivet af Wikipedia, den frie encyklopædi. Der blev skrevet: *Find 2, 3 eller mange fejl?* Disse fejl er endnu ikke rettede.

Det er tit med sådanne informationer, når de skrives af ikke jernbanekyndige eller -ansatte, at der dukker åbenlyse fejl op. De gør ikke deres forarbejde godt nok. Synd, at en korrekturlæser og censor ikke læser det igennem før "trykningen".

Værdien af sådanne gennemgange af jernbanestrækninger er god nok, men det er for dårlig håndarbejde at aflevere. Kyndige bør læse korrektur, og Wikipedia, den frie encyklopædi, burde foretage en kontrol af sådanne artikler, før de bliver offentliggjort. Den manglende kontrol sænker pålideligheden af sådanne informationer.

(BL)

UDLAND

Lø 9/6 2012

Totalskadet Gbs i Schweiz

DSB Gbs 01 86 150 0 050-4 står i dag som "museumsvogn" i **Sargans** i **Schweiz**. Som det måske kan ses af billedet, er vognen nok, hvad der må betegnes som totalskadet efter et uheld i **Flims** i **1991**. Efter uheldet fungerede vognen som lagervogn indtil **2003**.

(JSL via BL)

On 20/6 2012 – to 28/6 2012

Sommerferie i Schweiz

I feriens første uge var jeg i **Schweiz** med *Jonas*. Det er jo en sand fornøjelse at besøge et land, hvor man – tilsyneladende uden at kny – betaler prisen for et velfungerende trafiksystem på skinner! Og velfungerende er det.

Andelen af gods på skinner i **Schweiz** skulle – efter det oplyste fra en SBB Cargo-fører (i en Re 4/4 II ved Manors lager i **Hochdorf**) – være 23 procent.

Selv om SBB Cargo nu opgiver betjeningen af 128 stationer/sidespor, vil 368 stationer og sidespor i **Schweiz** stadig være åbne for vognladningsgoods. De 128 lokaliteter, der nedlægges står for 2 procent af de 200.000 tons, der transporteres dagligt.

Der bor cirka 40 % flere personer i **Schweiz** end her i Danmark, og tænk så over hvor få stationer, der betjenes med gods, og hvor lidt gods der flyttes – bortset fra i transit – i Danmark!

SBB Cargo-føreren fortalte os i øvrigt om en lille smart ting, som jeg tit savner i Danmark. I **Schweiz** sendes ofte faste meldinger på radioen, f.eks. "kør 80" eller "kør 100". Hvor mange gange er man ikke kørt "på en grøn", og prøver ved hvert AM-signal at "fiske" en grøn mere, for ikke at skulle for langt ned i fart ved næste signal. Det koster både tid og brændstof/strøm, og man ved jo ikke, om det er et langsomt kørende godstog, der er foran eller måske et tog, der skal til side for at blive overhalet, og som derfor har indkørsel med lav hastighed.

Og man vil jo heller ikke køre langsommere end nødvendigt for ikke at sinke (også) et eventuelt bagvedkørende tog.

I sådanne situationer savner jeg et "helikopterview", og det har de jo i FC og kunne med få tryk på deres radio fortælle os den mest fordelagtige hastighed.

Sø 24/6 2012

Vi så en masse **Schweiziske** tog på smalle og normale spor. Af særlig relevans for Danmark så vi ex. HP 16 i Wolhusen (billede vedhæftet), og den danske Gbs'er står stadig i **Sargans**.

I **Sargans** så vi også Re 4/4 I 10034 i TEE-bemaling med DB's historiske TEE-tog inkl. panoramavogn og restaurantvogn. Vi så tilfældigvis toget i Ziegenbrücke og var heldige; det holdt i **Chur**, da vi kom dertil. Derfor tog vi så tilbage til **Sargans**. På vej tilbage til **Chur** fra **Sargans** så vi i øvrigt reptilen Ge 6/6 I 414 i **Landquart** og hoppede hurtigt af toget med al vores bagage. Det var første gang, jeg så en "levende" RhB-krokodille. Desværre kørte den meget hurtigt i remise. Den havde kørt særtog for de rejsende i TEE-tog.

(JSL via BL)

Ma 25/6 2012

Dagen efter så vi hele tre reptiler. Om morgenen så jeg fra vores hotelværelse RhB Ge 6/6 I 415 med en enkelt Mohrenkopf (lille cementvogn) køre gennem stationen i **Filisur** som tog 5115. Vi håbede den ville fortsætte i samme løb, der egentlig var til en Ge 6/6 II, men af den "Tägliche Lokdienst", som vi købte for 3 guldpenge på stationen i **Filisur**, fremgik det, at den blev i **Samedan**.

Senere samme dag så vi dog Ge I 6/6 407, der står ved det nye museum i **Bergün**, og som skal fungere som en slags "lokomotivsimulator". I **Samedan** så vi Sersas store otte akslede Kirow-kran af type KRC 458, der med en tjenestevægt på 96 tons må være det tungeste køretøj, der har befaret RhB's metersporede strækninger. Sersa har også et sæt normalsporede bogier til kranen!

Endelig så vi først på samme aften – men desværre efter der var skruet en del ned for lyset – Ge 6/6 I 414 med et lille privat særtog <http://www.schmalspurbahn.ch/landwasser/webcam/a120625201841>, der vendte i **Filisur**. At vi så det sidstnævnte tog må helt klart tilskrives den, "Tägliche Lokdienst" vi købte.
(JSL via BL)

Ti 26/6 2012

Vi så bl.a. et godstog med to Ge 4/4 II samt flere persontog, der undtagelsesvist kørte med en Ge 6/6 II (stort seks-akslet ellokomotiv, der normalt bruges til godstog). Endelig så vi samme eftermiddag Ge 4/4 I 603, der er bygget i **1947** og dermed 65 år gammelt med en "Glacier Express" til **Davos** på **Landwasser**-viadukten, og nogle minutter senere (efter lokomotivet var løbet om i **Filisur**) lidt uden for **Filisur** på vej mod **Davos**.

