

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 5. august 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

On 1/8 2 2012

### Skærvetogskørsel mellem Lih, Hvg og Su

Tidlig morgen holder BLDX MX 1018 + 20 Fccs i spor 1 i **Lih**. At det **fredag 27. juli 2012** så ud til at være fjernet, set fra ovk 5 i km 250,7, **Thistedvej**, skyldes, at det høje græs mellem spor 2 og 1 dækkede fra der, hvor spor 1 stadig eksisterer.

Læssestedet for nye skærver befinder sig ved det gamle sidespor cirka i km 252,3, nedlagt i tiden **tirsdag 12. juli 1988 – juli 1990**. Der eksisterer stadig omkring 0,1 km af det. Læssestedet og resterne af sidesporet kan ses på [www.krak.dk](http://www.krak.dk). Vælg **Hybrid** og indtast Voerbjergvej 36, 9400. Se også sidesporet til AAL 0,5 km nordligere dreje fra til venstre og FFJ gå "ligeud".

I dag ligger sidesporet på fri bane, idet stationsgrænsen for **Lih** ligger i km 251,9. Da sidesporet var i brug, lå stationsgrænsen i **Ns** i km 252,5, og sidesporet lå dengang ikke på fri bane.

To store **gule** bulldozere læsser hver sin Fccs ved 8-tiden, og den stores kan løfte 10 tons skærver. Det er meget. De to bulldozere kører hen over sidesporets skinner, så det kan godt siges, at Fccs'erne læsset her.

### Ns-Hvg-Su

Om formiddag læsset skærvetoget skærver af. Der vil være forkert i overskriften at skrive **Lih**, idet sporet i dag ville ligge på den fri bane, men der er intet sporskifte mere. Derimod lå det på **Ns** station; derfor skrives **Ns**.

Aflæsningen skal ske med en hastighed på omkring 4-5 km/t., så den mængde skærver, der kommer ud af lemme på en Fccs, passer med den mængde, der skal aflæsset. Der er ikke så svært, da Vendsysselbanen her er rimelig flad og minder en del om **Tønderbanen**.

Kl. 10 kan skærvetoget ikke komme længere end til km 255,4, hvor vejbroen med vej **11 Høvejen** krydser. Årsagen er en **gul** gravemaskine med de to sæt forskellige slags hjul, der har gravet en rende langs østsiden af sporet. Det vil være for farligt at lade MX 1018 køre forbi, så skærvetoget returnerer til det nedlagte sidespor for en ny påfyldning af skærver.

Kl. 14 må den **gule** undvige og det ned i grøften, så skærvetoget kan køre til **Su**. MX'en må arbejde meget hårdt for at komme op over jernbanebroen i km 259,0 over motorvej **E 39**. Hastigheden ser ud til at være noget under skridthastighed. At trække 800 tons op over den rutsjebane ikke let, når der ikke kan foretages et tilløb med en høj hastighed. Heldigvis blev der dengang lagt nyt spor og skærver på ramperne, så stykket er friholdt.

### Su (Sulsted, km 263,4)

Kl. 14.40 må der standses ved indgangssporskiftet, idet en montør arbejder med motordrevet. Den hvide bil er bemalet Baneteknik **bravia**. Fem minutter efter sikres ovk 39 i km 263,2, og nu er der skinner at køre på i spor 2. Sveller ligger dog kun på de planerede skærver, og det er derfor, at skærvetoget kommer. Læs om arbejdsprocesserne under **FASTE ANLÆG**.

MX 1018 trykker de 20 Fccs tilbage til det gamle sidespor cirka i km 252,3, og de fyldes ved 18-tiden.

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

## Læsning af skærver i Fccs

Før i tiden ville der stå 10 Fccs og blive fyldt på et tilstrækkelig langt sidespor, mens de 10 andre Fccs i skærvetoget ville blive tømt på de steder, hvor der var mangel på skærver. Når det tomme skærvetog kom tilbage, skulle der kun byttes om på de to stammer og foretages en bremseprøve, før næste skærvetømning kunne finde sted.

I dag må skærvetoget holde uvirksomt, mens de 20 Fccs læsses. Det tager omkring 6 minutter, før der kan trækkes frem. I **Hvg**, hvor der kun er plads til at læsse én vogn ad gangen, må skærvetoget trække frem for hvert 3½ minut. Det vil sige, at det tager omkring 100 minutter eller op mod to timer at fylde de 20 Fccs.

