

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 31. december 2014 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 26**

mandag 23. juni 2014 – søndag 29. juni 2014.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Militærsærtog i Ho

Militærtog og Cheminova-godstog

Sprøjtetog i Ho

7 **KØREPLANER**

Godstog Fa-Hr-Fa

Godstog Fa-Hr

Kørsel med veterantog Rd-Ar-Sl

7 **TRÆKKRAFT**

Spor 33 i Fa

7 **GODSVOGNE**

Ventende godsvogne i Vj på tog 8615

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

8 **VETERANMATERIEL OSV.**

DJM Jylland rundt

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

8 **FASTE ANLÆG**

Rettelsesblade 73-76 til TIB-S

Efter otte år er Eu fjernet fra TIB (V)/TIB-S men ikke fra TKV 15

Halvering af antal La på Vestkystbanen

Rettelsesblade 78-79 til TIB-S

Banedanmark må arbejde uden for dagtimerne i Tølløse og Vipperød

9 UDLAND

Oplevelser i Gudbrandsdalen
Otta og Otta-Sel
Kort over Eidsvoll-Dombåsbanen
Tre tog i Otta på én gang
Fra Otta rejses 203,96 km til Støren
Støren km 501,20
Norsk Jernbaneklubb, Trøndelag
Ombygning af spor og perron i Trondheim af afsluttet
SDS Hansteen
Kørsel på Thamshavnbanen
Orkla Industrimuseum
Mdt Marienborg
Di.4-krydsning i Leangen?

22 DIVERSE

Tour de Tog
Kørestole: Rejseplanen giver en hjælpende hånd
DSB kører dig til Orange scene
Shuttle-tog direkte til musikken

23 Nu er de her!

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

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

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe® Reader® XI

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen 

Søg efter ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

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

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

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

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.10.

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.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

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

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden** under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **GI** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

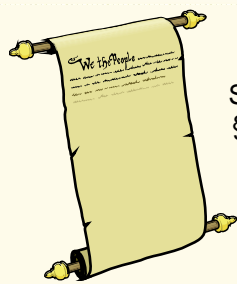
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, torsdag 1. april 1976, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

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

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

On 25/6 2014

Militærsærtog i Ho

G 6759 (Fa-Ho) ankom til **Ho** kl. 20.04 (24), og toget bestod af RSC MZ 1452 + 10 Samms + 1 Laadks + 9 Rs + grå DB Bcmkh 63 80 99-40 123-1; alle tomme. Jeg mener at kunne regne mig til en toglængde på 417,3 m; rangisten sagde vist 417,7 m. Under alle omstændigheder er det lige til kanten af, hvad der kan håndteres i **Ho**. Ifølge rangisten skal transporten til **Hmb**. Man kan undre sig over, hvad Jyske Dragonregiment skal dér; mere sandsynligt er vel, at de skal en smule længere, nemlig til **Lüneburger Heide**.

Hele menageriet er nu anbragt i spor 4 og 5, og så må det vise sig, om MZ 1452 efter en nat uden fremmednet og kan vækkes til live i morgen.

(LuJ via BL)

To 26/6 2014

Militærtog og Cheminova-godstog

G 6750 bestående af RSC MZ 1459 + 1 grå personvogn + 11 Samms med hver én Leopard kom af sted fra **Ho** med nogle få minutters forsinkelse (trykket af forankørende tog). Jeg så toget passere **Uu** 16.05, hvorefter togets lange ophold i **Id** muliggjorde, at jeg kom foran igen og kunne få et billede fra den nye bro over banen lidt syd for kommende (og tidligere) **Gp** (Gødstrup) kl. 16.49½.

Derefter fulgte jeg ikke toget længere, men satsede i stedet på Cheminova-godstoget G 8719, som jeg så et par km efter **Id**, hvor det kom 17.21. Oprangeringen var MjbaD MY 28 + bogiecontainerbærevogne.

Så fik vi også i **Ho** afsluttet dagens GM-toggang. Sidste tog blev G 8728 (Hr-Vem), der ankom 19.02 (+3) og afgik 19.54 (+1). Toget bestod ved afgang af MjbaD MY 28 + 4 tomme bogiecontainerbærevogne + 2 bogietankvogne. MY 28 så ud til at være blevet pletmalet på meget store dele af det sorte felt på i al fald den ene side. Kønt kan man vel ikke kalde det, men det kan måske holde den værste vesterhavsrust lidt på afstand.

Det lange ophold i **Ho** skyldtes i øvrigt, at hvis man ikke kommer af sted mod **Vem** senest 19.05, så er Arriva-toggang skyld i, at man først kan komme af sted omkring 19.55; og når man først ankommer 19.02, er det jo umuligt at komme af sted 19.05. SÅ hurtigt kan et omløb trods alt ikke klares.

Lidt om dagens militære særtog mod Tyskland

Ifølge en artikel i Dagbladet Holstebro skal Jyske Dragonregiments Panserbataljon deltage i en skydeøvelse i Grafenwöhr-skydeterrænet frem til **lørdag 5. juli 2014**. Så hvis man ikke skal deltage i andre aktiviteter derefter, så må man vel være hjemme igen om 1½ uge. I samme avisartikel står for øvrigt også, at en bjærgningskampvogn, som også skulle have været med, måtte blive hjemme, fordi den var 2 cm for høj. Det forklarer så den tomme Samms i det første sydgående tog.

(LuJ via BL)

Sø 29/6 2014

Sprøjtetog i Ho

Flere overraskelser i **Ho**: Weed-free-sprøjtetoget afgik fra **Ho** mod syd eller vest kl. 21.23. Der var en MY i hver ende.

(LuJ via BL)

Det var tog RB 8386 (Str-Sj) (24½); MY 0, 70 km/t. Mat til 8387.

Kilde: TA 1255, **torsdag 26. juni 2014**

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

KØREPLANER

Ma 16/6 2014 – to 11/12 2014

Godstog Fa-Hr-Fa

Operatør: DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Årsag: Ændret behov

Aflyses:

Tog G 7515 (Fa-Hr) Ma-To
Tog G 7520 (Hr-Fa) Ma-To

Tillyses:

Tog G 8615 (Fa-Hr), MZIV 2000, 100 km/t., Ma-To, ikke 26.06.2014
Fa 14.52, Vj 15.17-27, JI (43)-46, Bb 16.(15)-20, Hr 16.40.

Tog G 8620 (Hr-Fa), MZIV 1000, Vj-Fa MZIV 2000, 100 km/t., Ma-To, ikke 25.06.2014
Hr 18.25, Bb (44)-47, JI.19.(14)-30, Vj 45-20.15, Fa 20.55.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11390, **mandag 16. juni 2014**

(BL)

To 26/6 2014

Godstog Fa-Hr

Operatør: DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Årsag: Ændret behov

Tog G 88615 (Fa-Hr), Fa-Vj MZIV 2000, Vj-Hr MZIV 1000, 100 km/t.
Fa 14.52, Vj 15.17-27, JI (47)-49, Bb 16.(15)-20, Hr 16.40.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11390, **mandag 16. juni 2014**

(BL)

Fr 27/6 2014

Kørsel med veterantog Rd-Ar-SI

Operatør: DSB Museumstog
Årsag: Kørsel med Veterantog
Oprangering: MX + K 564 + 4 personvogne

Tog VM 6482 (Rd-SI), MX 250, 80 km/t.

Rd 16.50, Ar 17.38-18.17, Hx (30)-38, Sd (46)-19.04, Ry (16)-20, SI 19.36.

Bemærkninger Ar Omløbe på rangerhovedet

Kilde: Toganmeldelse nr. 9464, **mandag 16. juni 2014**

(BL)

TRÆKKRAFT

On 18/6 2014

Spor 33 i Fa

Spor 33: En elektriker ses, og af det store antal cifre på siden læses der **3108**. Det må være litra EG.

En rød 185 og sydligst MZ 1452

Spor 32: Alle gule **MK** er ude for at rg.

(BL)

GODSVOGNE

On 18/6 2014

Ventende godsvogne i Vj på tog 8615

Kl. 10.04 ser det ud til, at den **gule** MK i spor 2 har stillet godsvognden fra den sydlige side af **Vj Havn** klar til tog G 8615 (Fa-Hr), der først kommer i eftermiddag. Der er fortrinsvis vogne af 31 RIV 80 D-DB 4676 Shimms-u⁷⁰⁸ og 31 RIV 80 D-DB 4674 Shimms-ttu⁷²³.