Der er kun tre Ge 4/4 I tilbage i drift; de mange nye Allegra-motorvogne har overtaget meget af deres kørsel.

Vi så også et par SBB Ae 6/6, men den ene gang, så vi den fra toget, holdt det med et godstog ved et savværk. Den anden gang blev vi overraskede over den kom og fik kun et "panikfoto". Desværre, for Ae 6/6 er stærkt på vej retur, rygter siger de skal væk i **2013**, men spørgsmålet er, om de kan undværes, inden den nye alpetunnel er klar.

En skam vi ikke havde info om hvilke tog, der kørte med Ae 6/6, så vi kunne have været lidt forberedt

...

Et enkelt damplokomotiv kom også i kassen, den metersporede strækning Bulle – Broc-Fabrique fejrede 100-års-jubilæum med kørsel med damptog og en gammel el-motorvogn netop den weekend vi var i **Bulle** (og det var ikke planlagt). I **Broc-Fabrique** ligger en stor Cailler chokoladefabrik (del af Nestlé), der lægger chokolade i SBB Hbbills-uy (isoleret skydevægsvogn med kølemaskine) stående på rullebukke. De trækkes så til **Bulle**, hvor de kommer på normalspor. Ved et af de næste **Schweiz**-besøg står det højt på ønskesedlen at få et godstog på vej op af bakken/bjerget fra chokoladefabrikken med fabrik og sø i baggrunden – og så med Hbbills-uy!!

(JSL via BL)

Lø 7/7 2012

I **Anb** holdt CFL Cargo 1151 og 1152 (ex DR V 100) begge på NEG-banegården og så noget hensatte ud. CFL-Cargo kører nu godstoget med MaK 1000BB "1103". Samme sted stod MZ 1439, der ser meget flot ud, men vist desværre ikke er køreklar. Ved NEG holdt også en Heizwg. (togvarmevogn) "105", som jeg ikke har set før. Den er ombygget fra en tre-akslet Umbauwagen og så ret nyombygget ud. Der stod intet om, hvem der ejer vognen.

Og så nød jeg jo ellers den raslende lyd af de mange 218'ere. På et tidspunkt stod der tre NOB-tog på stationen samtidig, et forsinket tog (der blev "syltet" yderligere) med DE 2700 03 (også rigtig god lyd) og to DE 2000 (næsten uden lyde).

På NEG så jeg DL 2 med to DB "Bn-vogne", mens togene med Kurswagen blev kørt af VT 71, så der var lidt "MR-stemning" på **Dagebüll Mole**, hvor den holdt med fire Kurswagen og togvarmevognen NEG HW 1.

(JSL via BL)

Sø 8/7 2012

Postvagnen – TMz 108 är i Skåne

Hvis nogen har en feriedag i overskud, er der mulighed for at se TÅGAB TMZ1408 med tungt ballasttog nær Danmark den kommende tid:

<http://www.postvagnen.com/forum/index.php?mode=thread&id=624653>

(JSL via BL)

Fr 13/7 2012

Tur til Jylland og Tyskland den 13.-15. juli 2012

Fredag 13. juli 2012 tog jeg med *KH* til **Es**, hvor der holdt 3 IC4 (MG 35+44+45) på opstillingsporet og fyldte. I **Es** overnattede vi hos en kammerat, hvor vi så **lørdag 14. juli 2012** købte en Arriva Nordtyskland billet til 200 kr. Derefter tog af sted fra **Es** mod **Anb**.

Inden vi nåede **Anb**, kunne vi i **Tdr** se DSB MY 1104 og DSB E 987 ud at vinduet på Linten og **Tdr** remise, som er i rigtig dårlig stand.

Da vi nåede til **Anb**, kunne vi lige se på lidt rangering med BR 218, inden vi gik over til NEG **Anb** station og tog en masse billede af MZ 1439, som denne gang holdt uden for. Vi tog så med NEG's tog til **Dagebüll Mole**, som blev trukket af DL.2 (bygget af Krupp i 1961 til DB som 211 233-2) med 2 tyske Bn-vogne til **Dagebüll Mole**, hvor de kort efter ankomst løb om, optog 2 Kurswagen og kørte så tilbage til **Anb**. Imens gik vi lidt rundt og kiggede, inden at NEG VT 71 kom, løb om og koblede 2 Kurswagen og NEG's egen generatorvogn af og kørte tilbage til **Anb**, hvor vi tog med.

I **Anb** så vi, at NEG VT 71 kørte retur til **Dagebüll Mole**, og lige efter den havde forladt stationen, kom så NEG DL.2 ind på stationen med de 2 tyske Bn vogne og 3 Kurswagen og kørte også kort tid efter af sted mod **Dagebüll Mole**. Derefter gik vi over til **Anb** DB station, hvor vi tog med et af NOB's tog til **Westerland**, hvor vi havde lidt over en times ophold, inden det kørte retur til **Anb**. Imens kunne vi se flere autotog med BR 218'er og et enkelt intercitytog med 2 x 218'er og flere tankvogne, inden vi kørte retur til **Anb** og derefter hurtigt skulle skifte til Arriva Linten retur til **Es**.