(BL)

To 2/8 2012

---

## Skærvetogskørsel mellem Hvg og Su

Her til morgen kører det i aftes læssede skærvetoget først omkring 7.30 mod N.

Ved 10-tiden fyldes skærvetoget ved ovk 26 i km 257,6, **Skelvej**, N for **Hvg** liggende i km 257,3. Stedet har været brugt før, men nu er der igen kommet et bjerg af skærver, og der er kun plads til den ene af de to **gule** bulldozer fra det nedlagte sidespor. Ved 10-tiden læsses der skærver.

Kl. 12.30 kan to biler lige køre over ovk 26 med en afstand på **MX 1018**'s puffer på 3-10 cm! **Skelvej** er skiltet til at være spærret. Hver 3½ minut trækker skærvetoget frem, så en ny Fccs kan læsses af bulldozer den **gule LJUNGBY MASKIN L 25**.

**Su** (Sulsted, km 263,4)

Kl. 14.40 kommer der en **STATOIL** tankbil forbi ovk 36, og der påfyldes dieselolie på **MX 1018**. Regnen siler ned, da en frontpassage finder sted. Bagefter får spor 2 atter skærver. Der kan ligge mange, når betonsvellerne kun står på planerede skærver.

Skærvetoget forsvinder atter til **Hvg** og vender omkring kl. 18.21 tilbage til spor 2 i **Su**. Personalet holder fyraften. Nu er regnen ophørt.

(BL)

Fr 3/8 2012

---

## Sporombygning Vp-Str

**Vp** (Vinderup, km 89,2) & **Vp-Str**

Togbus 525 (Lg-Str) gør ophold tre minutter i **Vp** før afgang kl. 12.01. På sporsiden af stationsbygningen holder 10 Rlps bagharpningsvogne hver med to **gule** tippelad til bagharp. I østenden af stationen holder et sort LOCON-diesellok.

Under forbikørslen af AM **Livbjerg** ses LOCON 217 + 10 Fcs, og en bulldozer er i færd med at tippe støvende skærver ned i den første Fcs. Disse to arbejdstog vil "koste" en cykeltur i eftermiddag.

## Eftermiddagstur Str-Vp-Str

Kl. 15.44 ses det sorte lokomotiv LOCON 217 at holde ved AM **Livbjerg**, og det støver op fra den bagerste. Skærvetoget skal snart køre, men alligevel tages der tid til at notere oprangeringen.

LOCON 92 80 1203 123-5D-LOCON

+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 249-0 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 179-9 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 185-6 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 220-1 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 541-0 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 229-2 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 201-1 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 223-5 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 240-9 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 471-0 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 418-1 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 491-8 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 443-9 Fcs	+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 404-1 Fcs
+ 23 RIV 56 SK-EEWSS 645 1 408-2 Fcs	

Før omkring kl. 16.05 begynder "tilbagerykningen" mod **Vp**. Fra vejen **Kragelundvej** er det godt udsyn ned mod banens passage af lokaliteten **Snødder**, hvor første Fcs i kørselsretningen passerer kl. 16.26½ og 217 to minutter senere. Derefter indhentes skærvetoget, hvor vej **513 Struervej** forløber S for banen. Gode scener med en eller to lemme i en eller to Fcs, hvor grå skærver buldrer ud. Høreværn skulle have været bragt med!

I km 93,8 er vognene tomme for skærver, og der cycles i forvejen for at få et billede ved underføringen af **513 Vinderupvej** med årstallene **1935** og **2003**. 217 passerer kl. 16.43½, og 16.45½ ved en dygne brugte skinner, hvor antagelig ovk 133 lå indtil **1935**. Ledvogterhuset på sydsiden af banen er beboet.

