

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 1. april 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

## Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

**fredag 1. marts 2013 – søndag 31. marts 2013.**

### Side Emne

#### 3 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Yndlingstoget  
Særtog til Holstebro Cup  
ME med Ho Cup-særtog

#### **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

#### 5 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Slibetoget midlertidigt stationeret i Vg  
Slibetoget på natarbejde på Langåbanen

#### 5 **KØREPLANER**

Esbjerg – IC-tog kører tidligere end normalt i påsken  
Kørsel til Holstebro Cup/Hancock Cup  
Kørsel fra Holstebro Cup/Hancock Cup

#### **TRÆKKRAFT**

#### 7 **GODSVOGNE**

Venteskure i Ar  
1 gul Xtg i Ha  
1 gul Xtg i Ho

#### **PERSONVOGNE**

#### **TOGSÆT**

#### **S-TOG**

#### **METRO**

#### **FÆRGER**

#### 7 **VETERANMATERIEL OSV.**

Udflugt på SVJ

#### **SPECIALKØRETØJER**

#### **SKROTBUNKEN**

## 8 **FASTE ANLÆG**

Sporplads ryddet i Mv  
Istandsættelse af den tredje stationsbygning i Ha  
Skærveudlægning på Thybanen  
Bærende tagspær over spor 2 og 3 i Ar istandsættes  
Venteskur i Ri istandsættes  
En ny La på Vestkystbanen  
La på Langåbanen  
Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen  
Svelleudveksling i spor 4 på Aarhus H

## 10 **UDLAND**


Nordtyskland  
Sidste TMZ til Malmö på onsdag og torsdag i denne uge  
Sidste MZ-kørsel i Malmø  
En tur omkring Klanxbüll

## 14 **DIVERSE**

Katalog over Danmarks Jernbanefrimærker  
Tænk på et tal  
Berlingske: Udviklingen af Rejsekortet går i stå  
Da DSB flyttede til Sølvgade  
Rejsekortet udstiller et dansk problem

18 Tog til lufthavn

### **Søgemuligheder i Adobe Reader**

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.  
I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.02.

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

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ...**, **Indstillinger**, **Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

## Yndlingstoget

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

DSB kører to togpar på **Langåbanen** hver dag med litra MF, og et trevognstogsæt fylder en halv gange mere på et billede end et turkisfarvet litra AR. Tog L 728 (Str-Ar) og L 1628 (Str-Ar) er to taknemmelige tog at fotografere. De afgår fra **Str** kl. 9.15 **mandag-fredag** og 9.11 **lørdag – søn- og helligdage** og har 9½ minuts køretid om de 13,2 km til **Vp**.

Efter at banerne har delt sig, falder solskinet i den rette vinkel skråt forfra lige på hele strækningen til **Vp**. Inden sneen smeltede, var solen på dette tidspunkt af formiddagen nået så højt op, at de nøgne træers skygger ikke generede. Skygger kunne også give flotte skyggeeffekter.

### Solskin, tak

Et kriterium for at fotografere har været solskin. Her i anden halvdel af **marts 2013** har der over **Nordvestjylland** været solskin dag efter dag, mens sneen liggende i skyggepartier fordampede. Faktisk lykkedes det i dagene **lørdag 23. marts 2013** til **torsdag 28. marts 2013** at få solskinsbilleder seks dage i træk. At det ikke skete **fredag 29. marts 2013** skyldtes bortrejse og arbejde **lørdag 29. marts 2013**. I givet fald havde det givet ni dage i træk (plus **mandag 1. april 2013**) den tiende dag. I morgen ...?

DSB
1628
8:16
8:17
9:11
9:21
9:33
9:35
9:40
9:46
9:57
9:58
10:13
10:21
10:28
10:34
10:47
10:43
10:52
10:59
11:15

## Fastfrysning

Nej, temperaturen har været omkring 0 °C og havde intet med sagen at gøre. Sagen er lukkertid (ikke lukketid). Der var lux nok til lukkertider på  $1/1500$ - $1/2500$ , hvilket er nødvendigt, når eksponeringer foretages tæt på sporet i vinkler over 30 grader i forhold til skinnerne. Med 120 km/t. flytter et tog sig  $3\frac{1}{3}$  m/s vinkelret på kørselsretningen. På  $1/1000$  sekund flytter toget  $3\frac{1}{3}$  cm, og så bliver frontnummeret stadig ikke skarpt. I en vinkel på 30 grader og en lukkertid på  $1/2000$  kommer der "hold på tingene": nummeret på fronten.

## Usikret og ikke sikret ovk 136

Hver gang lykkedes det ikke at få det ønskede billede. Tre dage i træk blev der kravlet op i et træ (med cykelhjelme på), før pletsuddet kom i hus.

1. Den første dag var det ikke muligt i træets "Y" at komme nok op til at få en nøgen gren det rette sted på den blå himmel, så kameraet måtte holdes i to næsten strakte arme. Der blev trykket af for tidligt i forhold til afstanden hen til tredje afstandsmærke til AM **Libbjerg**.
2. Anden dag lykkedes det at komme 1½ meter op ad "Y"-ets højre stamme. Desværre kørte en **rød** lastbil med en sværm af bi(l)er i hælene, og i angst for at få en af dem halveret af gummivulsten på MFB'en blev der ventet med aftrykning så længe, at tredje afstandsmærke kom i skygge af MFB'en. Desværre fotografere litra AR i spor 1 og spor 2 samme middag, så gårsdagens billede ikke blev et "nabobillede".



3. Et døgn senere – på nær fem minutter, da tog 1628 afgår fire minutter før end tog 728 – trykkes der i rette øjeblik, hvor MFA'en har rette afstand til tredje afstandsmærke, og bagenden af MFB lige er fri af ovk 136. De to biler på vejen befinder sig i rette position foran og bag, da de bliver overhalet af lyntoget.

Bommen på sydsiden og skydebommen på nordsiden af banen ved vej **513 Vinderupvej** er som regel ikke lukkede, som de skal være. Forseelsen blev hver dag digitalt konserveret. De to billeder – taget med 24 timer minus 5 minutter mellemrum – kommer nu lige efter hinanden. De viser fremskridt på motivvalg!

## Køligt vejr

Ubehageligt har det været at cykle langs **Venø Bugt** med den stride østenvind lige imod. Kun 20 km/t. kunne det blive til. Påklædningen har været hætte under cykelhelmen, (solskins)beskyttelsesbriller imod frostluften i øjnene, vinteranter og to par strømper under støvletter med Biotherm-såler. Når dagens fotosted var nået, var det lige før kølevandsalarmen gik i gang. Vanter er for tykke til at trykke på udløserknappen, så handskerne blev taget på så sent muligt som forsvarligt.

Til gengæld gjorde den frosne jord, at der kunne cykles i skov og på mark, der endnu ikke er sået grundet den koldeste **marts** i 26 år. Se, det er en fordel!

# Luk ALTID led efter passage

Skal du over med særligt **langsomt kørende transport:**

Kontakt Banedanmark på 86627037

Er leddet defekt:

Kontakt Banedanmark på 86 627037

**Du står ved:**

**Overkørsel nr. 136**

**Km. 95,776**

**Langå-Struer**

Et sådan skilt er anbragt ved usikrede overkørsler på hver side af sporet. Desværre retter visse brugere/lodsejere sig ikke efter påbuddet. "**Km.**" skrives ikke med forkortelsespunktum.

For at øje sikkerheden var det nødvendigt på hjemturen at lukke bomme ved de usikrede ovk 136, **Tellingvej**, og ovk 144. Bommene ved ovk 142 er altid lukkede efter en hvid personbil blev påkørt (tidligere beskrevet). Ovk 137 ved AM **Volstrup** er blevet repareret og har i de sidste dage været lukket. Der er sat **røde** og **grønne** flag op, hvor en vej udvides eller anlægges, så overkørslen kan nedlægges. Så lærer brugeren, hvor sikkerheden *har været* svigtet.

(BL)

To 28/3 2013

---

## Særtog til Holstebro Cup

Tog EP 8151 (Kh-Ho) – og ikke M 8151 – bestående af DSB ME 1532 + B 7739 + B 7759 + B 7755 + B 7715 + Bk 7802 + ABs (vist nok 7919) set lidt nord for **Uu** kl. 17.50 – nogle få minutter forsinket.

Samme stamme, men i modsat rækkefølge, afgik fra **Ho** kl. 17.20 som M 8152.