(KB via BL)

Drehscheibe Online Foren :: 03

– Sichtung en :: BOEG 221 135 und RushRail T66 713 in Osnabrück

Så er T66 713 på vej (tilbage) til **Sverige** fra **Tyskland**:

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,5984844>.

(JSL via BL)

On 18/7 2012

Spårvagn kvar i Tyskland i protest – Göteborg

Ja, det er ikke kun DSB, der slås med Ansaldo ...

<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.1007814-sparvagn-kvar-i-tyskland-i-protest>

(JSL via BL)

DIVERSE

Fr 29/6 2012

DSB Billetsalg lukker i Vejen

Stadig flere kunder køber deres billetter i automaten, på nettet eller bruger Rejsekort.

Over en fireårig periode har DSB Billetsalg i Vejen oplevet et fald i omsætningen på én million kroner, og det har resulteret i røde tal i ROSA og en beslutning om at lukke det enmandsbetjente billetsalg.

Når salgsassistent Heidi Kruse Sandor lukker billetlugen i kl. 16.45 i dag fredag, er det efter uigenkaldeligt slut efter 95 år med betjent salg i den lille stationsby mellem Lunderskov og Brørup.

Ældre skal være trygge ved automaten

I Vejen er kunderne kede af, at DSB Billetsalg lukker, forklarer Heidi Kruse Sandor.

"Vi har mange ældre i Vejen, og nogle af dem er lidt nervøse, fordi de skal til at betjene sig selv. Jeg har forklaret dem, at de kan ringe ind og bestille deres billetter, og at der i næste uge er nogen her til at hjælpe dem med ved billetautomaten," siger hun.

DSB har desuden haft drøftelser med Ældre Sagen og tilbudt foreningens medlemmer et kursus, der gør dem fortrolige med billetautomaterne. Kurset gennemføres i løbet af efteråret, når foreningen tager hul på en ny sæson.

Nyt job i Kundecenter

Heidi Kruse Sandor fortsætter i DSB og har takket ja til en ny stilling i DSB Kundecenter i Kolding, og det er en udfordring, hun glæder sig til.

"Jeg har været ansat her i Vejen siden 1. januar 2008, og her er der kun mig, så der kan godt være nogle stille dage ind imellem. Jeg glæder mig til at starte i Kolding, jeg skal selvfølgelig vende mig til, at jeg nu også skal til at arbejde aften og weekend, men der følger jo en masse nye kollegaer og udfordringer med, og dem ser jeg frem til møde," siger hun.

Stationslokaler til leje

Vejen Station, der er tegnet af Heinrich Wenck, er indviet i 1917, og nogle af lokalerne i stue- og kælderplan lejes ud af DSB Ejendomme.

Læs mere om lejemålet her.

Fakta om billetkøb

Det vil fortsat være muligt at købe billetter i billetautomaten på stationen, i DSB's kundecenter på telefon 70 13 14 15, på DSB.dk og på smartphones med DSB Billet App, som det er gratis at hente i App Store eller Google Play, der tidligere hed Android Market.

I den kommende uge, uge 27, vil salgsassistenter fra DSB Stationer og Tryghed være til stede på stationen og bistå kunderne, der gerne vil lære automaterne at kende.

DSB og Ældre Sagen vil i efteråret tilbyde et kursus, der skal gøre kunderne fortrolige med at benytte billetautomaterne. Billetautomaterne er indrettet på en måde, så de er tilgængelige og lette at bruge for kørestolsbrugere og svagtseende.

Topchefen i DSB vil genskabe tilliden

»Vi tager kunsten ned af væggene, og så kommer vi tilbage til det, det drejer sig om, « siger Jesper Lok i dag i Berlingske. Sætningen kommer fra et af de tre interviews som DSB's administrerende direktør har givet til tre store medier efter sin tiltrædelse.

»DSB skal skabe sammenhæng. Vi skal ikke konkurrere med andre transportformer, vi skal binde dem sammen. Det er det, vi skal arbejde hen imod de kommende år, mens vi genskaber tilliden til selskabet, « siger Jesper Lok i dag i Berlingske.

Interviewet i Berlingske er et ud af tre interviews Jesper Lok har givet til danske medier. Udover Berlingske har Børsen og Jyllands-Posten også talt med DSB's administrerende direktør. Ord som tillid, sammenhæng og konkurrencedygtighed er den røde tråd i alle interviews.

I Jyllands-Posten siger Jesper Lok bl.a.

»Det er nødvendigt at blive bedre til at arbejde på tværs af organisationen – og med stor fokus på det forretningsmæssige,« siger Jesper Lok.

I planen for DSB's fremtid går ordet "sammenhæng" igen inden for alle områder. Den nye DSB -chef mener, at det er afgørende. Han siger:

»Den seneste periodes udvikling har kostet på kundetilfredsheden og omdømmet. Derfor skal vi have genoprettet tilliden til DSB, som alle danskere har en aktie i. Der skal være sammenhæng i vores drift, men også i økonomien og alle andre områder. Vi må koncentrere os om vores kerneprodukt – nemlig togdrift til tiden.«

I Børsen er det ordet tillid der er i fokus. Jesper Lok vil sammen med medarbejderne i DSB genvinde danskernes tillid til DSB. Det skal blandt andet ske ved en resultatorienteret kultur, hvor medarbejderne tager ejerskabet for at gøre DSB til en succes. I avisen erkender han at han kan tage årevis. Men samtidig siger han:

»Man skal være utålmodig som leder for at ændre organisationen, « siger Jesper Lok om at styre DSB i den rigtige retning.

Nu skal der tog på væggene hos DSB

Kerneprodukt. Statens togselskab har alt for længe koncentreret sig om alt muligt andet end at køre tog fra A til B. DSBs nye topchef, Jesper Lok, har en klar plan – og tog på væggene er et skridt på vejen.