## Vp

19 minutter senere er der ibrugtaget et nyt sted at fotografere fra: et højhus (det kan man godt kalde det i denne stationsby). I spor 1 for noteret fra Ø holder:

LOCON <u>218</u> (sort)	+ 37 RIV 80 3832 029-7 <u>D</u> -EVULLW Rlps
+ 37 RIV 80 3832 003-2 <u>D</u> -EVULLW Rlps	+ 37 RIV 80 3832 028-9 <u>D</u> -EVULLW Rlps
+ 37 RIV 80 3832 009-9 <u>D</u> -EVULLW Rlps	+ 37 RIV 80 3832 013-1 <u>D</u> -EVULLW Rlps
+ 37 RIV 80 3832 004-0 <u>D</u> -EVULLW Rlps	+ 37 RIV 80 3832 017-2 <u>D</u> -EVULLW Rlps
+ 37 RIV 80 3832 022-2 <u>D</u> -EVULLW Rlps	+ 37 RIV 80 3832 007-2 <u>D</u> -EVULLW Rlps.
+ 37 RIV 80 3832 002-4 <u>D</u> -EVULLW Rlps	

Hver Rlps bagharpningsvogn har to **gule** tippelad til bagharp.

**Onsdag 18. juli 2012** kom de 10 Rlps til **Lg** i tog RB 6150 (Pa-Lg), Pa-Fa MY 600, Fa-Lg MY 900, 100 km/t. Fra **Fra** var oprangeringen RCDK MY 1134 + 37 RIV 80 3832 017-2 D-EVULLW Rlps + 9 ikke noterede Rlps + Rems<sup>1</sup> + sort LOCON 218 + 15 Fccs + **gul** sporstopper kommet fra **Tyskland**.

Der var nu byttet om på vognenes rækkefølge, for 3832 017-2 var ikke den sidste Rlps, hvor den var den første fra **Fra**.

Skyerne ligger tæt, og der er fare for, en eller flere er utætte. Da **Han** i km 93,0 nås, drypper det mere end rigeligt, selv om ingen sort synder ses sådan lige ovenfor. .

I løbet af tidsrummet 18.08-18.09 passerer skærvetoget i nedadkørende retning atter **1935/2003**-jernbanebroen.

## Hjemtransport i nat

Ved AM **Livbjerg** fortæller den tyske fører af bulldozeren ved 18.30-tiden, at bagharptoget i spor 1 i **Vp** er færdigt med at hente bagharp og skal derfor i aften tilbage **Tyskland**.

En time senere lykkedes det at fremtrylle toganmeldelse 14102. Tiderne i **Str** er 23.24-0.50 med MX + MZ 1600. Så meget vejer 10 stk. Rlps ikke – heller ikke plus LOCON 218; der må være flere vogne med end de 10 Rlps bagharpningsvogne.

## To ankomster til Str en romantisk afskedsaften

Fra kl. 22.20 til 23.25 hersker det astronomiske tusmørke med en klar, flot lysegul **gul** himmel. Ikke en sky at se. Det en af de sommeraftener, der måske netop i denne regnfulde og overskyede sommer er og vil være meget sjældne. Fra toppen af en spiraltrappe kan der ses ud over det med **gul** belyste sporarealet med en hvid **Venø Bugt** for enden. Den hvide farve skyldes månen, der er aftagende fra at have været fuld for to dage siden. 100 % – 98 % af skiven er oplyst<sup>1</sup>. Det er faktisk en meget romantisk aften.

Kl. 23 er det tid til at indfinde sig på **Str** station, da tog CM 6289 (Pa-Str) har ankomst kl. 23.24.

## Ankomst fra Langåbanen

En orangeklædt mand fjerner kl. 23.12 SR-signal 16.1.2. ●, der markerer sporspærringen på **Langåbanen**, og nogle minutter efter ses i silhuet mod månelysets spejling i **Venø Bugt** en blålig lommelygte fra den første vogn i al det materiel, som skal befordres til **Tyskland**. Det trykker langsomt ind i spor 5, som er det længste spor. De første vogne ses i mørket at være læsset med et par **SPITZKE**-containerne. Derefter kommer forklaring på tog 6290's belastning er sat til 1600 tons, for så meget vejer 10 Rlps bagharpningsvogne med hver to **gule** tippelad ikke. Den tredje og efterfølgende er **gul** ballastrenser RM 900 S og efterfølgende 16 **gule** MFS-100-bagharpningsvogne og de to næste Ks og Kkklms læssede med to et par **SPITZKE**-containerne. Trækkraft eller rettere skubbekraft er et **blå** diesellok. Ankomsten bliver kl. 23.20½.