(BL)

**PERSONVOGNE
TOGSÆT
S-TOG
METRO
FÆRGER**

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 29/6 2014

DJM Jylland rundt

Jeg blev tidligere på aftenen overrasket af en K-maskine midt i aftensmaden på terrassen i **Ho**. Det viste sig at være DJM **MX 1001 + K 563** (opfyret og retvendt) + G + DB 5101 (var det vist) + CLL 1476 + BU 3702 + CLE 1678, der ankom fra **Hr** 19.09 og fortsatte mod **Str** kl. 19.13. Man har i går og i dag kørt mellem **Ry** og **Sl**, og ifølge dette <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=83313> skulle hjemturen til **Rd** foregå via **Str** på grund af sporarbejde i **Ar**. Ak ja, Museumstog må savne "**Den skæve**" i dag. (LuJ via BL)

Det var tog VM 6483 (SI-Rd) i **Ho** (219/23). Mere står under **KØREPLANER** TA 9464 gældende for **fredag 27. juni 2014, søndag 29. juni 2014 og søndag 13. juli 2014**. (BL)

**SPECIALKØRETØJER
SKROTBUNKEN**

FASTE ANLÆG

On 21/5 2014

Rettelsesblade 73-76 til TIB-S

Strækning 32. Lg-Str

Overkørsel 141 opgraderet til halvbomanlæg.
Rettelsesblad 74. Side 699-2
Side 702-2. Rettelsesblad 75

Strækning 36. Ar-Gr

Europaplads T nedlagt.
Rettelsesblad 76. Side 802-2
Side 815-2.

Kilde: **TIB-S**, rettelsesblade 73-76, **onsdag 21. maj 2014**



Efter otte år er Eu fjernet fra TIB (V)/TIB-S men ikke fra TKV 15

Så skete det! Efter over otte år uden standsende tog! Sidste dag med standsende tog var **lørdag 7. januar 2006**.

Fra **søndag 8. januar 2006** står **Eu** i km 0,9 stadig i publikumskøreplanen, men ud for alle tog står der kun en lodret *.

Eu står stadig i TKV 14 og det gør **Eu** også i TKV 15. Det er let at fjerne et togekspeditionssted fra TIB-S, men det kan tage mange år *eller måske slet ikke lade sig gøre fra TKV?* Redaktionen af TKV 15 har siden **onsdag 21. maj 2014**, hvis den ellers læser TIB-S, vidst, at **Eu** skulle fjernes fra TKV 15. (BL)

/6 2014

Halvering af antal La på Vestkystbanen

Her **primo juli 2014** er der sket er ret så betragtelig reduktion af La. **Torsdag 30. januar 2014** var der 11 La med samlet længde på 14,8 km fordelt over 7,2 km på 6 **40**, 1 **60**, 4 **80** over 146,4 km **Es-Str** = 10,1 %.

Nu er der langt om længe blevet ryddet op. Bemærkelsesværdigt er det, at de 59,9 km **Es-Sj** er rensat for La og ingen er »gemt væk« som Fast hastighedsnedsættelse. Det er ofte almindeligt tilfældet, når en La er mere end seks måneder gammel; så ser den ikke så midlertidigt ud.

Lm-Rj

De to mest iøjnefaldende er La 40 i km 127,8-128,0 **Lm-Rj** lige N for det nogle I-signal i **Lm** (Lem). Der var syv skinnestød på de 0,2 km, og enhver passager kunne tydeligt mærke og høre det gong, det gav, når en aksel kørsel over det mellemrum af en længde på omkring 15 mm mellem to vestre skinner få meter fra I-signalet.

Ved dette skinnestød vandrede skinneoverkanten ud i fri luft fra den nordre skinne til den søndre, fotograferet med et vinkelbillede **mandag 26. august 2013**. Der er nu kørt skærver ud på det dårlige 0,2 km spor, og hastigheden fordoblet fra La **40** til La **80**! Ren svir!

Der er Fast hastighedsnedsættelse på La **75**. De fleste tog har 10 minutters køretid om de 12,2 km = 73,2 km/t. i gennemsnit. Der kan måske vindes 10 sekunder! At den 0,2 km lange La **40** er forsvundet, er en stor tidsmæssig gevinst.

(BL)

Ti 3/6 2014

Rettelsesblade 78-79 til TIB-S

Strækning 33. Ho-Vj

Signalafhængighed overkørsel 20 og 21 i Tvis.

Side 723-2. Rettelsesblad 78

Signalafhængighed overkørsel 20 og 21 i Tvis.

Side 740-2. Rettelsesblad 79

Kilde: **TIB-S**, rettelsesblade 78-79, **tirsdag 3. juni 2014**

(BL)

Ti 24/6 2014

Forside > Baneprojekter > Sjælland > Løjre-Vipperød > For naboer til banen > Nabolinformation Løjre-Vipperød > Banedanmark må arbejde uden for dagtimerne i Tølløse og Vipperød
Banedanmark må arbejde uden for dagtimerne i Tølløse og Vipperød

Banedanmark må arbejde uden for dagtimerne i Tølløse og Vipperød

Som det kan ses ude ved banen, har vi meget travlt med ombygningen af stationen. Vi har tidligere meddelt, at vi hovedsageligt arbejder om dagen og kun undtagelsesvist om natten og i weekender. Nu og 3-4 uger frem vil vores entreprenører imidlertid være nødt til at inddrage aftenen, natten eller weekenden til at arbejde for at overholde tidsplanen.

Det skyldes forskellige ting, som tilsammen udfordrer vores tidsplan. Blandt andet har der været en periode, hvor vejret har været for varmt til, at entreprenøren kan udføre svejsearbejde. Dertil er vi stødt på jordtypen 'silt' i under-grunden. Det er meget finkornet jord, som man ikke kan bygge på. Det betyder, at vi må grave det væk og erstatte det med anden jord.

Dette og andre elementer i ombygningsarbejdet betyder, at entreprenøren er nødt til at arbejde om aftenen, natten eller i weekenden ind imellem. Ellers kan vi ikke overholde tidsplanen.

Undskyld vi forstyrrer

Vi skal arbejde med gravemaskiner, lægge skinner, skære skinner og svejse.

Vi er klar over, at det kan blive en belastning for vores naboer, og vi beklager de gener, som du kan blive udsat for.

Vi bestræber os på at udføre de mest støjende arbejder i dagtimerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20562>, **tirsdag 24. juni 2014**

(BL)

UDLAND

Ma 23/6 2014

Oplevelser i Gudbrandsdalen



Hør lyden fra vandmasserne!

I sidste uge, uge 25, blev der rejst fra **Lillehammer** til **Otta** for i første del af denne uge at fotografere toggangen. Sidste år var der reserveret syv overnatninger på campingpladsen i **Otta** for at gøre det samme, men en kraftig flom havde indstillet toggangen. Skaderne ved **Kvam** blev besigtiget, og de blev filmet af fem personer. Se en film herom på 13 minutter:

Søg derefter »Flom i Kvam mai 2013«. Den er vist > 11.522 gange. Det er utrolige voldsomme vandmasser, der strømmer ned gennem dalen.

I år er der kun bestilt tre overnatninger, for sæt nu der kommer flom igen og indstiller togdriften, som det skete i **juni 2011** og **juni 2013**. **Otta** ligger i km 297,24.

Mandagens observationer

Operatør	Litra	Nummer	Tog	Sted	Kl.	Bemærkninger
NSB	BM	93.11+61	2340	Otta	09.35½	Krydser 103 m bro over Otta
JBV				Otta	10.25	Spor 0 fjernes, <i>permanent?</i>
NSB	EI.18.	2250	42	Otta Sjoa	11.36½	Krydsningsforlægning til Sjoa
NSB	BM	73002	41	Sjoa Otta	11.47½	11½ minut senere
NSB	BCM	93.61+11	2343	Otta	13.33½	Krydser ovk i sydenden
CG	185	709-4	5731	Sel Otta	14.48	Udsigt ved Mæhlum Gård
NSB	BFM	73108	44	Storrusten	17.42½	Km 288,14, nedlagt 1966
NSB	EI.18.	2257	45	Storrusten	17.45½	Ved den gamle holdeplads
NSB	BFM	73102	46	Otta	19.29½	Ankommer i spor 1
NSB	BM	73015	47	Sjoa Otta	19.33	Ved ovk

(BL)

Ti 24/6 2014

Otta og Otta-Sel

Morgensol

Ved 5-tiden står solen bag fjeldet, og der er en klar himmel.