Travle passagerer ser flygtigt på informationsskærmene, mens togenes bremses hviner, og andre togkunder haster ud og ind.

Det er dem, det drejer sig om. Togkunderne.

Og nu skal DSB tilbage til sit kerneprodukt.

Nemlig at køre tog til tiden uden de mange skandalesager, der har tynget selskabet de seneste år.

Med tilbagestrøget hår og moderigtige briller tager DSBs nye topchef imod i loungeområdet på Hovedbanegården i København.

Jesper Lok hedder han. Efter 25 år hos A. P.

Møller-Mærsk har han taget en opgave på sig, som har knækket halsen på adskillige før ham.

Men Jesper Lok har fået »et tilbud, han ikke kunne sige nej til«, og siden han tiltrådte stillingen 1. maj, har han præsenteret strategien »Sundt DSB « og gennemført en mindre ledelsesrokade.

Målet er klart

»Vi skal genvinde tilliden til DSB, og vi skal have skabt et konkurrencedygtigt DSB. « Den nye topchef siger ikke sætningen en gang, heller ikke to gange, men otte gange i løbet af de næste 40 minutters interview. Han vil sætte fokus på kerneforretningen, og det skal kunne ses og mærkes overalt i statens togselskab.

»Vi tager kunsten ned af væggene, og så kommer vi tilbage til det, det drejer sig om. Og det er billeder af nogle tog, nogle værksteder og nogle kunder, der kører i tog. Som et signal om, at det er altså det, det drejer sig om. Det drejer sig ikke om alt muligt andet,« siger Jesper Lok.

DSB skal gøre sig fortjent til togdrift

Baggrunden for Jesper Loks talestrøm om kerneforretning og større tillid til DSB er, at en ny trafikkontrakt skal forhandles på plads med Transportministeriet fra 2015.

»Det er jo ikke vores ret at køre tog i Danmark.

Vi skal gøre os fortjent til at køre tog, og den eneste måde, vi kan gøre det, er ved at vise, at vi er konkurrencedygtige,« siger den nye topchef og sætter dermed ord på den udfordring, DSB står overfor.

Samtidig har selskabet forpligtet sig til at fordoble antallet af personkilometer i togene inden 2030, og der skal rettes gevaldigt op på økonomien. Konkret skal DSBs økonomi forbedres med en milliard kroner på årsplan inden 2015, og to tredjedele skal komme fra lønninger. Af samme grund skal der nedlægges 1.000 stillinger i selskabet frem til 2014.

Med et større antal fyringer i udsigt har DSBs medarbejderforeninger vist deres stridslyst.

Men Jesper Lok ser frem til samarbejdet.

»Jeg er helt overbevist om, at både medarbejdere i DSB og faglige organisationer har den samme interesse i, at selskabet er konkurrencedygtigt.

Og jeg tror faktisk, at alle har en interesse i at få vist, at vi er effektive, så vi kan få genskabt tilliden,« siger han.

Rødt logo signalerer kerneforretning

På vej tilbage til kerneforretningen skifter DSBs logo farve fra limegrøn til lokomotivrød.

Men det betyder ikke, at DSB vil være mindre en mindre grøn virksomhed fremover.

»Hvis ens logofarve og ens CSR-strategi hang sammen, så ville alle firmaer i verden formentlig have grønne logoer. Så let er det jo ikke at være en grøn virksomhed, der skal meget mere hårdt arbejde og knofedt til,« siger Jesper Lok og uddyber: »Vi går ikke væk fra en grøn strategi. Tog er per definition grøn transport, men vi vil gerne tilbage til kerneproduktet og signalere det igennem den røde DSB -farve.« I Jesper Loks vision er DSB ryggraden i et system, der binder Danmark sammen. Derfor vil selskabet heller ikke konkurrere med biltrafik fremover, som Harry kørte om kap med Bahnsen i de mange tv-reklamer.

»DSB skal skabe sammenhæng. Vi skal ikke konkurrere med andre transportformer, vi skal binde dem sammen. Det er det, vi skal arbejde hen imod de kommende år, mens vi genskaber tilliden til selskabet,« siger Jesper Lok.

Hans forgænger holdt to en halv måned.

Jesper Lok skal sidde i chefstolen i væsentlig længere tid, hvis danskerne skal få tillid til DSB igen.

Kilde: Berlingske 29. juni 2012, business, side 6, DSB Intranet, **fredag 29. juni 2012**

(JSL via BL)

Ma 2/7 2012

Hellerup station har fået ny bro

Fredag den 29. juni indviede DSB en ny gangbro på Hellerup station. Broen forbinder S-togs- og regionaltogssporene.

Den nye bro betyder, at passagererne har fået lettere ved at skifte tog.

Det bliver især aktuelt, når Københavns Kommunes store Nordhavnsvej projekt medfører en del sporspærringer mm., som betyder, at kunderne skal skifte mellem S-tog og regionaltog på Hellerup.

Sporspærring gælder både i sommeren 2012 og 2013.

Anlægsarbejdet vil både i sommer og næste sommer medføre en del skift på stationen mellem S-tog og regionaltog.

"Vi er mange, der har været involveret i dette projekt, der blev igangsat sidste sommer. Det er gået rigtig stærkt, og alle – Banedanmark, Københavns Kommune, rådgivere, entreprenører, myndigheder og DSB – har arbejdet målrettet for, at vi kunne nå i mål, så broen kunne tages i brug af kunderne nu", siger Niels A. Dam, DSB Ejendomme.