## Ankomst fra Pa

Kl. 23.23 (+1) er tog 6289 ankommet. Det var ikke et forspand bestående af MX + en MZ. Nej, det en gammel **TGOJ**-kending T66 714, hvis akustik minder meget som litra MZ.

Kl. 23.30½ befinder maskinen sig bag sporskifte 133 i rangerhovedet. Månen lyser nu med meget hvidt lys, der kommer fra de hastigt forbigående, tynde skyer. T66 714 kan lige være inden bag isoleringen til sporskifte 139b i diamantkrydsningen, så tog 6290 kan køre ud ad banen mod **Ho**.

Lkf fortæller, at belastningen er 1477 tons. En af tyskerne fortæller, at toget i **Hmb Harburg** bliver delt i to. Den ene del bliver på en anden station i **Hmb**, men den anden halvdel skal til **Rottweil**.

---

<sup>1</sup>Kilde: <http://www.nakskov-gym.dk/almadk/almadk.aspx>

Alle vogne i hele bagharpningstoget er set **søndag 29. juli 2012** i arbejde mellem **Str** og **Vp**, men deres rækkefølge må lige tjekkes. Den bagerste vogn, en Res læsset med en **SPITZKE**-container, holder godt en maskinlængde fra de to ●● U-signaler. Bagharptogets oprangering er uændret.

(BL)

Lø 4/8 2012

---

## **SPITZKE** forlader Danmark

Det lange tog betyder, at AR AR 1011 med tog RA 5568 (Ti-Str) med ankomsttiden kl. 0.02 må indrangeres i spor 2, da sporskifterne til spor 5 og 3 er besatte.

Kl. 0.05½ (+44½) afgår tog CM 6290 (Str-Pa) fra **Str**. Oprangeringen er:

CONTC T66 714

+ **blå** G 1206-SP-022 m.u.<sup>2</sup> (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-2 SIM nr. 97 11 39 902 17-7 (- 101,46 m -)

+ **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.

**Kmp Str** kan fortælle, at toget har en længde på 570 meter.

(BL)

## **KØREPLANER**

Fr 3/8 2012

---

### **Befordring af materiel**

Operatør CFL Cargo Danmark

#### **Tillyses**

Tog. CM 6289 (Pa - Str), MX + MZ 0, 120 km/t.

Pa 20.11, Kd 21.04, Fa 20, Vj 39, JI 21.(52)-59, Hr 22.(35)-40, Ho 23.08-09, Str 23.24.

Kilde: Toganmeldelse nr. 14102, **torsdag 2. august 2012**

(BL)

Lø 4/8 2012

---

### **Befordring af materiel**

Operatør CFL Cargo Danmark

#### **Aflyses**

Tog M 8189 (Pa-Str)

#### **Tillyses**

Tog CM 6290 (Str - Pa), MX + MZ 1600, 100 km/t.

Str 0.50, Ho 1.09, Vj 3.05, Fa 19, Kd 38, Te 4(38)-54, Pa 5.10.

Bemærkninger Struer 590 m

Kilde: Toganmeldelse nr. 14102, **torsdag 2. august 2012**

(BL)

Sø 5/8 2012

---

### **Befordring af materiel**

Operatør CFL Cargo Danmark

#### **Aflyses**

Tog CG 8190 (Str-Pa)

Kilde: Toganmeldelse nr. 14102, **torsdag 2. august 2012**

(BL)

---

<sup>2</sup>m.u. er en forkortelse fra maskinløb for medfølger ubetjent.

### BERETNINGER OM SPOROMBYGNING PÅ

Her følger en række beretninger over to af de tre strækninger, strækning 25 og 32, hvor togdriften er indstillet i sommeren 2012 grundet sporombygning.

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

#### VENDSYSSELBANEN

Onsdag 1. august 2012 **Lih, Hvg og Su**

Torsdag 2. august 2012 **Hvg og Su**

#### LANGÅBANEN

Tirsdag 31. juli 2012 **Vp, Sk, Sm, Vg, Rk, Bj og Up**

Fredag 3. august 2012 **Up, Bj, Rk, Vg, Sm, Sk, Vp og Vp-Str**

(BL)

Ti 31/7 2012

---

#### Sporombygning på Langåbanen

I går formiddags var den blå diesel G 1206-SP-022 og bagharptoget nået til ovk 128, km 91,4, **Landtingvej** mellem **Han** (Handbjerg) og **Vp**. Midt på eftermiddagen i dag er det ustadige vejr med mange regnbyger blevet så stabilt, at en cykeltur voves til **Vp** for at se, hvor langt bagharptoget er nået. Det må være mellem **Vp** og **Hv-Mo** (Hvidemose T, km 82,7, nedlagt 1971).