– *Mon der er solskin på banegården i Otta kl. 6.30?*

Det må undersøges, og der cykles derned. Nej, ikke på den **gule** stationsbygning, men på rundremisen og de to gamle rangermaskiner oppe på den gamle læssevej. Kl. 7 er der sol på den **gule** stationsbygning.

Oppe på sporet oven for **mdt Otta** holder det samme materiel, som der holdt nede på pladsen i **juni 2013**.

Falmet grøn rangertraktor fra Deutz A4L 514 med fabriksnummer 55175 kan ses på <http://jernbane.net/bo/subpage.php?s=3&t=164>, hvor den har stået eller været i drift. Det var på **Vinstra kraftselskab sidespor** i km 261,00, længde 2,6 km.

Dagens strækningsbilleder

Næste kørsel på afspærring sker kl. 9.15 ned mod **Otta**. I dag skal billederne tages mellem **Otta** og **Sel**, hvor dalen er bred og flad. Formiddagens første tog er tog 2340 (Ånd-Lhm), der antagelig køres med det samme togsæt som i går. Der er skyfri himmel, og tog 2340 har standsningstid 9.32-33. Ved vejbroen over elven **Otta** rejser sig det store spørgsmål sig:

– *Cykle til højre med togets kørselsretning og derved have tid nok. Fotostederne kendes fra sidste år i **juni** og i går? Eller cykle til venstre imod toget måske 5 km N for **Otta** for at komme til det åbne land og helst over på modsatte side af banen – solsiden. Det kræver en overkørsel. Fotostedet skal være nået 9.28!*

Pelsen voves. Til venstre og træd til! Det åbne land nås endelig, og den elektriske sikrede overkørsel ved det gamle trinbræt **Holeløken (1937-1966)** i km 300,92, besøgt **fredag 7. juni 2013**, krydses, en markvej følges et par hundrede meter til en knold, de isolerende cykelbukser tages af (farligt tidsforbrug), frem med fotokassen, der på forhånd er stillet til ☀ og 200 iso, gården til venstre er det rette sted i motivet, trykke af og bing: toget fotograferet det rette sted til højre, korrekt fastfrosset! Puha, det var en hårdt race. Ja, hvad gør man ikke for sin hobby!

Om en time skal der køre et sydkørende, fakultativt godstog, og en anden ovk fører en markvej over på østsiden til en passende knold at stå på og en rød ejendom til venstre i billede. Baggrund er bjergene N for **Sel**. En ældre mand med en trillebør har gået fra et hus og ad et længere stykke på landevejen, krydser ovk og er kørt hen til den ukrudtbevoksede fotoknold. Nu er det nødvendigt at spørge om lov til at fotografere her. Det er et læs haveafald, han tømmer af. Jeg fortæller om den ulykke, der sidste år i **juni** skete N for **Sel**, hvor en 53-årig mand fra **Otta** blev slået ihjel i sin bil, da en måske 20 tons stor sten styrtede ned ad bjergsiden og knuste bilen på **E6**. Vi snakkede også om **Kvam**, hvor flommen væltede flere huse. Hans hus var også blev delvist knust, da store sten oppe på bjergsiden ramte det. Der måtte fjernes 1.000 m³ sten og grus fra ejendommen lig med 100 lastbilfulde.

**VARSAM – TOG
STENG GRINDA**

De omtalte skader forårsagede af flommen ved **Kvam** på banen er beskrevet i tidsskriftet »Jernbane«, Jernbanemagasinet nr. 4-2013, side 16-20. Overskifter på side 16:

Milliardskader krever samordnet indsats

- Dovrebanen ble påført nesten 300 flomskader – seks ganger så mange som i 2011.
- Banen trenger mer robuste anlegg, sier banesjefen, som varslar at det vil ta ett år i sette banen fullverdig i stand igjen.
- Flommen ødela for mer enn én milliard kroner – totalt for Gudbrandsdalen.
- Fylkesmannen vil ha en samordnet innsats for å unngå tilsvarende ødeleggelser i framtida.

Se bilder af de store skader på

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/25023/Jernbanemagasinet%20nr4%202013.pdf>

Min arbeidsdag

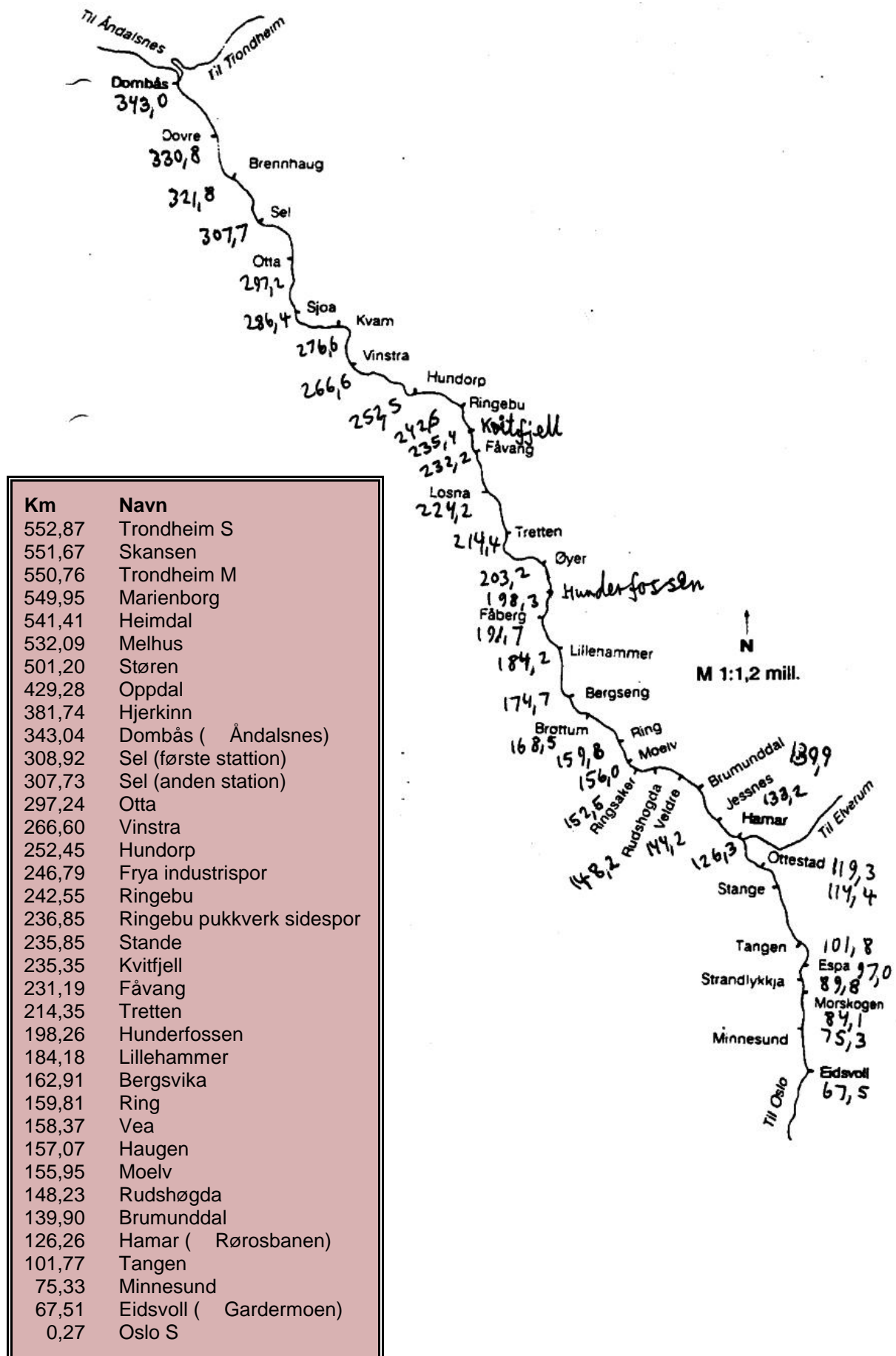
Ragnarokk på Dovrebanen

<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Jernbanemagasinet/Min-arbeidsdag/Ragnarokk-pa-Dovrebanen/>