(LuJ via BL)

Sø 31/3 2013

---

## ME med Ho Cup-særtog

Påskedags solskinsfotoobjekt: ME med **Holstebro Cup**-særtog "et sted ved **ld**" (Vildbjerg). Tilrejse med tog L 746 (Str-Fa) fra **Str** 14.18 ( $\pm 0$ ) med standsning i **ld** 14.2½-53½ (21/21½) i km 25,3.

### Ved og i ld

Oprindeligt var der tænkt på at stå ved det i nordenden af **ld** nedlagte markled (måske ovk 55), men fra tog 746 ses, at sollyset ville belyse ME-toget *for* meget bagfra, så der vælges at cykle ned ad **Søndergade** til det sted, hvor den kraftige kurve ender/begynder. Her lå der for måske 40 år siden en ovk, der i ydersiden af kurven havde et muret ledvogterskur, hvor tagryggen var vinkelret i forhold til skinnerne, og tagudhænget ragede så meget ud, at der var tag over hovedet på ledv. Ramperne ses stadig.

Tog RV 3743 (Fa-Str) passerer (21).


14½ minut (+3) efter kommer DSB ME 1518 + B 7711 + psv. med M 8251(Kh-Ho).


Der cykles op til ovk 54a i km 24,8 mellem U- og I-signalet i bordenden. Her der pænt sidelys på tog L 745 (Vj-Str), der skal krydse tog EP 8252 (Ho-Kh) i **Ts**.

Først cirka kl. 16.42 (27) kommer ME 1518 skubbende med toetagesvogne i tog EP 8252 (Ho-Kh). I en eller to stationsafstande følger tog L 754 (Str-Fa) efter (22½).

## Forkert gående ure

I dag skulle urene kl. 2 stilles frem til kl. 3, og det gøres ikke i løbet af natten på alle stempleautomater.

Før afrejsen fra **Str** stemples  **DSB Cykel 10-turskort** i klippeautomaten på perron 3. **Str** har zonenummer 30. Stemplingen sker kl. 14.16, men uret er ikke stillet om til sommertid. Snydt for tre kvarters gyldighed!

Inden påstigning på litra MR i tog RV 3747 (Fa-Str) stemples  **DSB Cykel 10-turskort** i Id.

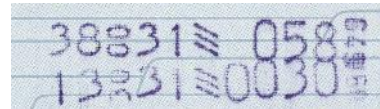
– Hvilket tidspunkt er der stemplet for zonenummer 058?

Jeg vidste ikke, at dagene er blevet så lange!

– Mon klippekortet ville blive godkendt som gyldig ved en billetkontrol?

Det skete ikke i tog 3747, så spørgsmålet blev ikke besvaret.

(BL)



## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

### PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 25/3 2013

#### Slibetoget midlertidigt stationeret i Vg

I spor 3 holder slibetoget dagspause:

CFL MY 1146 (h/blå)

+ 92 82 000 1802-8 L-CFLCA

+ 23 RIV 56 SK-EEWS 2775 106-5 Hbillns. Dom.st.: **Trnava VL. VL.**

+ **SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE** DX 79.211 URR-48-4

+ uden nummer + DX 79.213 + DX 79.214

+ MaK 1000BB 92 80 1271 009.3 D-RBSA (h/blå).

Det er et held, at spor 3 er blevet anlagt, efter sporforbindelsen til **mdt Vg** er blevet fjernet, for ellers ville der kun være én station på 102,4 km strækning, hvor slibetoget kunne komme i et ikke vigespor. Det er **Sk**.

(BL)

On 27/3 2013

#### Slibetoget på natarbejde på Langåbanen

BDK skriver:

Fra og med tirsdag den 19. til og med skærtorsdag den 28. marts, samt påskelørdag den 30. marts 2013 udfører vi reparationsarbejde mellem Viborg-Skive-Struer. Arrivas og DSBs sene aftentog vil være aflyst og erstattet af togbusser.

Slibetoget skal atter arbejde i nat og holder derfor i spor 1 i **Sm**, da det krydsende tog RA 5484 (Str-Ar) gør sin anmarch i spor 2 kl. 20.52. De fulde, unge mænd, der steg på toget i **Sk**, stiger af. Efterfølgende kan toilettet i AR AR 1011 ikke bruges grundet brunt bræk over toiletkummen, på gulvet og uden for toilettet.

Natten over holder der i spor 3 i **Vg** derfor kun CFL MY 1146 (h/blå) + 92 82 000 1802-8 L-CFLCA + 23 RIV 56 SK-EEWS 2775 106-5 Hbillns. Dom.st.: **Trnava VL. VL.**

I **Ar** holder toget tre kvarter, hvor to rengøringsmænd arbejder med en højtryksrensers (næsten), før det skal køre tog RA 5493 (Ar-Vg).

(BL)

## KØREPLANER

Ti 26/3 2013

#### Esbjerg – IC-tog kører tidligere end normalt i påsken

Reparation af bro i Kolding medfører ændringer i trafikken i Syd- og Sønderjylland fra Skærtorsdag til Påskedag.

Banedanmark har vurderet, at der er brug for fire sammenhængende arbejdsdøgn for at reparere broen, og dem har Banedanmark og DSB besluttet at lægge i påskeferien, hvor de fleste pendlere holder ferie.

DSB's regionaltog mellem Esbjerg og Fredericia er med enkelte undtagelser tidlig morgen og sen aften aflyst. I stedet standser InterCity-togene ekstraordinært ved samtlige stationer mellem Bramming og Kolding.

InterCity-togene fra Esbjerg kører 15-20 minutter tidligere end normalt. Det er nødvendigt for at holde køreplanen og sikre kunderne, at de kan nå deres forbindelse til busser og lokalbaner på Fyn og Sjælland.

På tilsvarende vis ankommer InterCity-togene til Esbjerg 15-20 minutter senere end normalt. Alle disse ændringer, der skyldes broarbejdet, er ved at blive lagt ind i Rejseplanen som opdateres i løbet af tirsdag den 26. marts.

Ændringerne, som det ikke har været muligt at varsle i rimelig tid, betyder, at der allerede er solgt masser af pladsbilletter til InterCity-togene, som kører før tid. DSB vil nu orientere de kunder, der, i forbindelse med deres billetkøb, har takket ja til at modtage trafikinformation.

Desuden er trafikinformationschef Tony Bispeskov tirsdag taget på rundtur til aviser, radio og tv i Syd- og Sønderjylland, hvor han orienterer om ændringerne.

Billedtekst: Broen på Jens Holms Vej er en vigtig hovedfærdselsåre for vejtrafikken gennem Kolding. Den beskadiges, da den påkørtes af et afsporet godtog den 11. marts.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 26. marts 2013**  
(JSL via BL)

To 28/3 2013

---

### Kørsel til Holstebro Cup/Hancock Cup

Tog EP 8151 (Kh-Ho), ME 375, 160 km/t.

Kh 12.20, Val, Htå, Hh, Ro 52-54, So, Sg 13.29-30, Kø, Od 14.21, Fa (58)-15.03, Vj 15.22, JI (37)-46, Ft 16.(11)-15), Hr 27, Uu (43)-46, Ho 16.59.

Bemærkninger: Fa Lkf-skitte  
Ho Spor 1

Tog EP 6351 (Ar-Sk), 2 MF, 180 km/t.

Ar 15.25, Lg 57-16.05, Bj (17)-22, Sm (47)-52, 17.01.

Bemærkninger: Ar Mat fra IC 141

Tog M 8152 (Ho-Kh), ME 375, 160 km/t.

Ho 17.15, Ts (23)-26, Hr (49)-18.12, Bb (34)-46, JI 19.(10)-16, Vj 19.31, Fa (45)-53, Od 20.34, Kh 22.09.

Bemærkninger: Fa Lkf-skitte

Tog M 6352 (Sk-Ar), 2 MF, 180 km/t.

Sk 17.18, Hø (23)-26, Rk (51)-18.01, Bj 18.08, Lg 18-28, Ar 18.55.

Kilde: Toganmeldelse nr. 2358, **tirsdag, 15. januar 2013**  
(BL)

Sø 31/3 2013

---

### Kørsel fra Holstebro Cup/Hancock Cup

Tog M 8251 (Kh-Ho), ME 375, 160 km/t.

Kh 11.05, Sg 12.02, Od 12.36, Fa 13.12-22, Vj 13.42, Ges (49)-55, Ty 14.(21)-55, Ft 15.(08)-14, Hr 15.26, Uu (42)-46, Ho 15.59.