**Vp** (Vinderup, km 89,2)

Inde fra stationen kan der anes et-eller andet oppe på bakken, hvor ovk 120 ligger i km 86,7. Der cykles ad **Ålvej**, selv om vejen ved begyndelsen er skiltet "Spærret". Det er jo netop derfor, at det er den rigtige vej at cykle.

Ovk 120 kan kun trafikeres af cyklister og fodgængere, for al vejbelægning er fjernet. Og dér, cirka i halv km nede mod **Hv-Mo**, ses bagtoget af bagharptoget. Når man er strækningkendt ved **Hv-Mo**, ved man også, at der går i dårlig jordvej, der er genvej til **Hv-Mo**.

En halv km S for banen ses 8 MFS-100-vogne. Den forreste af anden halvdel af de 16 MFS-100 er nummer 4, og resten (ikke alle kan ses) er: 24 + 1 + 6 + 14 + 16 + 10 + 25.

Forgrund er der også stillet op, for en mørkeblå herrecykel med et "barnelad" på stangen rager halvvejs op af de visne græsstrå. Indimellem kommer der små solstrejf, men ikke på forgrunden og hovedmotivet samtidigt.

Kl. 16.25 er dagens foreløbige fotoopgaver tilendebragt, og det haster med at cykle til **Str**. Fra ovk 120 findes der en sti langs banen til stationen. Ovk 121 i km 87,2 er ej farbar ad grusvejen, der en "udligger" af **Ålvej**.

#### Sporombygning i Sk, Sm, Vg, Rk, Bj og Up

Togbus 588 (Str-Lg) med afgang 17.50 fra **Str** benyttes atter til **Lg**.

**Sk** (Skive, km 70,5)

Fra vejbro med **Sdr. Boulevard** er der intet at se. Kun et par bulldozer eller lignende rydder op på pladsen.

**Sm** (Stoholm, km 57,0)

Under de omkring 4 minutters standsning løbes der ned til ovk 75a i km 56,9. En gul varebil og en hvid lastbil med bemalingen **Spitzke. Die Gleis-Power** holder i selve overkørslen med **Nørregade**. Spor 3 ikke til at se har eksisteret. I telen ses et hvidt telt rejse midt i sporet V for ovk 75 i km 56,5. Bagved holder en hvid Spitzke-varebil.

**Vg** (Viborg, km 40,2)

Fra vejbroen i vestenden af stationen fås et overblik.

Spor 1 urørt.

Spor 2 har nye skærver i hele dets længde. Der ligger nye skinner fra vestenden og til det sporskifte, der fører ind i det nye spor 3 til Arrivas depotspor.

I den vestlige del af spor 3 er der også lagt skinner, og i østenden af spor 3 ligger endnu et sporskifte. Spor 3 får altså to ender – lige som eksempelvis spor 40 i **Hr** har. Det bliver altså hele 4 – skriver fire – sporskifter på den ombyggede station.

Fra gangbroen nye skinner i spor 1 øst ud.  
Spor 2 har nu skinner hen til glasventeskuret på perron 2.  
Arrivas spor 3 har fået ballast hen til det samme glasventeskur. Spor 3 bliver ret lang. Mere end til ét overnattende Linttog.

**Rk** (Rødkærsbro, km 26,9)

Ingen ændringer umiddelbart at se siden sidste inspektionstur **fredag 27. juli 2012**.

**Bj** (Bjerringbro, km 16,0)

Ingen ændringer umiddelbart at se siden sidste inspektionstur **fredag 27. juli 2012**.

**Up** (Ulstrup, km 7,2)

Ovk 9b i km 7,2 er nu farbar for alle trafikanttyper. Spor 1 og 2 ser ud til at være færdiglagte. Der er dog slinger i "valsens" i spor 2. Dagens sidste solskin kl. 20.23 kan lige oplyse spor 1 og 2 Ø for ovk 9b.