Broen er også et første skridt til en senere udvidelse af cykelparkeringen ved Ryvangs Allé på et område, der i dag ejes af Banedanmark.

IC4 indsættes gradvist

Trafikstyrelsen har i dag givet tilladelse til, at IC4-togene igen kan køre med passagerer. DSB søgte om tilladelse til at genindsætte IC4-tog i passagerdrift umiddelbart efter, at Danmarks Tekniske Universitet (DTU) i en rapport den 20. juni i år fastslog, at IC4 togenes bremsesystemer virker, som de skal og inden for normerne på området. DTU's anbefalinger til ændringer i bremsesystemet er DSB nu ved at implementere.

DSB har haft tilladelse til at køre med IC4-tog uden passagerer siden februar. I den forbindelse har DSB indført en række ekstra sikkerhedsforanstaltninger. Blandt andet er det gjort obligatorisk, at IC4 kører med magnetskinnebremsen slået til, hvilket øger togets bremseevne med 20 procent. De ekstra foranstaltninger gælder også i forhold til den aktuelle tilladelse til at køre med passagerer.

Adm. direktør i DSB Vedligehold, Frank Olesen, siger:

"Det glæder mig meget, at vi igen kan køre med passagerer i IC4. Sikkerhed er altid DSB's første prioritet, og efter de meget grundige undersøgelser som IC4-togenes bremsesystem har været igennem de seneste otte måneder, føler jeg mig tryk ved igen at sætte dem i drift med passagerer," siger Frank Olesen, og fortsætter:

"Vi arbejder mod en gradvis indsættelse af IC4, så vi hele tiden kan følge togets virke sammen med de relevante myndigheder. Vi vil allerførst indsætte IC4 i regionaltogstrafikken. På den måde kan IC4 erstatte de ældre MR-tog på eksempelvis strækningen mellem Aarhus og Esbjerg."

Togene forventes gradvist indsat som regionaltog på strækningerne mellem Aarhus H og Esbjerg, Aarhus H og Aalborg, og som InterCityLyn-tog mellem Aarhus H og København.

Tilladelsen gælder for 37 opgraderede IC4-togsæt.

Fakta

- Ekspertter fra Faiveley, DB Minden, DSB, Havarikommissionen og DTU har undersøgt bremsesystemet siden november 2011.
- Senest har et hold på 19 professorer og forskere fra Danmarks Tekniske Universitet undersøgt bremsesystemet i knap tre måneder.
- IC4-togene bremser inden for alle europæiske konventioner, når der testes under normale forhold.
- Siden februar, hvor IC4-togene fik tilladelse til at køre driftssimulering uden passagerer, har togene kørt cirka 200.000 kilometer.
- DSB starter op med en daglig dobbelttur med IC4-tog i hverdagene mellem Aarhus H og Esbjerg og udvider gradvist antallet af IC4-afgange fra august 2012.

Køreplanen ser foreløbig ud som følger

Fra mandag til torsdag

Afgang fra Aarhus H kl. 13.37 og ankomst til Esbjerg kl. 16.10

Afgang fra Esbjerg kl. 17.02 og ankomst til Aarhus H kl. 19.31

Fredag

Afgang fra Aarhus H kl. 12.43 og ankomst til Esbjerg kl. 15.10

Afgang fra Esbjerg kl. 16.02 og ankomst til Aarhus H kl. 18.34

Kilde: DSB Intranet, **mandag 2. juli 2012**

(JSL via BL)

On 4/7 2012

IC4 kører fra på onsdag

DSB indsætter IC4-togene i almindelig drift fra onsdag den 11. juli.

Køreplanen ser ud som følger

Fra mandag til torsdag

Afgang fra Aarhus H kl. 13.37 og ankomst til Esbjerg kl. 16.10 (Re 3340)

Afgang fra Esbjerg kl. 17.02 og ankomst til Aarhus H kl. 19.31 (Re 3361)

Fredag

Afgang fra Aarhus H kl. 12.43 og ankomst til Esbjerg kl. 15.10 (Re 3336)

Afgang fra Esbjerg kl. 16.02 og ankomst til Aarhus H kl. 18.34 (Re 3357)

I den næste måneds tid indsætter DSB et enkeltkørende IC4-tog mellem Aarhus H og Esbjerg. Her erstatter det et MR-tog og korrigeres ind i den allerede lagte køreplan. Når DSB med kort varsel indsætter en anden togtype medfører det ændringer i vagtplanerne for det tjenestegørende personale og materielomløb, klargøring og vedligehold.

DSB indsætter derfor først IC4-tog i større omfang efter det næste tjenestekøreplansskifte i august.

»Vi arbejder mod en gradvis indsættelse af IC4, så vi hele tiden kan følge togets virke sammen med de relevante myndigheder,« siger administrerende direktør for DSB Vedligehold Frank Olesen.

DSB fik mandag Trafikstyrelsens tilladelse til, at IC4-togene igen kan køre med passagerer. DSB søgte om tilladelse til at genindsætte IC4-tog i passagerdrift umiddelbart efter, at Danmarks Tekniske Universitet

(DTU) i en rapport den 20. juni i år fastslog, at IC4-togenes bremsesystem virker, som de skal og inden for normerne på området. DTU's anbefalinger til ændringer i bremsesystemet er DSB nu ved at implementere.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 4. juli 2012**
(JSL via BL)

To 5/7 2012

Politikere overrasket over høj rettidighed

I denne uge er politikerne Kim Christiansen (DF), Kristian Pihl Lorentzen (V) og Rasmus Prehn (S), der er medlemmer af Folketingets Trafikudvalg, på turné med tog.

De rejser landet rundt og er overraskede over, hvor rettidige togene kører.