Dagens observationer

Operatør	Litra	Nummer	Tog	Sted	Kl.	Bemærkninger	
NSB	220.	153	Otta	06.33		Deutz A4L 514, fabriksnummer 55175	
NSB	220.	153	Otta	06.46½		A4L 514, Vinstra kraftselskap	
NSB	120	1 002-5	Otta	06.49½		76 NSB, ved rundremise	
JBV			Otta	06.59½		Skinnecykler på drejeskive	
NSB	BM	93.11	2340	Sel	Otta	09.30	Ankom på cykel et minut før!
JBV			Myra			09.54½	A 427 MRA blokpost, km 303
CL	185	699-7	5902	Sel	Otta	10.56½	+ 8
JBV				Sel	Otta	11.03½	Hov, et lok med arbeidskøretøj
NSB	EI.18.	2257	42	Brennhaug	Sel	11.27	Passerer Laurgård, nedlagt 1966
CL	185	678-0	5910	Sel	Otta	11.42½	Blev overrasket
NSB	BM	73	41	Otta	Sel	11.59	218, endelig
JBV				Sel		14.21	Den nye Sel åpnet 1994
CG	EI 14.	2181	5731	Sel		15.27	223, passerer i skygge af en sky
NSB	BFM	73115	44	Sel	Otta	17.24	4/4 solskin
NSB	EI.18.	2252	45	Otta	Sel	17.57	+ 8 psv. i bagskud
NSB	943	0842-7		Otta	Sel	18.43	Litra Xbu på Otta omformerstation
				Sel	Otta	18.48	Sidespor til omformerstation th.
NSB	BFM	73108	46	Otta		19.30	Under indkørsel i spor 2
NSB	BM	73002	47	Otta		19.32½	Andet tog ved krydsning
NSB	BM	73002	47	Otta		19.36½	Skal afgå 19.37
NSB	BFM	73108	46	Otta		19.36½	Afgik ±0

Kort over Eidsvoll-Dombåsbanen



Beskrivne holdsteder i Norges-beretning. Denne oversigt er lavet for at kunne få stationsremsen bragt i rækkefølge. Ej komplet.

(BL)

Tre tog i Otta på én gang

Tog 2040 (Ånd-Lhm) køres atter i dag af NSB BM 93 11. På campingpladsen pakkes kuffert, der ryddes op og betales for overnatninger og leje af cykel. I dag er det afrejsedag, og rejsen forsætter med tog 42 (Tnd-Osl) fra **Otta** til **Støren** og **Tnd** (Trondheim S)

Da stationen nås kl. 11.20, ses en sølvblank 185 at holde med godsvogne i spor 4. Solskinnet kommer fra modsatte side, og der er kun 10 minutter til tog 42 skal ankomme. En katastrofe at gå glip af et billede fra østsiden for enden af læssevejssporet med en **gul** skysstasjon, en træbeklædt grøn bjergside og en knaldblå himmel uden en sky i sigte. Afrejse skal ske med det nordkørende tog 41 (Osl-Tnd) standsende 33-36, så det burde kunne nås med småløb med den toakslede kuffert med to hjul. Ovk lige S for det sydlige indgangssporskifte passerer, hen ad asfalten forbi vareindlevering til **Rema 1000** (norsk firma), efterlade kufferten og spæne hen til det to meter høje trådhegn. Cyklen til at stå oppe på savnes, men skærmen på kameraet kan vippes ud, og kameraet holdes med bunden opad i strakte arme. **cargolink** 185 682-2 er pænt vasket. Så gælder det om at løbe og trække kufferten hurtig over den sydlige ovk, inden tog 41 aktiverer den.

Tog 5902 skal standse i **Otta** kl. 11.18-25, og tog 5910 passerer kl. 11.51, og da en lfk går over til 185'en, spørges om tognummeret er 5902 eller 5910?

– *Tog 5910!*

Tog 41 (Osl-Tnd) ankommer 11.34 (21) som det andet tog med NSB BM 73 008.

Tredje tog er tog 42 (Tnd-Osl) med ankomst kl. 11.42 (212). Et drømmebillede opstår med EI.18 2248. Tre tog på én gang i **Otta**.

Fra Otta rejses 203,96 km til Støren

Fra **Otta** i km 297,24 afgang med tog 41 (Osl-Tnd) kl. 11.43 (27).

Dombås km 343,04

Standsnings i **Dombås** spor 2 kl. 12.10-13 (26/26), hvor tog 2351 (Dom-Ånd) til **Raumabanen** holder i spor 1. Det er NSB BCM 93.52+BM 93.02.

Perler på et spor

Raumabanen er Norges mest spektakulære togstrekning. På turen fra Dombås inn i Romsdalens eventyrverden ligger naturopplevelsene tett.

Ufattelige fjeldformasjoner og ditto ingeniørkunst er hva du får oppleve, hvis du reiser med Raumabanen. Togstrekningen, som går fra Dombås i Oppland til Åndalsnes i Møre og Romsdal, tar drøyt halvannen time. Den fører deg gjennom et landskap som vil lamslå selv de mest blaserte reisende. Toglinjen går langs stupbratte fjellsider, over fantastiske broer, gjennom 180-graders «vendetunneler», fra øverst i Romsdalen der den følger elven Rauma, helt ned til Åndalsnes og fjorden. Raumabanen går fra Dombås i Nasjonalparkriket til Åndalsnes i Møre og Romsdal. Det er fire daglige avganger og på den 114 kilometer lange turen med en høydeforskjell på 655 meter er det 32 broer og 6 tunneler. Raumabanen korresponderer med Dovrebanelen (Oslo-Trondheim) på Dombås. ■

Kilde: **FJELL**, Gratis magasin, Nasjonalparkriet Reiselev AS, Utgave 5, oplag 65.000, 2014, side 10

Oppdal km 429,28

Det var godt, at opholdet på seks timer mellom til tog 41 og tog 45 ikke blev valgt til denne station, der har en flot **gul** stationsbygning bygget i træ med **blå** vindskeder, for hele bygningen undtaget taget er indhyllt i et **blåt dække** over et stillads. Det er en totalt istandsættelse, men en sådan **blå** plastfarve ser ikke godt ud på billeder. Inspirationen til at gøre ophold her skyldes et billede fra **søndag 24. november 2013**, hvor der under en standsnings med tog 41 i snevejr var lavet et hurtigt perronbillede.

Det kunne ellers have pyntet med et par åbne godsvogne i spor – vist – 4:

NSB Xbf 40 76 943 6 022-0 Sidetippvogn [17800 kg] (-8,84 m-9 Km/h 80

NSB Xbf 40 76 943 6 02?-? Sidetippvogn [17800 kg] (-8,84 m-9 Km/h 80

I snefoget i vinter holdt der også en åben godsvogn.

Det, der sløjfer **Oppdal**, er ingen tog – ifølge toggrafen – standser i tidsrummet fra kl. 13.05 (tog 41) til kl. 15.58-16.01 (tog 44). *Næste tre timer uden plantog i dagtimerne på en strækning mellem et*

civiliseret lands hovedstad og tredjestørste by! Tog 5734 (Tnd-Alb).pass. kl. 15.11, kører Lørdager unntatt helligdager og dag etter helligdag, altså ikke i dag.

Støren km 501,20

I stedet blev det til Støren, der er en forgreningsstation, hvor banen over **Røros** til **Hamar** drejer fra mod SØ. Desværre er stationsbygningen også – som i **Oppdal** – skjult bag stilladser med presenning over. Der vil være et ophold fra tog 41's ankomst 13.54 til afgang med El.18-tog 45 kl. 20.05 og en del mere toggang at se på. Den fungerende spørger om, hvornår der vil komme et godstog.

– Om 4 minutter!

Så kan det ellers være, at ventesalen blev forladt uden kuffert! Et stort containergodstog buldrer igennem kl. 14.15½. Da toget ikke er vist på den grafiske køreplan, må den fungerende spørger.

– Tog 5732 er et ekstra tog.