Bemærkninger: Fa Lkf-skitte  
Ho Spor 1

Tog M 6451 (Ar-Sk), MF, 180 km/t.

Ar 14.10, Lg 42-50, Bj 15.00, Rn (10)-12, Hø (35)-40, Sk 15.44.

Bemærkninger: Sk Mat til tog 6452

Tog M 6452 (Sk-Ar), MF, 180 km/t.

Sk 16.00, Ra (16)-19, Bj (39)-46, Lg 17.00-08, Ar 17.35.

Bemærkninger: Ar Tilkobles IC 156

Tog EP 8252 (Ho-Kh), ME 375, 160 km/t.

Ho 16.15, Ts (22)-25½, Hr 16.46½, Ke (53)-55, Gg 17.(19½)-21, Vj 17.42, Fa 18.01-12, Od 18.49, Kø, Sg 19.30-39, So, Ro, Hh, Htå, Val, Kh 20.41.

Bemærkninger: Fa Lkf-skitte

Kilde: Toganmeldelse nr. 2358, **tirsdag, 15. januar 2013**  
(BL)

## TRÆKKRAFT

## GODSVOGNE

Ma 25/3 2013

---

### Venteskure i Ar

Fra Ø holder der i spor 500:

**Gul** Railservice **TR 68**

+ Railservice 70 86 950 1 843-0

+ Railservice 70 86 950 1 833 lastet med et sort DSB-venteskur

+ Railservice 70 86 950 1 839-8 lastet med et sort DSB-venteskur

(BL)

Ma 25/3 2013

---

### 1 gul Xtg i Ha

**Gul** Xtg 40 86 950 1 203-4 har stået efterladt (sneen er smeltet) i rghovedet i **Ha** (Hadsten). Den blev notet **mandag 21. januar 2013**, og da havde den sikkert holdt der siden sidste år.

(BL)

Ti 26/3 2013

---

### 1 gul Xtg i Ho

Alene og forladt holder **gul** Xtg 40 86 950 1 254-7 i spor 5. Den holdt der også **torsdag 24. januar 2013**.

(BL)

## PERSONVOGNE

## TOGSÆT

## S-TOG

## METRO

## FÆRGER

## VETERANMATERIEL OSV.

Lø 9/3 2013

---

### Udflugt på SVJ

Drejeskiven er en forening med folk (mest mænd), der ikke har mistet lysten til at lege med tog. I klublokalerne nede i kælderen i Slotsgade samles de to gange om ugen for at udveksle historier, og fælles for dem alle – lege med tog. Klubben har sat sig for at bygge en model af den gamle Vestsallingbane og Glyngørebane, der for længst er forsvundet fra landskabet, dog kan man stadig følge ruten og finde mange af de gamle stationsbygninger. Dette er den fjerde udsendelse, vi har lavet om de gamle baner, der forbandt Skive med omverdenen. Næste år er det 150, disse jernbaner blev etableret, og vi fortsætter serien med mindst en udsendelse til.

Men vi starter i Frederikshavn, ...

Kilde: [http://www.twilighttv.dk/index.php?option=com\\_content&view=article&id=122&Itemid=67](http://www.twilighttv.dk/index.php?option=com_content&view=article&id=122&Itemid=67)

### Filmkommentarer

Speakereren er filmet ved spor 2 i **Hø** (Højslev).

Først ses scener fra **Sk** fra SVJ, der lukkede Derefter ses et billede af tog G 7805 (Rd-Str), der afgik med MZ fra **Sk** kl. 6.29 efter at have krydset tog P 3806 (Str-Ahv) med MR og tog G 7802 (Str-Sk) med MO + 3 Gs med post fra tog G 7701 (Fa-Str). I tog 7805 er der to **Esso**-tankvogne til **mdt Str**. Der kunne ses 3 **Esso**-tankvogne holde i spor 98.

30:06 inde begynder jernbanedelen. Bryder du dig ikke om musikken, da slå den fra, når præsentationen slutter.

Læs mere om SVJ på [http://da.wikipedia.org/wiki/Skive-Vestsalling\\_Jernbane](http://da.wikipedia.org/wiki/Skive-Vestsalling_Jernbane)

(BL)

## SPECIALKØRETØJER

## SKROTBUNKEN

### FASTE ANLÆG

Ma 18/3 2013

#### Sporplads ryddet i Mv

Ø for DJK's remise i **Mv** (Marslev) er der ryddet, og der er lagt grus ud.

(BL)

Fr 22/3 2013

#### Skærveudlægning på Thybanen

Flere steder er der lagt nye skærver ud, hvor det var tiltrængt. I **Ti** er det sket i dag.

Hver der gør det, kan ses i spor 12 i **Str**, hvor **gul** IR 754 + **gule** 80 86 986 9 006-8 001 FacNS + 0005 + 006 + 008. Også **fredag 1. marts 2013** holdt der fem køretøjer i dette spor.

(BL)

Ma 25/3 2013

#### Istandsættelse af den tredje stationsbygning i Ha

Helt op til tagrenden er der på perronen stillet et byggestillads op. Den fjerde stationsbygning eksisterer, men billetsalget er ophørt.

#### Bærende tagspær over spor 2 og 3 i Ar istandsættes

Der er p.t. temmelig mørkt i dagtimer på perron 1, da faget over de to spor er indpakket i stilladser.

(BL)

Ti 26/3 2013

#### Venteskur i Ri istandsættes

Her i påskeferien (for nogle) er det rart at se, at murer står og renser fugerne på det murede venteskuret i **Ri** (Sjørring). De skal efterfølgende fuges.

#### En ny La på Vestkystbanen

##### Lg-Str

Hm	195,9-194,7	60	Banens tilstand
Ho-Bu	176,7-175,5	80	Banens tilstand
Bu-Vem	172,9-172,7	80	Banens tilstand
Rj	140,1-139,4	40	Banens tilstand
Rj-Lm	139,4-135,6	80	Banens tilstand
Rj-Lm	128,0-127,8	40	Banens tilstand
Sj	115,6 Indkørsel	40	Banens tilstand
Sj	Indk. Spor 1, 3	40	Banens tilstand
Sj	116,2-115,1	40	Banens tilstand
Sj	Udkørsel spor 3	40	Banens tilstand
Tr	87,7-86,9	40	Banens tilstand
Gu-Es	60,4-60,3	80	Banens tilstand

Kun én La er ny, og det er de 1,1 km La **80** på det snorlige stykke bane, hvor der (vist) aldrig har været La. Den ender lige før ovk 346 i km 175,5.

Dårlighederne af sporene i **Va** kan ikke ses i La, og udbedring kan nu om stunder ikke klares ved at ombygge et spor ad gangen. I stedet lukkes **Va** i perioden **fredag 1. juni 2013 – lørdag 11. august 2013**. (Der er fire togvejsspor).

(BL)

On 27/3 2013

#### La på Langåbanen

##### Lg-Str

Bj-Rk	18,1-19,0	75	Oversigtsforhold ovk 25 og 26	Begge ovk nedlagt medio <b>marts 2013</b> <sup>1)</sup>
Bj-Rk	24,6-24,8	80	Banens tilstand	Under vejbro, La er urgammel
Rn	33,9-34,0	80	Banens tilstand fra kl. 10.00	Det østlige sporskifte
Rn-Vg	38,4-39,4	80	Broarbejde/signalsynlighed	I flere måneder intet broarbejde

<sup>1)</sup> FC Vg har to gange rykket for at få denne unødige La fjernet.



Hø-Sk	65,1-65,8	75	Oversigtsforhold ovk 90	Over tre år gammel
Røb	77,4-77,6	40	Sporskiftearbejde	Siden 2012, østlige sporskifte, vestlige er rep. <sup>2)</sup>
Vp	88,6-89,2	75	Forhold ved varslingsanlæg	

Det er i denne uge lagt skærver ud flere steder på **Langåbanen**.  
(BL)

Fr 29/3 2013



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

## Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen

Rådet for Bæredygtig Trafik går ind for genåbning af den p.t. "hvilende" og spærrede jernbane mellem Bramming og Grindsted. Rådet foreslår samtidig, at Grindstedbanen indgår i den skitserede nærbaneløsning, der skal sammenbinde byerne Ribe-Esbjerg-Varde-Oksbøl. Nærbaneudspillet har Esbjerg og Varde Kommuner formuleret sammen med Sydtrafik og Trafikstyrelsen. Rådet for Bæredygtig Trafik finder analysen for den foreslåede nærbane særdeles relevant, og vi har med interesse noteret os, at der lægges vægt på hastighedsopgraderinger på op til 120 km/t. principielt kombineret med halvtimesdrift.