"Det indtryk, vi har haft, gennem pressen og fra de mange, der skriver til os, er, at der ikke er andet end problemer, men virkeligheden er jo en ganske anden. Vi har på tre dage oplevet én forsinkelse på 20 minutter, og den skyldtes en signalfejl," forklarer Kim Christiansen (DF), som føler sig taget godt imod af DSB's medarbejdere og kunder.

"Det har været godt at møde og tale med almindelige medarbejdere. Vi har blandt andet været en tur ude i førerhuset og tale med chaufføren, og vi har talt med dem, der tumler rundt med salgsvognene. Det giver en anden forståelse at se og opleve deres arbejdsvilkår, og jeg synes, de gør det rigtig godt. Også i svære situationer," siger han og fortsætter:

"Jeg oplevede en togmedarbejder få et ordentligt møgfald fra en kunde med pladsbillet, der havde misforstået skiltningen og var gået ind i den forkerte vogn. Det kræver tålmodighed at håndtere sådan én. Også mere end jeg har," griner han.

I dag torsdag har selskabet besøgt Skanderborg og Struer sammen med DSB's regionschef Jørgen D. Rasmussen. I morgen fredag fortsætter de til Aalborg, hvor de skal besøge Letbanesekretariatet og dernæst går turen til Aarhus, hvor de skal køre en tur på Grenaabanen.

Politikerne Kristian Pihl Lorentzen (V), Rasmus Prehn (S) og Kim Christiansen (DF) har revet en ferieuge ud af kalenderen for at rejse landet tyndt i tog. På billedet kører det lille selskab i et af Arrivas Coradia Lint 41-tog i Midt- og Vestjylland. Foto: Privatfoto

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 5. juli 2012**
(JSL via BL)

To 12/7 2012

IC4 og rejsekortet

På <http://ing.dk/artikel/130658-dsb-naegter-at-betale-ic4-producenten-ansaldobreda> står der, at DSB har stoppet betalingerne til AnsaldoBreda, www.ing.dk har endnu mere nyt om IC4 og bl.a. rejsekortet.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 12. juli 2012**
(JSL via BL)

Pressen med på IC4-repremiere

Pressedækningen var massiv på, da et af DSB's IC4-tog stod ud på den første køretur med kunder i syv måneder. Intet mindre end fire tv-hold var med om bord.

En kæk reporter fra Danmarks Radio, der havde været på besøg i førerrummet, sluttede besøget af med at ønske lokomotivfører Ole B Nielsen og lokomotivinstruktør Svend Erik Ebbesen fra henholdsvis Depot Esbjerg og Aarhus H god tur.

"Tak, men det får vi nu ikke brug for, det skal vi nok klare," svarede lokomotivfører Ole B Nielsen på djærv vestjysk den unge reporter.

Er I nået frem?

Da klokken var kvart over fire, og toget skulle have været nået til Esbjerg, ringede en reporter fra P4 Østjylland til DSB's presseafdeling for at tjekke, om toget nu også var nået til Esbjerg.

"Det var det," kunne presseafdelingen oplyse. "Og det til tiden!"

Flere afgang fra august

IC4-togene er indsat som regionaltog i en dobbelttur i hverdage mellem Aarhus H og Esbjerg. I løbet af august indsætter DSB flere af de opgraderede IC4-tog i regionaltog mellem Aarhus H og Esbjerg og mellem Aarhus H og Aalborg.

Når der er opnået nogle erfaringer med de opgraderede IC4-tog i drift, beslutter DSB, om der i løbet af efteråret også skal køre IC4-tog i InterCity- og InterCityLyn-togtrafikken mellem landsdelene.

Se eller gense TV2|NYHEDERNES reportage i udsendelsen kl. 19.00 i går onsdag

Se og hør håndværker Ole Drews, IC4-værkstedet, demonstrere togets magnetskinnebremse. Og se og hør kunderne og togfører Johnny Brandt, Depot Aarhus H's reaktioner på den genoptagne kørsel.

Fakta om IC4

Leveringsstatus på IC4

Den italienske leverandør AnsaldoBreda skulle oprindeligt have leveret alle 83 IC4-tog til DSB i 2006. Foreløbig er der leveret cirka 60 togsæt.

AnsaldoBreda er på nuværende tidspunkt cirka 15 togsæt efter leveringsplanen, og DSB har indstillet ratebetalingerne og indgået forhandlinger med AnsaldoBreda om en justeret leveringsplan.

I henhold til den reviderede kontrakt indgået i 2009 kan DSB desuden pålægge AnsaldoBreda dagbøder på én million kroner per togsæt per måned.

I 2009 indgik AnsaldoBreda og DSB et forlig, der indebar en justeret kontrakt og leveringsplan. Efter denne plan skulle AnsaldoBreda levere alle 83 togsæt i en typegodkendt men mindre avanceret udgave inden udgangen af 2012.

De typegodkendte tog skulle være seriefremstillet og kunne sammenkobles to og to. Til gengæld for at opgradere togene til den endelige udgave i Danmark fik DSB en rekordstor kompensation på 2,25 milliarder kroner. Den oprindelige kontraktsum lød på cirka 5 milliarder kroner.