(BL)

On 1/8 2012

---

## Sporarbejde i Su

### Status

Læssevejen er stadig forbundet med spor 1 gennem sporskifterne S 2 og S 1.

Spor 1 eksisterer stadig med gammelt spor men uden det nordlige sporskifte, indgangssporskiftet.

Spor 2 har nyt spor liggende til det nordlige PU-signal.

### Dagens arbejde

Kl. 14.40 standser BLDX 1018 ved indgangssporskiftet, idet en montør arbejder med motordrevet. Den hvide bil er bemalet Baneteknik **bravia**. Fem minutter efter sikres ovk 39 i km 263,2, og nu er der skinner at køre på i spor 2. Sveller ligger dog kun på de planerede skærver, og det er derfor, at skærvetoget kommer.

I spor 1 holder **gul JumboTec** sporstopper, der skal ud på strækningen mod **Lih** for at arbejde.

Der læses skærver af i spor 2, inden det i nordenden ikke er muligt mere.

– *Hvorfor det?*

Fordi skinnerne ender 15 meter længere fremme ud for den **X**-tildækkede PU!

Inden for de næste 100-200 meter kan alle faser, der bruges under ombygning af en jernbane ses.

1. Skinnerne ender
2. 11 nye betonsveller med fjedrende klemlader ligger klar.
3. Skærver er planeret, så nye sveller kan sættes.
4. Mørkere grus i km 264,2. En **gul** bæltegraver arbejder ved enden af spor 1.
5. Planum med lysere grus. En **gul** knækstyret dumper holder klar.
6. På skinnerne efter det fjernede sporskifte holder en **gul** maskine klar med det nye sporskifte.

Tilbage (længere mod S) i spor 1 har en **NEW HOLLAND NH 80** travlt med at fiske 6-9 sveller op fra den gamle ballast. Den kører naturligt nok på sine gummihjul, da skinnerne er fjernede. Den lægger dem i bundter, som en **rød** traktor med klemmearme samler op og læsset af på læssevejen.

(BL)

To 2/8 2012

---

## BDK FC Kb og kmp Kb inden årets udgang

I følge <http://www.dr.dk/P4/Nordvestsjælland/Nyheder/Kalundborg/2012/07/25/155456.htm> lukker BDK **FC Kb** og **kmp Kb** inden årets udgang.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 2. august 2012**

(JSL via BL)

## Sporarbejde i Su

Under frontpassagen med rigelig nedbør ses, at spor 1's træsveller og ballast er fjernet fra det nordlige sporskifte og et stykke længere ind på **Su**/(Sulsted) station.

I spor 1 står seks **gule Balfour Beatty** skinnedisplaier. Hver kan laste 10 000 kg. De bruges til at flytte skinner med.

(BL)

Fr 3/8 2012

---

## Sporombygning på Langåbanen

Efter at være steget ud af tog IC 124 (Ab-Kh) i **Lg** kl. 9.23½ 8+½) er der et kvarter til de to togbusser afgår mod **Str**.

Togbus 523 standser kun i **Vg** og **Sk** og har ankomst til **Str** kl. 11.47

Togbus 525 standser 8 gange undervejs ved alle mellemstationer med ankomst til **Str** kl. 12.22.

Da gangbroen over til forpladsen krydses, ankommer der to togbusser med ankommende passagerer. På den bagerste står der **STRUER Standser ved alle mellemstationer**. Sporombygningen mellem **Lg** og **Sk** er ved at være færdig, hvilket blev set under togbusrejsen **tirsdag 31. juli 2012** fra **Str** til **Lg**. Derfor er der ikke grund til at bruge 2 timer og 46 minutter om at komme de 104 km.

Der stiges ind i den forreste togbus ad midterdøren uden at læse, hvad der står på destinationsskiltet i forruden. Når den bagerste togbus **standser ved alle mellemstationer**, må dette være den hurtige togbus 523. Afgang 9.39½ (-1½). Mærkelig nok er vi kun fire passagerer.

#### **Up** (Ulstrup, km 7,2)

Da togbussen drejer ned til forpladsen i **Up**, er jeg klar over, at der er noget galt. Det er bumlebussen, tog 525, der ikke var nødvendig at køre med. Buschaufføren fortæller, at hans kollega på den bageste bus fejlagtig havde sat skiltet på **STRUER Standser ved alle mellemstationer**. Det forklarer, hvorfor vi kun var fire passagerer! Nå, det negative må vendes til to positive ting: Syv mellemstationer ses i stedet for kun to og resten af eftermiddagen intet på programmet.