Ved den lange remise holder der en NSB Di.3 603, en norsk MY. Her følger lidt om togangen

Operatør	Litra	Nummer	Tog	Sted	Kl.	Bemærkninger
CG	El.14	2199	5732	Støren	14.15½	Gennemkørende
NSB	BFM	73102	44	Hovin Støren	15.07½	Lige før indkørselssignal
NSB	BM	93.06+56	1740	Hovin Støren	16.00	Fra Rotvoll langs Gaula
NSB	BCM	93.56+06	1741	Støren	16.17	Returnerer til Tnd
NSB	Di.3	603		Støren	16.24½	+ se tegning
EVULW	09-16/4SY		88509	Soknedal Støren	16.55	Hov, set før, læs efterfølgende
NSB	BFM	73108+8	46	Støren Soknedal	17.03½	Op ad stigningen
NSB	BM	9210+60	415	Støren	17.19	Under indkørsel fra Røros
NSB	BM	93.01	416	Støren	17.24	Tog til Røros
GC	185	712-8	5731	Soknedal Støren	17.40	+ 12, kom lydløst

Norsk Jernbaneklubb, Trøndelag

Materiel i og uden for den nordligste remise i **Støren**

Z G

BR 21201 m. graffitil + BFS 91 62. 206 040 + 21 RIV 76 NSB 825 6 002-4 Ibbpls THERMO KING (senere nr. 42 76 NSB 82 75 002-6 Ibbghnps)

Spor 2

B3 K 25664 + 03 24051 **Konferansevogn** + A2 24004 **København H**

Spor 1

NSB Di.3 603 + B3-2 25561 + BF11 21521 + AB 11 K 24 114 + Fvde 19009

| _____ Rangerhoved _____

| _____ Strækning mod **Trondheim S** _____

Spor 2 (fortsat)

21 RIV 76 NSB 825 6 033-9 Ibbpls + NSB 42 76 827 5 001-8 Ibbghnps + 43 76 NSB 226 8 239-5 Hbbis-tt **Privatvogn**. Forvaltes av **Ofofbanen AS**. Hjemmestation **Narvik**.

Privatvogn
Forvaltes av
Ofofbanen AS
Hjemmestation
Narvik

Spor 1 (fortsat)

NJK lagervogn + 21 RIV 76 NSB 150 0 242-5 Gbs Lagervogn, Jernbaneverket **30-39-2010 MAX 80 KM/T**

På <http://njk.no/trondelag> er lokalafdelingen af Norsk Jernbaneklubb, **Trøndelag**, beskrevet, men en oversigt over deres materiel er ikke fundet.

Det er mange bogstaver i det lange underlitra: hele syv bogstaver!

Ved den sydlige remise i Støren

Ved den anden remise S for holdt Jernbaneverket **30-39-2004 MAX 80 KM/T**

S for denne remise eksisterer der en ikke åben drejeskive med træskur og cementtårn, der kunne ligne et gammelt vandtårn.

På vej ud til den tilsyneladende spændende kurve, hvor der S for stationsgrænsen må være gode fotomuligheder fra vejen lidt højere oppe, ses der i indkørselssignalet et . Hurtigt hives forevigelsesmaskinen frem, da **FILSTALEXPRESS UNIMAT 09-16/4SY** fra **LEONHARD WEISS 88509** kommer til syne. Dét nummer virker bekendt; den maskine er vist fotograferet i **Vg!** Senere findes det tidligere billede af **88509** fotograferet i spor 3 i **Vg mandag 6. august 2012**. Ja, der kan man bare se!

Operatør	Litra	Nummer	Tog	Sted	Kl.	Bemærkninger
JBV				Støren	19.32½	Stationsbygning istandsættes
GC	EI.16	2206	5706	Støren	20.02	Ankommer i spor 2
NSB	42 46 443	2224-5		Støren	20.02½	Lgns
NSB	EI.18.	2255	45	Støren	20.03½	Ankommer i spor 1

En billet til tog 45 var købt i **Otta** og kostede 102 NOK, og der køres – naturligvis – med en EI.18 til endestationen:

Trondheim S km 552,87

CL	185	707-8		Tnd	20.43½	S-Rpool med godsvogne carg-link
NSB	226	01		Tnd	20.48½	Klar til at trykke de 8. psv. ud
NSB	EI.18.	2255	45	Tnd	20.48½	Netop ankommet
CL	Z71	744		Tnd	20.59½	+ 4 gsv. på pladsen
Kl. 21 ankommer fra N rød 92 80 1261 009-5 D-NTS + blå T66404 + blå T66403 i spor 6.						
	Ladejarl	800		Tnd	21.14	Kai 67.1 Brattorpongtongen
	Trondheimsfjord I	810		Tnd	21.15½	Kai 67.1 Brattorpongtongen, katamaranfærge
CN	312	005-0		Tnd	21.20½	Rg
CN	EI.16	2204		Tnd	21.28	Rg
CN	185	712-8	5708	Tnd	21.39	Har afgang 21.53
NSB	EI.18.	2255	406	Tnd	21.39	På stammen, afgang 23.13.

Togselskap som driver trafikk i Norge:

GC [< CargoNet](#) <http://www.cargonet.no/>

CL [carg-link](#) <http://cargolink.no/>

Yderligere nyttige links: <http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyttige-lenker/>

Norsk Jernbanemuseum <http://www.norsk-jernbanemuseum.no/no/samlinger/rullende-materiell>

På den sydlige kommandopost lige N for **Skansen bru** i km 551,79 er monteret nogle store bogstaver **Stellwerk 1**, men dette Stellwerk ser ikke ud til at være i brug til dets oprindelige formål. Det bruges til noget andet. Deres link er www.stellwerk1.no, men på web-siden for <http://www.stellwerk1.no/> er der intet virksomt link.

Overnatning i **Tnd** sker ved en bekendt.

(BL)

To 26/6 2014

Ombygning af spor og perron i Trondheim af afsluttet

Ultimo november 2013 blev **Tnd** (Trondheim S) besøgt for anden gang, og på dette tidspunkt var spor 1 og 2 fjernede for at kunne lægge nye spor. Nu er ombygningen af stationen blevet færdiggjort, hvilket kan læses i følgende artikel:

Trondheim S udvikles til et fullverdig knudepunkt

26.05.2014 Jernbaneverket er nå ferdig med det første byggetrinn på Trondheim sentralstasjon. Mange viktige forbedringer er gjort, og med neste byggetrinn vil stasjonen bli et fullverdig knutepunkt for all kollektivtrafikk.

...

Jernbaneverket er nå ferdig med det første byggetrinn på Trondheim sentralstasjon. Mange viktige forbedringer er gjort og 10. juni er det offisiell åpning.

...

Kilde:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Pressemeldinger/2014/Trondheim-S-utvikles-til-et-fullverdig-knutepunkt/>

Skansen

Bygningen **Skansen** ligger i km 551,67 og er bygget af træ malet i sandfarve og med skifertag. 120 m længere inde mod **Tnd** ligger **Skansen bru**, en klapbro med en længde på 52 meter. Den kan ses på <http://trondheimhavn.no/skansen-bru.aspx>

Trondheimsfjord II, hjemhavn **Tnd**, kan ses på

<http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/257114400>

Kiosken Naveren i stationsbygningen sælger et klassiske postkort mod et godstog i **Hell** fremført af et damplokomotiv. Der føres forbavsende nok mange tyske jernbanehefter, bl.a. Eisenbahn Journal, Eisenbahn Kurier, MIBA og et amerikansk med plandamp i 1940'erne.

Operatør	Litra	Nummer		Tog	Sted	Kl.	Bemærkninger
NSB	Di.4	654	471		Tnd	07.38½	+ 5 psv. afgår
NSB	Di.4	655	476		Tnd	07.46	Afgik fra Bodø 21.10
CN	312	006	?		Tnd	07.53½	Ankommer fra eller kører til Bodø?
NSB	Fde	19021	476		Tnd	07.54½	Containervogn
NSB	EI.18.	2249	42		Tnd	08.06	(grå), toget kommer fra p-rist
CN	226	01			Tnd	08.14	Rg med samme fra tog 476
NSB	EI.18.	2249	42		Tnd	08.26	Kører over Skansen bru
CL	Z71	744			Tnd	08.43½	Telebillede ved sporstopper
	M/S	Richard	With		Tnd	08.55	Kai 2, Pir 1
	M/S	Finnmarken			Tnd	08.55	Kai 1, Pir 1
GB		95	1		Bergsligata	18.01½	Lige før stoppested
GB		94	1		Bergsligata	19.01	Roald Amundsens Vei
CL	T66	404	5912		Tnd	Skansen	19.45½ + CL 185 683-0 på Nidelv bru
CN	226	10			Tnd	20.40.22	På p-risten
NSB	BM	9213	10385		Tnd	20.53.38	Tog 45 er endnu ikke kommet
NSB	EI.18.	2255	45		Tnd	21.02.24	Kører 25½ efter tog 10385
CN	226	14	5708		Tnd	21.08.21	Kommer med containervogne
CN	185	712-8	3708		Tnd	21.41.10	Afgik +13
NSB	EI.18.	2255	406		Tnd	23.15.50	Passerer Skansen bru 3 min. efter solnedgang!