Læs DSB's status til Folketingets Trafikudvalg om forhandlingerne med AnsaldoBreda

Læs notat om forliget mellem DSB og AnsaldoBreda indgået i 2009

Bremse-sagen

Efter en alvorlig signalforbikørsel i Marslev på Fyn 7. november sidste år indstillede DSB kørslen med IC4-tog. DTU undersøgte og frikendte bremserne og erklærede, at forbikørslen var et resultat af glatte skinner, men universitetet anbefalede samtidig en opgradering af togene. Det var en anbefaling, DSB valgte at følge. Og efter syv måneder med opgradering og testkørsler, genoptog DSB kørslen med IC4-tog den 11. juli.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 12. juli 2012**
(JSL via BL)

Fr 13/7 2012

Vi prøvede alle vores jernbaner

Her et læserbrev fra de to trafikordførere, der rejste Danmark rundt. Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet var også med på en del af turen. Mere om turen på <http://www.dr.dk/Nyheder/Politik/2012/07/04/082547.htm>.

To af politikerne stod på toget fra **Ro** til **Næ** på Festivalpladsen, hvor toget ekstraordinært standsede. Herefter var de med en lki i førerrummet til Køge, hvor de skiftede til Regionstog. Senere fortsatte de så fra Køge til Næstved.

Kilde: Læserbrev af Kim Christiansen & Kristian Pihl Lorentzen i Sjællandske **fredag 13. juli 2012**
(JSL via BL)

Vellykket Roskilde Festival

Det er ikke kun i planlægningsfasen, at det er et puslespil at få 100.000 festivalgæster transporteret til og fra festivalpladsen. Også under festivalen skal DSB's medarbejdere servicere gæsterne, og igen i år har den del af arbejdet været vellykket.

Der er i år solgt omkring om 90.000 billetter til Festivaltogene mellem festivalpladsen og Roskilde. DSB billetsalget har solgt næsten 12.000 billetter til rejser længere end Roskilde station. Det oplyser Markedschef Søren Møller, der var til stede under hele festivalen.

»Vores engagement på Roskilde Festival har været en succes. Det betjente billetsalg på festivalpladsen har været fremragende til at aflaste billetsalget på Roskilde Station, som simpelthen ville være blevet kørt over ende uden hjælp,« siger Søren Møller.

Stor logistisk opgave

I år udvidede DSB sin kørsel direkte fra festivalpladsen og til Aarhus Station, så der kørte tre tog mod Jylland på festivalens sidste aften. Også det var en stor logistisk opgave, fortæller Søren Møller.

»Vi skulle jo sørge for, at få alle 3000 mennesker med, og at alle dem, der havde købt pladsbillet kunne komme frem til deres plads. Derfor var vi nødt til at inkludere passagererne i grupper, og her gjorde vores serviceguider et rigtig flot arbejde,« siger han og fortsætter: »Derudover havde vi et super samarbejde med driftsledelsen. Det gjorde, at vi kunne trylle lidt i pressede situationer, hvor der skulle indsættes ekstra afgang mellem festivalpladsen og Roskilde Station.«

På Roskilde Station samarbejder DSB Stationer og Tryghed med Banedanmark og ISS om at holde stationen ren og pæn. Og hvis en klippemaskine skulle gå i stykker, så havde DSB faktisk også dedikeret servicepersonale klar til det.

»Overraskende mange klippemaskiner går i stykker under sådan en festival. Mange af klippekortene når jo at blive rigtig slidte og fugtige, og så sætter de sig fast,» forklarer Søren Møller.

Mange baneløbere

I år har Søren Møller også konstateret en uheldig udvikling. I over tyve tilfælde har festivalgæster nemlig valgt at passere sporene, hvor de ikke måtte.

»Det resulterer i kortvarige standsninger, for vi tør simpelthen ikke køre videre, når vi konstaterer sådan et tilfælde. Så vores tilstedeværelse ved sporene er bestemt berettiget, og det er et problem, vi skal have adresseret til næste år. Vi er allerede i dialog med Banedanmark og festivalledelsen om, hvordan vi griber det bedst an,« siger Søren Møller.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 13. juli 2012**
(JSL via BL)

Ma 16/7 2012

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark inviterer til offentlig idefasehøring om elektrificeringen af jernbanen mellem Esbjerg og Lunderskov

Banedanmark inviterer til offentlig idefasehøring om elektrificeringen af jernbanen mellem Esbjerg og Lunderskov

Personer, organisationer, myndigheder og andre interessegrupper inviteres til at give deres besyv med omkring elektrificeringen af jernbanestrækningen mellem Esbjerg og Lunderskov

Fra 16. juli til 1. september afholder Banedanmark en offentlig idefasehøring om den kommende elektrificering af jernbanestrækningen mellem Esbjerg og Lunderskov.

Den 7. februar 2012 besluttede et flertal af Folketingets partier med den politiske aftale "Elektrificering af jernbanen mv.", at det fra 2015 skal være muligt at køre med el-tog på hele strækningen mellem København og Esbjerg. Det giver bedre muligheder for at anvende moderne el-drevne tog, hvilket betyder en både billigere, mere stabil og mere miljøvenlig jernbane.

Alle henvendelser bliver vurderet

Inden elektrificeringen af strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov påbegyndes, ønsker Banedanmark offentlighedens forslag om forhold, der skal tages hensyn til i det videre arbejde med at planlægge elektrificeringen, fortæller projektleder Rene Juul Clausen fra Anlægsudvikling i Banedanmark.

"Alle henvendelser og ideer er velkomne, og de bliver vurderet og taget med i det omfang de økonomisk, teknisk og miljømæssigt kan være med til at forbedre projektet", siger han.

Ny høring omkring årsskiftet

Når idehøringsfasen er slut vil Banedanmark udarbejde et høringsnotat, som vil blive offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside, hvor det også vil blive muligt at læse alle henvendelser i deres fulde omfang.

Herefter vil Banedanmark foretage en indledende projektering samt udarbejde en miljøredegørelse, der beskriver elektrificeringens påvirkning af omgivelserne langs strækningen.