Uanset hvilket scenarie der måtte blive valgt til Esbjerg Nærbane, er det vigtigt at indtænke Grindstedbanen i den samlede løsning. Det kan f.eks. ske ved, at banen til Grindsted i starten danner sin egen linje mellem Esbjerg og Grindsted med halvtimesdrift. Der vil således blive mulighed for togskift i både Bramming og Esbjerg. Såfremt køreplanen tillader det, kan togsæt naturligvis samles og adskilles i både Esbjerg og Bramming, idet vi forestiller os, at samme operatør (f.eks. Arriva) og samme materiel trafikerer både nærbanen og Grindstedbanen.

Grindstedbanen er jo ikke nedlagt, hvilket tidligst kan ske pr. 1. september 2014, og der er således tid til at overveje situationen. Sporet skal dog totalfornyes efter mange års eftersat vedligehold.

Vi har i en henvendelse til transportminister Henrik Dam Kristensen skitseret, hvordan strækningen Bramming-Grindsted derudover kan forlænges fra Grindsted til Billund og Billund Lufthavn. En sådan bane vil naturligt være mest til gavn for flypassagerer fra Sjælland-Fyn, Sydvest- og Sønderjylland samt eventuelt Sydslesvig. Omvendt vil Trafikstyrelsens egne forslag til banebetjening af lufthavnen (fra Vejle eller Jelling) i overvejende grad tilgodese Øst- og Midtjylland.

Jernbanestrækningen Lunderskov-Esbjerg står foran elektrificering og udrustning med nyt signalsystem (ERTMS) med mulighed for højere toghastighed. Esbjerg kan derved på et tidligt tidspunkt komme med i den såkaldte "timemodel". Med nyt spor Bramming-Grindsted og nyanlagt bane Grindsted-Billund begge beregnet for 160 km/t. bliver omvejen via Bramming af mindre betydning som følge af togenes hastighed. Tilsvarende omveje kendes over hele landet.

Med timemodel København-Odense og Odense-Esbjerg vil det være muligt at opnå fordelagtige rejsetider via Bramming til Billund, idet turen vil tage nogenlunde lige lang tid, uanset om der køres over Bramming eller Vejle/Jelling. Der påregnes indtil videre samkøring af de nuværende elektriske ER4- og diesel-IC3-tog, der skilles og samles i Bramming, således at ER4-delen kører til Esbjerg og IC3-delen til Grindsted/Billund. Når dette materiel engang skal udskiftes, bør erstatningen være elektriske tog, der kan skilles og samles. Til den tid må Grindsted/Billundbanen overgå til elektrisk drift i lighed med den elektrificering, der er planlagt for landets øvrige jernbaner.

Det skønnes, at Bramming-løsningen vil generere ca. 1,6 mio. mulige rejser i forbindelse med lufthavnen og Legoland m.fl. samt lokalt i Billund, Esbjerg og Varde kommuner. De forventede tal for gæster til Legoland og Lalandia m.fl. må dog tages med et vist forbehold, da de fleste af disse besøgende nok vil komme i bil. Derimod vil de godt 10.000 arbejdspladser i Billund og Grindsted byer (primært på Legofabrikken og DuPont) betyde et vist antal pendlere på jernbanen. Hertil kommer muligheden for

<sup>2)</sup> Grundet sen tænding af Marie "Gå ikke over sporet, gong".

godstrafik til både Grindsted og Billund, idet det forudsættes, at banen er af normal standard i modsætning til Trafikstyrelsens foreslåede baner fra Vejle eller Jelling.

Denne vestlige jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn har så mange gode elementer i sig, at den fortjener en nærmere og mere grundig forundersøgelse. Det er nu, man skal gribe til for at genskabe noget af det tidligere vest- og midtjyske jernbanenet for en rimelig penge. Den skitserede forbindelse vil i øvrigt være langt den billigste af de foreslåede lufthavnsbaner, nemlig med en skønnet anlægspris på ca. 476 mio. kr., hvor Vejle-løsningerne ligger på mellem 982 mio. og 1.585 mio. kr.

Med fremlæggelsen af regeringens forslag om etablering af en togfond på op til 27,5 mia. kr. betalt af midler fra olieudvindingen i den danske del af Nordsøen bliver perspektiverne for en reaktivering af Grindstedbanen endnu mere realistiske. Det bør tilføjes, at Banedanmark har gennemført en forundersøgelse for at afdække muligheden for højere hastigheder på sidebanerne efter ibrugtagningen af det nye signalprogram (ERTMS). Undersøgelsen viser klart, at der er store muligheder herfor på de undersøgte 12 strækninger. Man kan således opnå markante hastighedsforøgelser, og på en moderniseret og genåbnet Grindstedbane vil man som nævnt kunne køre med op til 160 km/t. Banen vil gavne hele egnen og fremme miljørigtig trafik i de berørte kommuner.

På et møde i Esbjerg den 13. marts blev der dannet en gruppe, Grindstedbanens Venner, der vil arbejde for, at der igen kommer tog på Grindstedbanen. Sune Nielsen på tlf. 60 74 11 04 kan hjælpe.

(oi via BL)

Ti 2/4 2013 – ma 8/4 2013

---

## Svelleudveksling i spor 4 på Aarhus H

Banedanmark foretager svelleudveksling i spor 4 på Aarhus H i ovenstående periode. Arbejdet foregår primært som aften- og natarbejde. Arbejdet forventes at give togene en forsinkelse på omkring 5 minutter.

Kilde: ARRIA Tog, **fredag 22. marts 2013**

(BL)

## UDLAND

Fr 1/3 2013 – sø 3/3 2013

---

### Nordtyskland

Redaktøren har bedt mig om at fortælle lidt om mine rejser til **Nordtyskland**; til inspiration til andre. For de fleste danskere er **Nordtyskland** jo rimelig overkommelig at tage til; selv en endagstur kan give mange gode oplevelser. Det følgende er alene mine indtryk; der er garanteret nogen, der ved bedre og har oplevet mere/andet, men et sted skal man jo begynde.

Generelt er Google Earth et fantastisk godt hjælpemiddel til at forberede turen og til at finde interessante og gode fotosteder. Kig på de steder, du vil hen, og se, hvad der kan interessere dig. Husk dog, at der sagtens kan være sket ændringer, siden Google-satellitten sidst var forbi! Google søgemaskinen er selvsagt også et godt hjælpemiddel til at finde oplysninger vedrørende de forskellige "interessepunkter".

**Nordtyskland** kan, fra dansk side, opdeles i 3 dele:

1. Syd for **Pa**
2. **Pü** mod **Hmb**
3. **Rostock**-området

Jeg vil her alene beskrive 1. og 2. og gemme punkt 3 til en anden gang.

#### Ad 1. Pa og syd

Allerede i **Pa** starter det. Jeg kan godt lide bare at drysse rundt på jernbanearealer og se resterne fra fordums storhed. Prøve at forestille sig, hvad der skete for bare nogle få år siden. Det er dog deprimerende at se, hvor mange steder de gamle ringemiser er enten nedrevet, forfalder eller i bedste fald udnyttet til helt andre formål. Drejeskiven er typisk fyldt op med jord. DB kalder det Rückbau. De bedste til Rückbau er dog uden tvivl DSB; desværre, men parolen fra DSB var jo, at togpassagererne skam da ikke skulle se gamle delvis ubrugte spor; det gav et helt forkert indtryk af et ellers velplejet DSB.

**Pa** har stadig rimelig aktivitet, og man kan se det meste direkte fra stationen eller i gåafstand. Så man behøver ikke at købe international billet for at se tyske tog.

## Fib

**Fib** bør man også lige kigge forbi. Meget er udsat for DB's "Rückbau", og de fleste arealer kræver enten cykel eller bil for at komme til.

For et par år siden kørte den gamle "DB 103 285-8" i TEE-farverne fra **1970'**erne med de gamle TEE-vogne som IC 2417 (Köln Hbf – Fib – Köln Hbf) pga. DB's materiel mangel (ICE-fejl); nordpå **fredag** og sydpå **søndag**. Jeg fik aftenbilleder **fredag** aften på **Fib** og flotte solskinsbilleder nord for **Neumünster** om **søndagen**. 103'en er min favorit, siden jeg som lille dreng første gang så 103'en lige nord for **Basel** fra en parkeringsplads ved motorvejen på campingferie omkring **1970**.