– *Hvad er der sket i **Up** siden sidste besøg **tirsdag 31. juli 2012**?*

To **gule** køretøjer "gemmer" sig i spor 2 og er dækkende af den høje bevoksning mod spor 1. Den ene ser ud til at være en ballastfordelingsmaskine, og den anden kunne være en sporstopper.

#### **Bj** (Bjerringbro, km 16,0)

Spor 1 ser ud til at kommet på "linje". Perronovergangen mangler.

#### **Rk** (Rødkærsbro, km 26,9)

Spor 1 ser ud til at kommet på "linje". Perronovergangen mangler, og en **gul SCWEISSTECHNIK**-varebil har bagenden ved den første skinne.

#### **Vg** (Viborg, km 40,2)

Atter bruges gangbroen som observationssted. Spor 2 mangler kun omkring 20 meter hen til sporskiftet ind til spor 3. Spor 3 har skinner i dets østende og er dermed etableret i fuld længde.

#### **Sm** (Stoholm, km 57,0)

Stationen ser ud til at være færdig. For rigtig at understrege, at der aldrig mere skal et læssevejsspor i **Sm** er der gravet en dyb grøft mellem spor 2 og det tidligere spor 3. Nede ved ovk 75 i km 56,5 er det hvide telt væk, og en **gul** dumper med gummihjul på skinner kører over åen.

#### **Sk** (Skive, km 70,5)

Intet at se, må være færdiggjort.

#### **Vp** (Vinderup, km 89,2)

Togbus 525 (Lg-Str) gør ophold tre minutter i **Vp** før afgang kl. 12.01. På sporsiden af stationsbygningen holder 10 Rlps bagharpningsvogne hver med to **gule** tippelad til bagharp. I østenden af stationen holder et sort LOCON-diesellok. Dette må efterforskes noget mere. Læs under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER Sporombygning Vp-Str**.

(BL)

## **DIVERSE**

Ti 31/7 2012

### **Tak for nu**

Uniformerne var erstattet af sommertøj, og flere af fruene var med, da 20 nu forhenværende lokomotivførere havde sidste arbejdsdag d. 1. august 2012 og mødtes til afskedsreception på Københavns Hovedbanegård. De 20 har sagt ja tak til frivillig fratrædelse i forbindelse med IFO 12 og effektiviseringen af DSB. På landsplan er det omkring 60 over 60 år, der har sagt tak for denne gang.

Stemningen var fin. Hænder blev trykket, kram uddelt og grin dansede hen over borde med kaffe og kage. De fleste ser frem til at nyde deres otium efter 30-40 års ansættelse i DSB.

En af dem er Erik Tholstrup Svendsen, 68 år. Han har været ansat i DSB siden 1972.

»Jeg har holdt ferie siden d. 27. juni, og jeg har ikke tænkt på jernbanen en eneste gang. Så jeg tror ikke, jeg får problemer med at undvære den. Jeg har været glad for at være i DSB, men nu vil jeg

koncentrere mig om hus og have. Jeg har fået ny arbejdsgiver i min kone, « fortæller han, smiler og kigger sig tilbage for at tjekke, at hun nu også er lidt på afstand, mens han siger det.

Anette Haugaard, underdirektør i Togdrift, var med til at sige farvel.

»Det er med stor ydmyghed, at jeg siger tak for indsatsen til denne flok af garvede lokomotivførere. De har en lang historie i DSB, som jeg med mine to år i virksomheden ikke kan hamle op med, « siger hun og fortsætter:

»Det glæder mig, at vi med muligheden for frivilligt at trække sig, har skabt nogle gode rammer for redueringen af medarbejderstaben på et tidspunkt, hvor DSB har nogle alvorlige økonomiske udfordringer og derfor er nødt til at være mere effektive.«

Gruppeleder Steen Andersen gav den formelle afskedstale til de fremmødte:

»I tager afsked med en arbejdsplads, der har sat rammen om hele jeres liv. I har sagt fra til juleaftener og påskefrokoster, fordi I havde en aftale med DSB. Jeres familier har også lidt ofre på den bekostning, men nu er det slut. I har været med til at gøre en forskel i DSB, og jeg ønsker jer et godt otium.«

## Fin sommer på skinnerne

Ikke alle synes, at solen har skinnet nok i det danske land denne sommer, men den har skinnet på de danske tog. Både fjerntog, regionaltog og S-tog har kørt fint og godt over målene, og også rettidigheden i de områder, hvor der har været sporarbejde eller andet arbejde har været i den positive ende.