(BL)

Fr 27/6 2014

SDS Hansteen

Her til morgen gælder det, som i går **torsdag**, tog 471 kl. 7.38 mod **Bodø**, tog 476 an kl. 7.47 fra **Bodø**, begge med Di4, og kl. 8.23 afgår tog 42 (Tnd-Osl), som trofast er fotograferet hver dag med en EI.18.

Efter at have fotograferet morgentoggangen og to ankommende færger fortsættes cykelturen hen til **Nyhavna**, som det var blevet anbefalet. Her skulle der ligge ubåde, men der ses kun tårnet fra **S 300** ligge på kaj. Til gengæld ses ovre ved **Ladehammerkaia, kaj 56**, et ældre, slank træskib med en høj, sandfarvet skorsten. Hov, der kommer røg op, et dampskib. Over og kigge. DS **HANSTEEN**, er bygget i **1866** og var statens første forskningsfartøj. Det blev brugt til at tage vandprøver og lodde vanddybder. Lige som det lykkes **tirsdag 17. juli 2012**, da det lå ved kaj i **Ab**, at komme ned i maskinrummet på **D/S Børøysund, Oslo**, bygget i **1908** i **Trondheim**, lykkedes det også her. Skibet medbringer i »tenderen« 5 m³ vand, der kondenseres, og 8 tons kul. Mere kan der læses på fartøjets hjemmeside www.hansteen.no

SDS Hansteen

ANNO
1866

Midt i Trondheim finner du det flytende kulturminnet SDS "Hansteen". Bygd i brytningstiden mellom seil og damp som Norges første forskningsskip i 1866. I dag er "Hansteen" verdens eneste seildampskip og verdens eldste forskningsskip.

Dette klenodiet ble nylig restaurert for nærmere 9 millioner kroner og framstår i dag som er perle blant norske veteranfartøyer. Ikke rart at den står på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer! ...

Læs mere om »Verdens eldste seildampskute« på <http://www.hansteen.no/> og http://no.wikipedia.org/wiki/DS_%C2%ABHaarek%C2%BB

Andre, ældre skibe kan ses på:

<http://www.fjordtours.com/no/> og <http://www.hardangerogvossmuseum.no/norsk/aktuelt.aspx>

Tog 45 (Osl-Tnd)

Denne sommeraften med skøn aftensol skal El.18-toget fotograferes ved passage af træbygningen på **Skansen**. Der stilles op på det kommende landfæste, hvor den nye gang- og cykelbro skal bygges over **Skansen Gjestehavn**. Det passer lige med at holde kirketårnet på **Ilen kirke** fri af den sandfarvede træbygning på perronen.

Kl. 20.43½ (+2½) passerer NSB El.18 2255 + B5-5 26019 + B5-3 26050 + B5-3 26006 + FR5-1 21726 + B5-6 26034 + B5-3 26024 + BC5-3 26045 + A5-1 26057; alt i **rødt**.

Efter passagen af **Skansen bru** kan der laves flere telebagskud. Rangermaskine Z41 744 er parkeret op mod sporstopperen lige før **Skansen Gjestehavn**.

Kl. 20.55 trykker fra N **< CargoNet 226 10** NSB BC5-3 26036 ned i spor 4 for at trykke de 8 **røde** psv. ud på p-risten.

Kl. 20.56 holder El.18 2255 på den dobbeltsporede klaffebro **Nidelv bru**, lkf har skiftet førerrum og begynder at rg gennem spor 6 på vej ud til **p-risten**.

Nkm

34,67	Stjørdal
32,86	Værnes
31,54	Hell
3,49	Leangen
1,77	Lilleby
0,94	Lademoen
0,48	Nidelv bru klaffebro 190 m
552,87/0	Trondheim S
551,79	Skansen bru klaffebro 52 m
551,67	Skansen
551,37	Nidareid tunnel 120 m
550,76	Trondheim M
549,95	Marienburg
546,44	Selsbakk
541,41	Heimdal

Beskrevne holdsteder i Norges-beretning. Denne oversigt er lavet for at kunne få stationsremsen bragt i rækkefølge. Ej komplet.

På opdagelse fra km 0,0 og N på

Der cykles over **Nidelv bru**, og i km 0,94 nås et trinbræt med navnet **Lilleby**. Der er en lille **gul** skagenfarvet, toetages bygningen, der været en stationsbygning. Den var den første station på **Meråkerbanen**, og billeder af den kan ses <http://jernbane.net/bo/subpage.php?s=3&t=172>

Mellem de gamle huse N for kommer NSB BDFS 9291+ BM 9215 til syne kl. 21.28, men da ingen – heller ikke fotografen med en mountainbike for enden af perronen – skal med, passerer tog 450 (Steinkjer-Lerkendal) langsomt (+½).

Aftentoggang ved Skansen

Færger ligger til kaj ved **Brattørkaia**.

St. Olavs pir

Pir staves på dansk pier¹⁾. Da der cykles ad cykelstien på **St. Olavs pir**, holder der et containertog med to maskiner foran. Så bliver der ellers trådt i pedalerne, for det kan afgå hvert øjeblik. Og det sker i de dage – nej sekunder – da stien ender ved den endnu ikke byggede cykelbro over **Skansen Gjestehavn**, der først bliver færdigt til **august 2014**. Her 12 minutter efter tog 450 passerede **Lilleby**, er de to elektrikere nået over **Skansen bru**, men på et par gode telebilleder kan lokomotivnumrene læses.

Der skal afgå et godstog kl. 21.42. Det *kunne være* tog 5718 (Tnd-Drivstua) helligdag før hverdag, Drivstua-Dombås hverdag etter helligdag. Kjøres bare etter særskilt kunngjøring, (+11).

Kl. 21.40½ lykkedes det at forevige i det dejlige, bløde aftensolskin nattog 406 (Tnd-Osl) på et dejligt telebillede: NSB El.18 2255 + FLAB-2 21085 + FLAB-2 21095 + FR5-1 21726 + B5-3 26006 + B5-3 26050 + B5-5 26019 + B5-3 26036.

Tog 406 ved Skansen

I aften må der ikke ske det, der skete i aftes: kom et halvt minut for sent til solnedgangen. Derfor ankommer cyklen med en fører kl. 23 til **Skansen**, hvor der en god udsigt over **Trondheimsfjorden** og solen, der desværre ikke vil forsvinde under horisonten, men bag bjergene på den anden siden af

¹⁾ **Pier** [pi'r] (-en, -er) bolværket bygget ud fra kajen i en havn, anlægsbro ■ eng., i 1100-tallet *per* af lat. *pera*, opr. uvis. Kilde: **Dansk Fremmedordbog**, Munksgaards ordbøger, 1997, ISBN 87-16-11400-0, side 732, 3. spalte.

fjorden. Et godstog ses fra en udsigtsrampe ved vandet og jernbanebroen. Det må være en viderekørsel af det godstog, der ankom nordfra kl. 21.49½.

Sovevognstoget tog 406 (Tnd-Osl) med El.18 2255 passerer **Skansen bru** kl. 23.17.

Godstoget må komme lige efter, så der cycles op til tunneludmundingen, cyklen trækkes ind gennem to rækker buske, og kl. 23.25½ passerer El.16 2206 med det lange godstog. Der er lys til et billede ti minutter efter solnedgang.

(BL)

Lø 28/6 2014

Kørsel på Thamshavnbanen

– Hvorfor prøve at køre en tur på denne bane?

Sidste år faldt blikket på en side i **Veiatlas Norge**, Statens Kartverk, målforhold 1:300.000, **1998**, hvor der i en havneby med navnet **Orkanger** 30 km SV for **Tnd** (Trondheim S) udgik en jernbane. Det så spændende ud, for den endte blindt længere oppe i dalen ved en by med navn **Løkken**. Nej, ikke **Løkken** på HLA, der lukkede **søndag 29. september 1963**. Det måtte være eller have været en veteranbane, og desværre findes der ikke en kortfortegnelse over alle jernbanemuseer og veteranbaner som i det årlige, svenske hefte » **Tågsommar** «.

Der var svært på internettet at finde noget som helst om denne bane. Resultater kom først, da der blev søgt under ordene "Løkken museum Norge". Det viser sig at være Thamshavnbanens Venner, der driver banen i samarbejde med Orkla Industrimuseum. Banen åbnede i **1908**, og er den første elektriske jernbane i **Norge** med en spænding på 6,6 kV AC og 25 Hz, senere 6,8 kV AC. Banen har 1000 mm sporvidde.