Før det går videre sydpå, skal vi dog lige vest på. **Hindenburgdamm** og **Anb** bør absolut opleves. 218'ere i dobbelt traktion kan stadig opleves dér, og der er et righoldigt udvalg af togsæt, og godstrafik fra DB og NOB. Masser af gode foto muligheder. Det er muligt at komme helt ud til, hvor dæmningen begynder. Det er et fantastisk landskab, og det er en oplevelse at kunne høre de 2 x 218'er komme fra **Sylt** på dæmningen længe, før man egentlig kan se dem. Dieselbrum for alle pengene.

**Anb-Dagebüll Mole** har i sommerperioden dampdrift, men det forekommer at være rimelig uregelmæssigt og langt fra hvert år.

**Jübeck** station er et godt sted for at se togene til både **Fib** og **Anb**.

Veteranbanen **Süderbrarup-Kappeln**, er bestemt et besøg værd.

**Schleswig** har ca. 2 gange om året en Modellbahnmesse, som om foråret, ca. pr. **1. marts**, falder sammen med "Modelbau Schleswig Holstein" i **Holstenhalle** i **Neumünster**. En god weekend at besøge **Nordtyskland**, selv om vejret kan drille.

## Rendsburg

**Rendsburg** bør besøges. Dels pga. **Rendsburger Eisenbahnhochbrücke** dels på grund af **Rendsburger Museumsstellwerk**. Sidstnævnte dvs. kun åbent første **søndag** i hver måned. Rigtigt gammel Stellwerk i fuldt funktionsdygtig stand. Ellers er meget af **Rendsburg** desværre udsat for "Rückbau", og stationen er efterhånden kun et almindeligt trinbræt.

Højbroen bør beundres fra begge sider af kanalen. Fra sydsiden kan man komme helt op i brohøjde – måske mindre "lovligt", men jernbanefotografer accepteres generelt uden problemer i **Tyskland**. Sikkerhedsvest er dog en god ting, hvis du vil stå tæt på sporene. Jeg har talt med flere lokoførere, som har sagt, at de er glade for at fotografer har vesten på. Det viser lokoføreren, at der er tale om nogen, der er ude i en konkret ærinde og ikke unge fustaster, der vil skyde genvej. I den nordlige del af **Rendsburg** er der en moske, der ligger lige ved en jernbanekørsel. Det kan give ret pudsige fotografier med minaret og tog.

Der er andre broer over **Kielerkanalen**, som er meget fotografiske: højbroerne ved **Hochdonn** og **Grünental**. Fotografisk set kan man benytte muligheden for at få skib og tog med på samme billede med lidt held, men resultatet er flot.

## Kiel

**Kiel** har et rimeligt stort Bw med drejeskive. Veteranbanen **Kiel Schönberger Strand**, hvor materiellet står i **Schönberger Strand**. Det er besøg værd, og giver mange flotte fotomuligheder.

## Nebenbahn + fladvand

**Neumünster** har megen trafik. AKN + DB + NOB. DB har et Ausbesserungswerk, hvor man kan være heldig at se vogne/loks. De havde forresten jubilæum i **2011** 150-års-jubilæum. Desværre var det ikke særlig vel reklameret, så jeg opdagede det først for sent. Ellers havde det været en oplagt udflugt. Det er i øvrigt noget, som jeg godt kunne efterlyse; at diverse arrangementer blev offentliggjort og reklameret bedre for i god tid! Se også nedenfor omkring **Rf-Pu**. **Neumünster** har også (haft) en museumsjernbane-klub. Der har desværre været megen ståhej om den klub, hvor beskyldningerne om underslæb af offentlige midler og uduelighed stadig kan læses på internettet. Summa summarum er dog, at den gamle ringremise står og forfalder, og klubbens lokomotiver og vogne er overladt en uvis skæbne, i det omfang de ikke er overgivet til andre klubber. Temmelig ærgerligt, idet der havde været mulighed for at få et "**Bochum Eisenbahnmuseum**", **Bochum-Dahlhausen**, i **Nordtyskland**. Faciliteterne og sporene var til stede. "**Holstenhallen**" er en weekend hvert år omkring **1. marts** vært for "Modelbau Schleswig Holstein", hvor al slags Modelbau præsenteres; undtaget modelfly mærkværdigvis. Modeljernbane er godt repræsenteret med flere seværdige udstillingsanlæg i alt fra spor Z til spor 1.

## Lübeck Hbf

**Lübeck Hbf** har desværre i de senere år ombygget en del; nye perronoverbygninger mm., og de gamle vingesignaler, som kunne beundres fra vejbroen lige nord for stationen, er væk. Der er dog fortsat rester af fordums godstrafik at se på kajerne. I **2013** holder Märklin MIST (Märklin Insider Stamm Tisch) i øvrigt tysklands møde i **Lübeck** den **torsdag 9. maj – søndag 12. maj** med flere arrangementer for ikke kun Märklin-interesserede.

## Hmb

**Hmb** er i sig selv en rejse værd. MiniaturWunderLand. Hamburger Museum med spor 1 anlæg på i loftsetagen. Interessante banegårde. Læg fx mærke til skiltesamlingen ved den nordlige udkørsel fra Hbf.

**Hamburg-Altona** er altid er besøg værd. Det kan dog undre, at DB insisterer på at lade biltogene køre fra **Hamburg-Altona**. Dels skal bilisterne ind gennem **Hmb City** for at komme til **Hamburg-Altona**. Dels skal biltogene køre gennem Hbf for at komme sydpå, og gennem Hbf er der ikke just megen plads spormæssigt set. Selv nordgående godstog skal gennem Hbf, ufatteligt. DB Autozug burde lave en terminal i **Hamburg-Harburg**; der er masser af sporterræn, og Autobahn ligger lige ved siden af. Men der ligger åbenbart noget prestige i at bruge **Altona**-navnet.

**Hochbahn** har flere gange om året rundvisninger og rundture, som er gratis. Om efteråret plejer der at være en **søndag** med veterantrafik: Verkehrshistorischen Tag, hvor alle de gamle S-togs og U-bahnvogne, busser og skibe kommer ud fra museumshallerne. **Hmb Hafenbahn** kræver egen bil. Cykel kan bruges, men grundet de mange lastbiler føles det langt fra sikkert på cykel. **Hafenmuseum** har enkelte gamle jernbanevogne udstillet.

**Maschen Rbf** hvor vejbroen over arealet er et godt fotosted. Desværre har **Maschen Rbf** ikke organiserede rundvisninger – mig bekendt.

**Hamburg-Harburg** er generelt det bedste sted at fotografere. Næsten alt kører gennem **Hamburg-Harburg**. Ellers tag lige syd for **Maschen** for at få det hele med. Godstrafikken er dog desværre præget af container/flex/kombi. Enkelte autotransporttog kan dog komme forbi, ligesom tankvogne kan ses. Lokomotivmæssigt er alt muligt. Sågar en 218'er, der slæbte et ICE-tog, der åbenbart var gået i stykker.

Hvis man vil have mere mangfoldighed, kan øst-vest strækningen **Hannover-Minden** anbefales. Det har også den fordel, at DB's forsøgsanstalt ligger i **Minden**, hvorfra alle deres måletog kører. Men **Hannover** og **Minden** er nok ikke lige **Nordtyskland**.

Lige syd for **Hmb** (ved **Lüneburg**) er der flere museumsbaner. **Celle**, hvor OHE holder til. ad

## 2. Pu

Som i **Rf** er **Pu** mærket af to ting. Dels, at **Storebælt** har overtaget al jernbanetrafik på nær de 2-3 daglige IC-tog **Kh-Hmb Hbf**. De to store sporterræner er nu befolket af vilde harer i stedet for godsvogne, men snart bliver det store byggepladser til den kommende faste **Femern Bælt**-forbindelse. De af os, der kan huske det, vil dog stadig mindes rangerlokomotiverne, som bragte vogn stammerne til og fra færgen, og hvor bilerne måtte vente, medens der blev rangeret. Det er film- og billedmateriale, som der mærkværdigvis ikke er særlig meget af. Dels at havneanlæggene nu er "terrorist sikrede", hvilket betyder, at vi almindelige jernbanefotografer også er forment adgang. Nogle Scandlines/DSB/DB-ansatte er dog mere krakilere end andre, fx. den Scandlines-mand, der blev ved med at råbe til mig, selv om jeg stod et fuldt lovligt sted på **Rf** Station. Jo, vi har meget at takke Osam bin Laden for!