Omkring årsskiftet vil der blive afholdt endnu en offentlig høring, som vil blive suppleret med borgermøder. Herefter vil Banedanmark udarbejde et beslutningsgrundlag om elektrificering af strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov til endelig politisk behandling.

Fakta:

Høringssvar kan sendes til Banedanmark på e-mailadressen esbjerg-lunderskov@bane.dk eller skriftligt på adressen:

Banedanmark
Elektrificering Esbjerg-Lunderskov
Amerika Plads 15
2100 København Ø.

Høringssvar skal være Banedanmark i hænde senest den 1. september 2012.

Læs mere om projektet på Banedanmarks hjemmeside.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16740>
(BL)

Ti 17/7 2012

Øresundstrafikken

Som det fremgår af

<http://ing.dk/artikel/130712-transportministeren-aabner-doeren-for-nationalisering-af-kystbanen>

overvejer den nuværende transportminister at undlade et fornyet udbud af Øresundstrafikken, når kontakten med DSB Øresund udløber ved udgangen af 2015. I stedet mener han trafikken skal tilbage til DSB.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 17. juli 2012**
(JSL via BL)

Største kundevækst i S-tog nogensinde

De første seks måneder af 2012 har S-tog haft flere passagerer end nogensinde før på et halvår. Her var der flere end 53 mio., der rejste med S-toget, og det er 2 mio. flere end i første halvår af 2011, som ellers har haft det højeste antal kunder indtil nu.

Ifølge Jesper Schmidt, afdelingschef i passagerøkonomi i DSB Kommerciel, er der tre hovedårsager til de fine passagertal.

"Først og fremmest er der det faktum, at man kan tage cyklen med i S-toget, hvis man har gyldig rejsehjemmel, det har givet rigtig mange nye kunder. Derudover har vi befolkningstilvæksten med os. I øjeblikket er der en indvandring til København, der svarer til at halvdelen af Esbjerg flytter til København en gang om året," siger Jesper Schmidt.

Men det er ikke kun cykler og indvandring fra land til by, der gør sig gældende. S-tog har kørt til tiden de sidste otte måneder i træk, og det smitter også af på passagertallet.

Derudover er der ifølge Jesper Schmidt en del mindre årsager, som tilsammen også er med til at hive flere kunder over i S-toget.

"Justering på Hypercard giver rigtig mange rejser. Sammen med forskellige markedsføringstiltag, som har været med til at synliggøre S-tog på markedet, og at S-tog i det hele taget har været mere synligt i medierne og dermed hos forbrugerne, gør en forskel," siger Jesper Schmidt.

Juni toppede med årets største dag indtil nu. Mere end 435.000 rejsende steg på S-toget fredag den 1. juni, hvor der var Distortion Festival, og det på DSB's Facebook-profil blev annonceret, at man kunne rejse gratis med S-toget i tidsrummet kl. 17-21.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 17. juli 2012**
(JSL via BL)

Fr 20/7 2012

DSB bringer deltagere til historisk stor spejderlejr

Fra i morgen lørdag strømmer over 35.000 spejdere ind på Spejdernes Lejr 2012, der bliver afholdt i dagene 21.-29. juli i Holstebro. Der er tale om Danmarks største spejderlejr nogensinde, hvor der udover danske spejdere vil ankomme deltagere fra 39 andre lande. I alt ventes det, at cirka 4.000 udenlandske spejdere vil møde frem til lejren.

De sidste dage har der været hektisk aktivitet i Holstebro, hvor mere end 1.000 frivillige har været i gang med at bygge lejren op og gøre klar til det store spejder-rykind lørdag. Derefter er der lejrliv i døgndrift frem til næste søndag.

Og for DSB kommer de følgende dage også til at stå i spejdernes tegn. DSB Specialrejser har nemlig lavet en aftale med De Danske Spejderkorps DDS om transporten af cirka 12.000 spejdere, som primært vil rejse i særtog og opnormerede ordinære tog.

De tre store spejderrejsedage

Der vil dog også være nogle spejdere som rejser i de ordinære tog. Det er typisk grupper af spejdere som kommer med fly fra udlandet, eller som bare ikke kan få tiden med særtogene til at passe. For dem gælder det, at de selv skal sørge for at booke plads, og der gælder almindelige regler om pladsbilletter.

De tre store rejsedage bliver den 21, 25 og den 29. juli. I perioden 14.-31. juli vil hjælperne kunne rejse til/fra lejren på deres billetter.

1. udrejsedag er lørdag den 21. juli 2012 (cirka 6.000 rejsende)
2. hjemrejsedag onsdag den 25. juli 2012 (lille hjemrejsedag cirka 600 rejsende).
3. hjemrejsedag søndag den 29. juli 2012 (cirka 5.500 rejsende)

Via dette link kan du læse mere om Danmarkshistoriens største spejderlejr:

<http://2012.spejderne.dk/da/om-lejren>

(BL)

Ma 23/7 2012

Frem med vandkanden

Fremover skal du holde lidt ekstra øje med, at planterne i DSB's vindueskarme fortsat strutter.

Fra 1. august vander Jydsk Planteservice nemlig kun gulvplanterne. Blomster og grønt i vinduesvarme, på køkkenborde og i reoler skal vi selv sørge for at passe. Det gælder på både kontorer og i mødelokaler landet over.

Den minimerede vanding er et led i DSB's søgen efter besparelsemuligheder.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 23. juli 2012**

(JSL via BL)

Fr 27/7 2012

Staten sparer milliarder på billige togsignaler

Kilde: <http://www.business.dk/oekonomi/staten-sparer-milliarder-paa-billige-togsignaler>

(JSL via BL)