Det kunne være en interessant jernbane at besøge, så i **januar 2014** blev der skrevet til en kontaktadresse for at få en køreplan for **sommeren 2014**. Kørslen skulle begynde **lørdag 21. juni 2014**, så rejsen til **Norge** kunne planlægges herefter.

Denne anden **lørdag** i kørselssæsonen rejses der fra **Tnd** med en bus, der skal ankomme til **Orkanger Skysstasjon (Orkdal)** kl. 10.29. Derfra er der 0,4 km at gå til den nordligste station, banen trafikerer: **Bårdshaug**. Her skal dagens første tog ankomme kl. 10.40, så et ankomstbillede vil kunne laves.

Bårdshaug km 3,14, kote 11,5

I **2008** blev en ny stationsbygning – bygget i træ magen til den i **Fannrem** – bygget. Der ligger små sten på perronen, og der er ryddeligt. Billetsalget er åbent, og en tur/retur til **Løkken** koster 150 NOK. Stfs meddeler, at tog 1 er forsinket; det skyldes vist mange La.

En nyslået græsplæne på hver side af banen i indkørselsenden med birketræer er gode omgivelser til et ankomstbillede. Kl. 10.55½ bremser det **blå** lokomotiv Nr. 2 (British Westinghouse 1908), **verdens ældste vekselstrømslokomotiv**, + CFo 40 (III) (ST 10 (Aktieselskabet Skabo Jernbanevognfabrik Skölen pr. Kristiania * 1908 *), træsider.

+ restaurantvogn ST Eo 220 (Skabo Vognfabrik Kristinia 1893) leveret til den dengang metersporede strækning til **Rørosbanen**. Ombygget på eget værksted i **1995** med **blå** sider.

Tog 1 ankommer kl. 10.57 (217). Den sidste ovk er i uorden, så tgf må tænde den. Da toget er kørt ind på stationen, er ovk stadig sikret; en fejl. Maskinen rg hen i nordenden, hvor sporet ender i ukrudt og opvoksende buskads. Omløb gennem det endnu rustne spor 2, der har fået lagt nye skærver.

Tog 2 afgår kl. 11.07 (27).

Kørsel Bårdshaug-Løkken 22,010 km

Der køres med omkring 30-50 km/t.

Standsnings i **Fannrem** (km 6,83, kote 15,2) 11.18½-20 (27). Stationsbygningen er bygget **1999/2000** som en kopi den originale, der i dag står ved **Bergmannskrona** på **Løkken Verk**.

Gennemkørsel i **Svorkmo** (km 19,35, kote 54,5) kl. 11.48½ (210½). Stationsbygning bygget i **1908**. Derefter stiger det 44 ‰, og efter en kilometer køres igennem **Klingliene tunnel** med en længde på 151 m. Den er først anlagt **1944/1945**.

Holdepunktet **Skjøtskift** i km 22,28 ligger i kote 140,9. På 2,9 km stiger det 86,4 meter! **Klingliene** er banens kraftigste stigning på 44 ‰.



Løkken km 25,15, kote 163,96

Ankomst 12.01 (211). Stationen er bygget i **1934** til erstatning for den første station, bygget **1910**. Der foretages omløb, og toget parkeres i spor 2, indtil det skal returnere som tog 5 kl. 15.00.

Kørslen til ned **Svorkmo** og tilbake som tog 3 og 4 er afløst.

Der ligger i nordenden af stationen to remiser, der er aflåste, og i sydenden holder der noget materiel, men her ved middagstid er solen lige imod, så i stedet besøges:

Orkla Industrimuseum

Det koster 65 NOK i entré, men et besøg er vigtigt, for herinde holder tre jernbanekøretøjer:

Lokomotiv 8 malet **blåt** og blev leveret af ASEA i **1917**.

Lokomotiv 5 malet **blåt** og blev leveret af Skabo Jernbanevognfabrikk og NEBB, sat drift i **1950**.

Salonmotorvogn nr. 4 – Kongevognen, (b), er bestilt i **1908** ved britiske United Electric Car Company. Kongevognen er verdens eneste salonmotorvogn.

Orkla Industrimuseum

Museerne i Sør-Trøndelag AS – spennende opplevelser på Løkken Verk!

Gammelgruva – Thamshavnbanen – Informasjonssentret

www.oi.no

Kilde: Brochure på 12 sider

Guide Thamshavnbanen

Kilde: Guide på 36 A5-sider, **2011**, 25 NOK

Systematisk gjennomgang: Data, Historie, Jernbaneverkstedet og vognremissen, Stasjonerne (S) og holdeplassene (hp), Hva ser du utenfor kupévinduet?, Rullende materiell, Hvordan virker et elektrisk lokomotiv?, Hvem gjør hva på Thamshavnbanen?, Driften av Thamshavnbanen, Statistikk og Gammelgruva. Absolutt anskaffelseverdige.

Banens hjemmeside er

<http://www.oi.no/historie/thamshavnbanen/>

Her finner du sider om spesielle emner om Thamshavnbanen.

Bane: Teknisk beskrivelse | Stasjoner | Tidlige vekselstrømsbaner

Materiell:

Lokomotiv: El.lok 1-3 | El.lok 7-8 | El.lok 1 II | El.lok 5-6 | Diesellok | Damplok

Motorvogner: Motorsalongvogn 4 | Motorvogn 5-6

Personvogner: Personvogn 9-10 | Personvogn 11-12 | Restaurantvogn 220

Annet: Godsvogner | Kisvogner | Annet materiell.18/11, 2011.

Thamshavnbanen

Thamshavnbanen var Norges første elektriske jernbane med både gods og persontrafikk (i drift 1908–1974). Linjen ble opprettet som kisbane mellom Løkken Verk i Meldal og Thamshavn i Orkdal kommune. I dag drives Thamshavnbanen som museumsbane, og er verdens eldste vekselstrømsbane som fremdeles er i drift. Banen er fredet.

...

Banens bratteste stigning er på 44 ‰ som gjør den til Norges nest bratteste jernbanestrekning. I tillegg har den i dag Norges minste kurveradius på en jernbane – 60 meter.

Historie samt et strækningkort vises Wikipedia på <http://no.wikipedia.org/wiki/Thamshavnbanen>

Thamshavnbanen

Thamshavnbanen ble bygd for å frakte malm fra gruvene på Løkken Verk som produserte kobberholdig svovelkis. I 1908, da den ble åpnet, var den Norges første elektriske jernbane. I dag er Thamshavnbanen verdens eldste jernbane drevet på vekselstrøm. Thamshavnbanen hadde passasjertransport fra starten, og fram til 1963 rullet passasjertogene. Deretter overtok bussene. I 1974 ble produksjonen i gruvene på

Løkken Verk lagt om, og dermed sluttet også kistogene å gå.

I 1982 begynte en ny epoke i banens historie. Thamshavnbanens Venner ble stiftet for å restaurere banen og det rullende materiellet. Året etter, på dagen 75 år etter åpningen, rullet det første museumstoget. I dag kan du reise med toget mellom Løkken Verk og Bårdshaug i nøyaktig de samme vognene som i 1908.

Kilde: <http://www.oi.no/historie/thamshavnbanen/>

Damen, der sælger billetter, postkort og bøger, fortæller, at banen økonomisk klarer sig selv. Der har intet statsligt tilskud været. Alt er selv samlet ind, gratis arbejdskraft, folk har støttet økonomisk, og fonde har hjulpet. Orkla Industrimuseum havde i **2010** 16 fast ansatte.

I sydenden af **Løkken** holder der i de to spor:

Det østre spor: **Robel 16** "Amanda", bygget **1975**, og åben godsvogn ST N 109, bygget **1916**.

Det vestre spor: **Golsmar 17** "Store-Bjørn", bygget **2011**, + **blvogn** og lokomotiv nr. 1, lysegrøn, bygget **1950**.

Løkken Verk

Det er tydeligt, at det har ligget skinner længere op i dalen, så vejen **700 Løkkenveien** krydses for at se, hvor det endte ved **Løkken Verk**. En hjemmeside herom findes på

<http://www.oi.no/historie/l%c3%b8kken-verk/>.

Der ligger stadig bundter af skinner ved den store silobygning, hvor der ligger grønt pulver, der må være irret svovl kis fra de mange aftapningstude. Ifølge **Retskrivningsordbogen** skrives »svovl kis« på dansk i to ord.