**Fugleflugtslinjen** fejrer i **2013** jubilæum: 50 år. DSB og DB har ikke været særlig flinke til at reklamere for de arrangementer, som sættes i værk, og slet ikke i god tid. Men, hvad jeg har kunnet finde frem til, er, at **onsdag 1. maj 2013** har DB arrangement i **Burg**, og **torsdag 2. maj 2013** har Scandlines et arrangement i **Pu**. Fra dansk side synes der ikke at være noget fra DSB's side. Videre syd på er der – historisk set – den gamle **Fehmarnsund**-forbindelse, hvor de gamle røde DB-skinnebusser blev færget over, dengang **Fehmarn** faktisk havde et jernbanenet. Der er gode fotomuligheder fra begge sider af **Fehmarnsundbroen**. Til daglig er det dog DB Regio og enkelte DSB/DB ICE-tog. Der er stadig mulighed for at se damptog på broen, men det er absolut en sjældenhed. Det plejer at være DB Museumszug, der arrangerer udflugterne.

## Grk

**Grk** (Großenbrode Kai) er også kun fortid, men man kan stadig godt forestille sig, hvordan italiensekspressen kørte om bord på færgen. Biltogsinteresserede kan kun på billeder se de første biltog, der kørte helt til **Grk** og, hvad færre måske kan huske, DB's biltog til **Basel/Lörrach** startede faktisk i nogle få år i **1960**'erne faktisk i **Pu**. Men det var også dengang, da Autobahnen først begyndte i **Lübeck**.

Jernbanemæssigt er strækning **Pu-Lübeck** ikke særlig spændende; praktisk talt ingen godstrafik. **Lübeck-Hmb** har lidt mere godstrafik, men man skal ned til **Hmb**, før det begynder at blive rigtig interessant.  
(CV via BL)

Ma 25/3 2013

---

## Sidste TMZ til Malmö på onsdag og torsdag i denne uge

Yderligere information vedrørende mail om, at det nok var slut med TMZ i skrottoget fra **Olofström** til **Malmö**, kan man se på <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?mode=thread&id=718085>

Der står, at de sidste to skrottog til **Malmö** kører i denne uge **onsdag 27. marts 2013** og **torsdag 28. marts 2013**, og måske passer det lige ind i påskeferien.

Køreplanen kan ses på Trafikverkets hjemmeside med daglige grafer, og TMZ'en rangerer ned til Stena på havnen.

(JSL via BL)

To 28/3 2013

---

## Sidste MZ-kørsel i Malmö

Alene kørte jeg kørt en tur til **Sverige** nemlig til **Malmö**, hvor det samme dag også var sidste gang, at man kørte med TMZ med Volvo skrottoget til **Malmö**. Fra **mandag 1. april 2013** køres det af Rush Rail da Green Cargo med Volvoskrot til **Malmö**. Derved er det så slut med TMZ i **Malmö**.

Turen til **Sverige** begyndte lidt tidlig nemlig med afgang fra **Næ** kl. 6:45 mod **Malmö**. Da jeg var kørt over **Øresundsbroen**, mødte jeg DB Schenker **EG 3112** (blå) med et godstog mod V.

Da jeg var kommet til **Malmö**, kørte jeg først ud til **Nord Mills** ved **Malmö Västra**, hvor der stod 3 vogne klar til afhentning. Derefter trillede jeg direkte mod **Oliehamnen** i **Malmö**, hvor jeg var da klokken var 8:30. Desværre var den indlejede **TMZ 1419** fra BLS Rail lige blevet færdig med at rangere ved Stena og havde netop lige løbet om ude ved omløbssporet ved **Oliehamnen**. Den virkede klar til at køre op til **Malmö Gb** igen, så jeg ventede i godt en halv time, uden der skete nået. Derfor valgte jeg at køre om ved Statoil-tankken ved forbrændingsanlægget og ventede på, at den skulle dukke op. I mellemtiden havde jeg mødt **JSA**, som jeg havde telefonisk kontakt med, og som holdt øje med **TMZ 1419**, så jeg viste, at den var på vej. Klokken cirka 10:30 kom der en sms fra **JSA**, at den var på vej, så jeg stod klar til at fotografere den i fint solskinsvejr. Efter den så var trillet forbi mig, kørte jeg hurtigt videre til postterminalen, hvor **JSA** allerede stod klar. Imens skulle **TMZ 1419** løbe om, inden den kørte ind på **Malmö Gb**, også på den møde var klar til afgang mod **Olofström**. Inden **TMZ 1419** kunne løbe om, kom der lige GC **T44 331** med et lille godstog ind på opstillingssporene ved postterminalen, som måtte trække tilbage, så **TMZ 1419** havde mulighed for at kunne løbe om, men mens den var ved at løbe om, var jeg så småt på vej af sted mod **Hjärup**.

Da jeg ankom til **Hjärup**, stod **JSA** allerede klar på volden, mens jeg så kørte ind på **Hjärup** station, hvor det ikke blæste så meget som ude på volden. Cirka 15 min efter at jeg var ankommet, kom så BLS Rail **TMZ 1419** med skrottoget som tog 42704 med fuld fart gennem **Hjärup** mod **Olofström** for sidste gang, inden Green Cargo overtager kørslen.

Godt 10 minutter efter at **TMZ 1419** var passeret, kom så GC **Td 391** med et lille godstog mod **Malmö**. Jeg har endnu ikke set eller hørt om, at der kørte Td til **Malmö**, så det må være noget nyt, man er begyndt på. Lidt efter kom så **JSA** i den røde varevogn, og vi fik en lille snak. Imens kom GC **RC2 1126** med et biltog fra **Malmö** som tog 48208, og kort tid efter kom så **Rd2 1078** med et fint langt blandet godstog, inden at **JSA** sagde farvel og kørte så mod **Trelleborg**.

Lidt efter han var kørt, kom så GC **T44 344** som tog 6167 med et lille godstog. Senere kom TX Logistik med 185 407-4 mod **Malmö**, og efterfølgende Hectorrail **241 002** langsomt trillende gennem **Hjärup** mod **Lund**. Imellem alle godstogene var der også kommet flere X2000 – både mod **Malmö** og **Lund** – og en masse Øresundstog og Pågatåg. Derefter gik jeg over i bilen for at få lidt at spise, imens kunne jeg så det ene efter det andet af Øresundstog og Pågatåg køre igennem **Hjärup** samt en DB Schenker 185 med Volvotog på vej mod **Lund**. Kørte derefter ud på volden, hvor **Lund** var at se med i baggrunden. Passage af Pågatåg og et SJ tog med en sort SJ Rc6 1374 som tog 201 mod **Malmö**.

Da det sidste var passeret, kørte jeg så tilbage til **Malmö** for at se om, der skulle være nogen rangering. Der var ikke lige noget at se, hvorefter turen gik over til Shell-stationen ved broen ved den tidligere CargoNet terminal, som TX Logistik har overtaget rangeringen på. Ved terminalen stod Tågkraft **TMX 1031** og **TMX 1033** hver for sig, mens der holdt endnu en Tågkraft **TMX** ude for enden af terminalen, som muligvis kunne være **TMX 1004**, som tidligere har rangeret i **Trelleborg**. Nogle af Tågkrafts **TMX**'er bruges til færgerangering af TX Logistiks og Hectorrails godstog i **Trelleborg**.

Da jeg stod og tog billeder af Tågkraft **TMX**'er ved terminalen, kunne jeg se en GC **T44** rangere postvogne ind til postterminalen, også så var det ellers tilbage til bilen og af sted ud til **Malmö Västra**.

Her ventedes der på, at T44'en skulle komme og hente vognene de 3 vogne, der stod ved **Nord Mills**. Efter et stykke tid kunne jeg se, at T44'eren var på vej, så ud af bilen, klar med kameraet og videokameraet. Da den kom nærmere, kunne jeg se, at det var GC T44 343. Efter der var skiftet spor, kørte de ind til **Nord Mills** for at hente de 3 vogne. Da de så var koblet på, gik det op til omløbssporet ved **Malmø Västra**, hvor GC T44 343 lavede omløb, inden den fortsatte videre mod **Malmø Central** og videre ud til **Malmø Gb**.