## Robust køreplan på S-banen

På S-banen var den samlede rettidighed i juli på 98,3 procent og pålideligheden, som afspejler antal gennemførte og aflyste tog, var på 99,5 – målene er henholdsvis 95 og 97,5. Alle strækninger på S-banen nåede langt over målene – på trods af renoveringsarbejde på Køge Bugtbanen og bygning af Nordhavnsvej ved Svanemøllen, som har betydet ændret køreplan både på Køge Bugtbanen og på Nordbanen og Klampenborgbanen.

»Vi har sikret os en robust køreplan på grund af de forskellige arbejder, så vi har kunnet tilgodese så mange kunder som muligt. Selvfølgelig har der, især i begyndelsen, været en del kundeklager, det er klart, når der er så markante ændringer, men vi har alligevel grund til at være godt tilfredse med sommerens forløb,« siger afdelingschef i S-tog Produktionsplanlægning, Stig Nielsson.

## Også gode tal i F&R

For fjern- og regionaltogene viser tallene for rettidigheden også gode takter denne sommer. Rettidigheden i juli ligger på 94,6 procent samlet for F&R, og det er et godt nøk opad i forhold til somrene de tidligere år, hvor den har ligget under 90.

»Vi er glædeligt overraskede over, at det er lykkedes så godt. Det viser, at vores indsatser har båret frugt,« fortæller driftschef i F&R, Thomas Gordon.

## En positiv spiral

Blandt indsatserne hører bl.a. køreplaner, der sikrer flere tog til tiden, godt styr på materiellets tilstand og køreplaner med færre tog i områder med sporarbejder. Derudover har sommerens sporarbejder været en anden type sporarbejder end normalt.

»Sporarbejdernes natur har været anderledes i år, hvor det for de fleste sporarbejders vedkommende er tale om, at det er yderenderne på banen, der er lukket i stedet for, at det er et stykke midt på banen, der er lukket, hvilket altid er lidt mere kompliceret for os og kunderne,« siger Thomas Gordon, som nu ser frem til at holde fast i de gode resultater.

»Alt i alt er vi inde i en positiv spiral. Togene kører til tiden, og det giver endnu flere rettidige tog. Der er overskud til at arbejde med detaljerne,« siger han.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 31. juli 2012**

(JSL via BL)

On 1/8 2012

---

## Grenaabanen og Odderbanen bliver til én

Planerne om at slå Grenaabanen og Odderbanen sammen bliver nu en realitet. Fra årsskiftet kan passagerer således uden at skifte køre i tog hele vejen fra Grenaa til Odder, når de to selvstændige baner bliver til én. Alle nuværende togsæt bliver skiftet ud til nye tog, og dele af skinnerne skal tilpasses.

Indtil nu har Odderbanen været privat drevet, mens Grenaabanen har været drevet af DSB. Fremover overtager Midtjyske Jernbaner, som i dag driver Odderbanen og Lemvigbanen.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 1. august 2012**. TV2 Østjylland, **onsdag 1. august 2012**

(JSL via BL)

Lø 4/8 2012



---

## Ung mand er død efter påkørsel

**Tog:** En gåtur langs togskinne- bagfra af et S-tog,« fortæller hvor lægerne kæmpede for at ne vest for Albertslund ved Kø- vagtchefen ved Københavns redde hans liv. Men i løbet af benhavn kostede i går en 26-årig Vestegns Politi, Jens Møller. dagen måtte de opgive, og i går mand livet. »Ulykken skete om- Ulykken skete kl. 04.40, og den eftermiddag blev han erklæret kring 800 meter vest for Albert- unge mand blev i hast bragt til klinisk død. /ritzau/ slund Station, hvor han blev ramt Rigshospitalets Traumecenter,

Kilde: [Morgenavisen](#) Jyllands-Posten, [Indland](#), torsdag 5. august 2012, side 10 (BL)