Da den var væk, ventede jeg lidt i bilen for at være sikker på, at den ikke kom tilbage med nye vogne. Den kom ikke, så jeg kiggede i graferne for godstogene og kunne se, at der var helt dødt for godstog mellem 15-17, hvor der stadig var godt lys. Da der ikke var nogen rangering i **Malmø**, valgte jeg at sætte kursen mod **Sjælland** og hjem til **Næ**, hvor trætheden kom efter en lang dag med en masse spændende ting at have set i **Malmø** og **Hjärup** med en masse solskin med lidt skyer. Det kunne man godt finde på en anden gang.

Hvis det ikke var nok, så kan I se lidt videoer fra turen på Youtube.

BLS Rail TMZ 1419 med Stena-skrot **torsdag 28. marts 2013**

<http://www.youtube.com/watch?v=i9ZpWw8Lhvw>

Green Cargo Id 391 og T44 344 i **Hjärup torsdag 28. marts 2013**

[http://www.youtube.com/watch?v=ZfS0\\_Vl3aFU](http://www.youtube.com/watch?v=ZfS0_Vl3aFU)

TX Logistik, Hectorraill og SJ ved **Hjärup torsdag 28. marts 2013**

<http://www.youtube.com/watch?v=uTziRLERzPw>

Green Cargo T44 343 ved **Malmø Västra torsdag 28. marts 2013**

<http://www.youtube.com/watch?v=6ut7I4-D0oQ>

(KP via BL)

## En tur omkring Klanxbüll

**Skærtorsdag** var vi en tur syd for grænsen omkring **Klanxbüll** i tidsrummet 12.40-16.30. **Skærtorsdag** er en alm. hverdag i **Tyskland**, og derfor burde CFL's godstog fra **Westerland** køre!

Denne dag kørte en del biltog med kun én BR 218, hvor nogle dog blev opformeret i løbet af dagen! Der var også en del forsinkelser i trafikken, men om det skyldes, at biltogene ikke kunne holde køretid, eller andet, vides ikke!

### AutoZug

Solo: 218 344-0, 381-2, 836-5

Forspand: 218 386-1 + 315-0, 376-2 + 322-6, 371-3 + 359-8, 836-5 + 313-5, 342-4 + 344-0.

### IC-tog

DB 218 345-7 + 389-5

DB 218 364-8 + 362-2 + 342-4 + 6 psv. som RE 2072 "Sylter Strand" (Berlin Südkreuz-Westerland (Sylt)). Aldrig set 3 BR 218 i forspand før!

DB 218 362-2 + 364-8

### Nord-Ostsee-Bahn

DE 2000-01

DE 2000-02

DE 2000-03

ER 20-011

DE 2700-11

### CFL-godstog

CFL 1510 + 8 gsv. mod **Anb** set i km 214,4 V for **Klanxbüll** kl. 15.07, V for **Lehnshallig** kl. 15.20, og ved BÜ **Triangel** Ø for **Lehnshallig** kl. 15.27.

(OF JN via BL)

## DIVERSE

/6 2011

---

## Katalog over Danmarks Jernbanefrimærker

Langt de fleste af landets jernbaner har udgivet jernbanefrimærker til betaling for forsendelse af pakker, rejsegods mv. Mærkerne er blevet anvendt i perioden fra 1865 til 2004.

Udover godsfrimærkerne er banernes ekspresmærker, avismærker, frankeringsmærker, båndmærker, bagagemærker, kurermærker, efterkravsmærker, gebyrmærker, rejsegodsmærker o. lign. medtaget. Rutebilmærker er medtaget i det omfang, at mærkerne blev udgivet, mens den enkelte bane havde jernbanedrift.

#### **Katalogfakta:**

Kataloget er på 488 sider.

Trykt på glittet 90 g papir S/H.

5 sider er i farver – TKVJ nr. 17-18.

Løblade indsat i konference-ringbind A4/hvid med lommer på forside og ryg til farvet indstik.

Vægt med følgeseddel 2095 g, plus emballage.

Mærkerne er prissat med (\*\*/\* og ?) ud fra et prisindeks, som klubben årligt justerer.

Vejledende pris DK. Kr. 550,- plus porto og forsendelse.

Kilde: <http://www.fragtmaerker.dk/katalog.html>

(BL)

Fr 22/3 2013

---

#### **Tænk på et tal**

Service, møbler og fitnessudstyr bliver købt ind, og gamle papirer og udtjente mobiltelefoner bliver smidt ud. I processen med at flytte administrationen til Høje Taastrup dukker underfundige tal op. Her kan du kigge med på nogle af dem:

I uge 10 blev der ryddet op. Det gav **22 tons affald**. Alt er ikke engang røget ud endnu, og der er varslet endnu en oprydningsuge i uge 20. Denne gang gælder det især oprydning i kældre og på lofter.

I februar kunne man bestille **stole**. Det valgte **950** at gøre. Cirka 1200 flytter til Høje Taastrup.

Afdelingerne har meldt ind, hvor meget arkivplads de får brug for i kælderen. Der er søgt om **4 kilometer hyldeplads** i alt, og det er der plads til.

I kontorerne bliver der sat i alt **1,9 kilometer reoler** op og lige så mange kilometer **skriveborde**.

Der bliver **122 meter bænke** at placere bagdelen på i udeområderne.

**8700 glas** til vand og varme drikke står klar i køkkenerne.

**Over 100 stempeltermokander** er indkøbt til kaffe (der kommer også tekander).

**21 quooker vandhaner** med kogende vand og lige så mange **kaffemaskiner** (med god kaffe af helbønner til kværn).

I træningscenteret skal du løfte i alt **576,5 kg håndvægte**, hvis du vil holde dem alle på en gang.

Der bliver **fire løbebånd** at spæne rundt på.

I **504 timer** kan du få **fitnessinstruktion**, hvis du vil være med på alle hold.

I godt vejr kan kantinen tænde op i **fire store kistegriller** på terrassen.

**Otte km asketræslist** pynter cafékøkkenerne, receptionen og kantinen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 22. marts 2013**

(JSL via BL)

Ti 26/3 2013

---

#### **Berlingske: Udviklingen af Rejsekortet går i stå**

Den nuværende struktur er uhensigtsmæssig, og på længere sigt vil udviklingen af Rejsekortet gå i stå, hvis ikke nogen griber ind«.

#### **Se artikler her**

<http://www.business.dk/transport/dsb-frygter-splid-i-rejsekortet>

<http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-66321641:her-er-dsbs-milliardpris-for-kritiseret-rejsekort.html>

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 26. marts 2013**

(JSL via BL)

On 27/3 2013

---

#### **Da DSB flyttede til Sølvgade**

Statsbanerne har gjort det før. Flyttet hovedsædet til en ny adresse. Den 16. april 1928 vajede statsbanernes splitflag over den gamle kaserne i Sølvgade for første gang. DSB samlede administrationen og flyttede fra Sankt Jørgens Borg på hjørnet af Gl. Kongevej og Trommesalen. Det fortæller E.L. Parbøl i bogen Sølvgades kaserne 1765-1965 (udgivet af Jernbanemuseet i 1969).

Heller ikke den gang i slutningen af 1920'erne var det helt lige til at få gjort det nye hovedsæde klar til indflytning, skriver E.L. Parbøl:

*Flytningen til Sølvgade og de nødvendige ændringer og ombygninger dér var en lang, besværlig og bekostelig historie. Det blev dog alligevel anset som et stort fremskridt at kunne flytte hele statsbanernes administration samlet til den gamle kasernes mange rum, som man mente ville give tilstrækkelig plads i adskillige år fremefter. At tidens udvikling alligevel har ændret denne antagelse, kunne man ikke forudse den gang.*

Lige som i det nye hovedsæde i Høje Taastrup måtte der en del renovering til inde i bygningerne:

*Bygningernes ydre var der ikke så meget at ændre ved bortset fra skorstenene og mindre istandsættelser m.v. såsom en sænkning af portbygningens tag og indsættelse af et par vinduer her i anledning af dens omdannelse til beboelse. Det indre af de store kasernefløje måtte derimod gennemgå en større forandring. I stedet for store belægningsstuer måtte der indrettes mange mindre til kontorbrug egnede rum.*

### **DSB flyttede i etaper**

I begyndelsen af maj 2013 flytter det første hold kolleger til Høje Taastrup for at prøve bygningerne af. I begyndelsen af juni kommer flytningens anden etape. Sådan forløb det også nogenlunde i slutningen af 1920'erne, da DSB flyttede ind i Sølvgade:

*Ombygningsarbejdet var både stort og dyrt, men da det var færdigt, begyndte den egentlige indflytning etapevis den 19. marts 1928 og vedvarede til den 16. april ... den allerførste kontoroverflytning fandt dog sted allerede sted i foråret 1927. Det var Statistisk Kontor, som måtte fraflytte kontorerne i Sankt Jørgens Borg ved Gl. Kongevej på grund af lejemålsophør for nu at blive placeret i de nye lokaler i Voldfløjens sidefløjs 2. etage. Restaureringen og ombygningen af kasernen var på dette tidspunkt knapt færdigt.*

DSB's administration rykker ud til helt nyt interiør og nye møbler. Så fine forhold var der ikke dengang:

*Selvom det var ganske forfriskende for personalet at komme ind i nyistandsatte lokaler, blev interiørerne dog skæmmet en del af de gamle kontormøbler i stilarter fra de foregående 50 år. Mange af personalet havde set hen til, at der også var leveret nyt ensartet kontorinventar, men dette var der altså ikke råd til. Dengang kendte man ikke meget til det, som man med et moderne udtryk kalder "Klimaet på arbejdspladsen".*

### **Vi må regne med startvanskeligheder**

Selvom der bliver gjort meget for, at bygningerne i Høje Taastrup vil fungere optimalt fra første dag, skal vi nok regne med nogle børnesygdomme. Den konklusion er måske baseret på erfaringerne fra den gang:

*Da kontorenes indflytning var endt, fulgte en tid med rettelser af enkelte skavanker, der første blev opdaget ved lokalernes praktiske benyttelse. Personalet var bl.a. noget forbavset over, at der af "arkitektoniske grunde" ikke kunne bevilges klædeskabe, men at overtøj o.l. måtte anbringes ophængt på en knagerække i en krog af værelset.*

Og hvad med frokosten? Maden er det vigtigste. Nu som den gang:

*Der blev endog talt om, at den spisepause på en halv time, der tilstodes personalet, ikke ville blive medregnet i arbejdstiden. Dog efterhånden faldt det hele i leje og selv om værelserne i dag måske ikke opfylder de krav, man almindeligvis stiller til moderne kontorer, har de dog i næsten 40 år, der er forløbet siden da, gjort fyldest. (red. teksten er fra 1969).*

DSB har altså haft hovedsæde i Sølvgade i omtrent 85 år. Hvad der er sket mellem væggene i alle de år, fortæller E.L. Parbøls historie ikke noget om.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 27. marts 2013**  
(JSL via BL)

## **Rejsekortet udstiller et dansk problem**

**IT:** Rejsekortet har foreløbig kostet 1,3 mia. kr. og er for længst blevet afskrevet som en fiasko. Men hvad gik galt – og er der nu tale om en fiasko?

**S**elv en fræk skoleknægt uden interesse for andet end skateboards og skarnsstreger må efterhånden

have lært, at danske regeringer altid fører lilla politik, at danske somre altid er for korte, og at danske it-projekter altid går galt.

I weekenden udkom DSB's årsrapport for 2012, og det er en rapport, der for første gang røber, hvad Rejsekortet egentlig



har kostet i kroner og øre indtil videre: »Godt en milliard kroner«, skriver DSB, hvilket faktisk er tæt på at være en underdrivelse.

1,3 mia. kr. er de samlede udgifter til udbud, indkøb, udstyr og installering af det elektroniske billetsystem løbet op i ifølge en opgørelse, som Jyllands Posten siden har fået tilsendt fra den adm. direktør for Rejsekort A/S, Bjørn Wahlsten.

Dermed kan det forsinkede og udskældte system ikke undgå at havne på den samme, sorte side som Amanda, Polsag og statens øvrige it-fiaskoer gennem tiden, og for knægten på skateboardet må det være dejligt lige til: Danske it-projekter går altid galt.

### Verdens bedste

Men helt så enkelt er det naturligvis ikke, lyder det fra flere aktører, som peger på, at Rejsekortet altså har 300.000 brugere, og i øjeblikket får 40.000 ekstra om måneden til at skippe billetten til fordel for chippen. Samtidig er kundetilfredsheden høj, og driftsbudgettet overholdes.

»Vi kan ikke gøre status før om 30 år, når Rejsekortet har haft den samme levetid som de hidtidige systemer,« proklamerer Bjørn Wahlsten med henvisning til de klippekort, som danskerne så småt er ved at vinke farvel til.

At det nødvendigvis må gå den vej, indså politikerne i slutningen af 1990'erne, da Storebæltsbroen blev indviet. Med broen blev det også uden for hovedstaden muligt at rejse med både tog og bus på samme billet.

Sammen med Rejseplanen fik

det passagertallet i den kollektive trafik til at stige markant, og snart forsøgte flere af landets regionale trafikselskaber at slå busser og tog sammen i et system med fællesbilletter. Det lykkedes desværre ikke særlig godt, så trafikselskaberne gik i stedet sammen om at bede staten træde til med en løsning på tværs af kommuneskel.

På det tidspunkt var det elektroniske rejsekort endnu ikke slået igennem noget sted i verden. Hongkong, London og Amsterdam var i færd med at bygge et system op, så da den danske stat i skikkelse af DSB sagde ja til trafikselskabernes forespørgsel, blev it-projektet sendt i EU udbud

»Vi ville ikke lege med det selv men have verdens bedste til at stå for det,« fortæller Bjørn Wahlsten, som i 2008 blev den formelle leder af projektet efter at have været salgsdirektør i DSB.

Hans opgave var fra dag ét krisestyling, for ganske vist fik staten fat i »verdens bedste« til at lave Rejsekortet et konsortium med Thales, Accenture og IBM men begge parter undervurderede kraftigt projektet.

Med det resultat at standerne med de skinnende chipfelter stort set manglede at blive stillet op på enhver perron i 2009, der ellers var udset som indvielsesåret.

Værre endnu var, at verden i mellemtiden blev begavet med smartphones og apps, der i princippet kunne det samme som et elektronisk billetsystem. Nemlig at spare passagererne for besværet med at trække en papirbillet.

Med andre ord var projektet

ved at blive overhalet indenom af den teknologiske udvikling, og det blev endnu tydeligere, efterhånden som 2009 blev til 2010, og 2010 blev til 2011, uden at det skinnende selskab indfandt sig på perronerne.

Kritikken af Rejsekortet genlød nu overalt i korridorerne, for staten havde flere gange været nødt til at opgive dyre it-projekter, inden de nåede at blive realiseret. Det skete såmænd atter i 2012 i form af politiets arkiveringssystem, Polsag.

### Vanskeligt dilemma

Bjørn Wahlstens egen forklaring på, at Rejsekortet blev forsinket i fire år og først skinner svagt på perronerne nu, er, at der er tale om en undervurdering fra leverandøren og kundens side, javist, men også om et dilemma.

I modsætning til England, Holland og Kina ønskede Danmark, at passagererne altid skal betale det samme for at komme fra A til B med kortet, uanset hvordan de sammensætter rejsen med bus og tog. Det lyder måske enkelt, men er det langtfra i et land, der uagtet dets ringe størrelse har forskellige takster og rabatter fra region til region.

Det var den sværeste hurdle, da Rejsekortet skulle føres ud i livet, for loven kunne ikke ændres.

»Så var projektet blevet annulleret på forhånd,« konstaterer Bjørn Wahlsten.

I sidste ende har Danmark fået et rejsekort, der hverken er en hyldevare eller et unikum og hverken er så nyt som lovet eller så forældet som frygtet.

## Tog til lufthavn

Togrejserne til Aalborg Lufthavn kan se frem til at blive kørt lige til døren. Regeringen og de borgerlige partier har indgået en trafikaftale, som skal forbedre den offentlige trafik, heriblandt den nordjyske. I aftalen er der afsat 276 mio. kr. til en såkaldt

stikbane fra den eksisterende togbane ud til Aalborg Lufthavn, der dermed bliver landets første provinslufthavn med egen togstation. I dag har kun Københavns Lufthavn togstation.

»Det er en rigtig, rigtig god nyhed for landsdelen og for Aal-

borg Lufthavn. Det giver flypassagererne gode muligheder for at bruge kollektiv trafik før og efter flyveturen,« siger formand for Nordjyllands Trafikselskab, rådmænd Thomas Kastrup-Larsen.

Kilde: **MORGENAVISEN Jyllands-Posten, explorer, lørdag 30. marts 2013**, side 4  
(BL)