Smallere smalspor

Ved et par nyere træbygninger overfor – i det sydlige sving på **Løkkenbakken** – holder der et smalsporet RH-lokomotiv og cirka 6 vogne – alle meget rustne – til minebrug. Nogle billeder fra lokomotivfabrikken **RUSTON & HORNSBY LOCOMOTIVES** kan ses på <http://www.mrt.org.uk/ruston>, se under **Underground**. Den øverste tegning viser et minelokomotiv, der ser ud til at være lidt længere end det, der står på **Løkken Verk**. Det er antagelig 600 mm.

Der er udsigt ned til de bredere troljer på stationen i **Løkken**.



Bergmannens kulturlandskap

Lokalsamfunnet Løkken Verk er bygd opp rundt 333 år med gruvedrift. Malmen i Løkkenfeltet ble funnet i 1652 og gruvene satt i drift i 1654. Senere viste det seg at dette var en av verdens største forekomster av kobberholdig svovelkis. I de første 250 årene var kobberet hovedproduktet, deretter kom en periode hvor man tok ut både kobber og svovel. De siste driftsårene var kobber, sink og sølv salgsproduktene fra gruvene på Løkken Verk.

... Gruva ble nedlagt 10. juli 1987, etter 333 år med drift.

Kilde: <http://www.oi.no/historie/l%c3%b8kken-verk/>

Rejse tilbage til Trondheim

Tog 5 (Løkken-Bårdshaug) afgår kl. 15.00½ (2½) og stander undervejs i **Svorkmo** og **Fannrem**.

I **Svorkmo** spor 2 standsning 15.13-15 (21/23). I spor 3 holder en nyrestaureret **gul kisvogn** med litra XØo 28. Litra Ø er litraet for kisvogne, se mere på <http://www.oi.no/historie/thamshavnbanen/?id=788>
Spor 3 ender i en enkeltsporet remise.

Standings i **Fannrem** kl. 15.41-44 (24/27) i kote 15,70.

Ankomst til **Bårdshaug** kl. 15.58½ (28½). 44,0 km's dejlig togtur er slut. Tid til at se omløb og udkørsel som tog 6 (Bårdshaug-Løkken) kl. 16.13½ (23½) fra græsplænerne mellem birketræerne.

Undervejs hen til stoppestedet for bussen mod **Tnd** ses flere steder det rustne spor ligge i græsset. I bussen fra **Orkanger** genfremkaldes i hovedet dagens gode oplevelser og billeder. Det flot at se, at den fredede smalsporsbanes stationsbygninger og materiel er flot vedligeholdte.

Thamshavnbanen kan absolut anbefales at besøge og køre med.

Påstand

I en kort artikel i **Jernbanen Ajour**, Nr. 3, **juni 2014**, side 28, midterste spalte, står ordet »Orkanger«, og der er angivet en påstand, der ikke holder efter Deres udsendtes opfattelse af virkeligheden.

»... én af de eksisterende havne med jernbaneforbindelse, Orkanger, Skogn eller Muruvik.«

Dette står i **Jernbanen**, og hvilke fakta findes der p.t. om de tre havne?

Orkanger

Ingen havnedybder er angivet ved de fem kajer på

<http://trondheimhavn.no/kaier-orkanger.aspx>

Lørdag 28. juni 2014 **DEEP ENERGY** med en dybdegang på 8,2 meter i havnen. Det store kabelskib kan ses på http://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/9481154/vessel:DEEP_ENERGY

– Havn på Thamshavn er verken realistisk eller ønskelig

Kilde: <http://trondheimhavn.no/nyhet/havn-pa-thamshavn-er-verken-realistisk-eller-onskelig-962.aspx>
mandag 16. juni 2014

Høringsuttalelse om havneutvidelse

Trondheim Havn leverte i går høringsuttalelse til kommuneplanens arealdel i Orkdal kommune angående mulig havneutvidelse på Grønøra Vest på Orkanger. Høringsuttalelsen er nå lagt ut på nett i sin helhet.

Kilde: <http://trondheimhavn.no/nyhet/horingsuttalelse-om-havneutvidelse-971.aspx>,
fredag 11. juli 2014

Sporforbindelse til Thamshavnbanen

Der har været sporforbindelse til **Thamshavn**, der ligger på østsiden af **Orkanger Havn**. Den blev bygget for at fragte malm fra gruberne ved **Løkken Verk** til udskibning. **Thamshavnbanen** blev åbnet i **1908** som **Norges** første privatbane bygget uden offentligt tilskud og som landets første elektrificerede jernbane. Den er metersporet, og af de oprindelige 25,15 km trafikeres der siden **1984** kun 22,01 km fra **Bårdshaug** til **Løkken**. Der ligger stadig en del af de rustne skinner på de 3,14 km mellem **Bårdshaug** og **Thamshavn**. **Det kan undre meget**, at der i udregningen skrives:

Omlastning mellem skib og jernbane forudsættes at ske ved én af de eksisterende havne med jernbaneforbindelse, Orkanger, ...

når det er en metersporet bane, og den aldrig har haft sporforbindelse med det øvrige jernbanenet i **Norge**. Planer herom fandtes for 100 år siden, men ...

Da flere af lokomotiverne blev saboteret under 2. Verdenskrig, begyndte tyskerne at lægge en tredje skinne, så der kunne bruges normalsporede lokomotiver, men befrielse i **maj 1945** satte arbejdet i stå, og efterfølgende blev den tredje skinne afmonteret.

Skogn

Én kaj med havnespor lige ved siden af. Kig på <http://www.levangeravisa.no/nyheter/article7181045.ece>

Muruvik

Ingen dybder fundet om havnen, der ligger i **Malvik kommune**. Google Earth viser fem spor til havnen, dog ikke alle til en kaj. En høring kan læses på

<http://trondheimhavn.no/nyhet/reguleringsplan-for-muruvik-pa-horing-705.aspx>

Mdt Marienborg

Efter at være steget af bussen fra **Orkanger Skysstasjon (Orkdal)** i **Tnd**, cykles der omkring **mdt Marienborg** for at se, om der holder nogle lokomotiver.

Midt i mdt holder grå **< CargoNet 92 76 0312 001-9N-CN**, et flot lokomotiv, der er set flere gange før. **Gul** **Di.8.709** og **Di.8.706**. **< CargoNet** I nordvestenden blomstrer **El.16 2204** og **El.16 2205** ved drejeskiven. På Google Earth kan der ses skarpe billeder af **mdt Marienborg**.

Norske diesellokomotiver

Kan ses på <http://jernbane.net/bo/subpage.php?s=2&k=6>

Tog 45 i Marienborg

I den skønne aftensol vil der være et flot lys på fronten af **El.18'en**, når den skal ankomme til 20.48 til **Tnd**, og for enden af perronen går drømmen i opfyldelse kl. 20.42, NSB **El.18 2252** + 8 psv. ruller forbi.

Da nattoget 406 (Tnd-Osl) ikke afgår kl. 23.13 i aften, da det er **lørdag**, må der i stedet kigges på et andet nattoget, tog 475 (Tnd-Bo), der har afgang kl. 23.40.

Der er NSB **Di.4 655**, der ses oppe fra parkeringshuset lige NØ for perronerne. På den **lysegule** aftenhimmel er de få skyer **brandgule**. Kl. 23.40 (±0) afgår tog mod **Bodø**, en tur på 728,76 km.
(BL)

Di.4-krydsning i Leangen?

Det kører to togpar mellem **Tnd** og **Bo** (Bodø). Det er:

- Tog 471 (Tnd-Bo) med afgang fra **Tnd** kl. 7.38 dagligt
- Tog 477 (Tnd-Bo) med afgang fra **Tnd** kl. 23.40 dagligt.
- Tog 476 (Bo-Tnd) med ankomst til **Tnd** kl. 7.47 dagligt
- Tog 472 (Bo-Tnd) med ankomst til **Tnd** kl. 22.05 dagligt.

Derfor må tog 471 og 476 krydse i **Leangen** i km 3,49.

Denne gråvejrmorgen ventes kl. 7.39 der på en gangbro i vestenden af **Leangen** lige over det sporskifte, hvor **Stavne-Leangenbanen** med en længde på 7,12 km drejer fra til venstre. Lige ud er ned til **Tnd**.

Tog 476 skal standse i **Leangen** 7.38-42, og tog 471 er andet tog ved krydsningen 7.42 – gennemkørende. NSB Di.4 651 knokler med at trække bare 5 psv. op ad den stejle stigning og passer kl. 7.42½ (2½). Tog 476 ses ikke.

– Har der været en krydsningsforlægning til **Tnd**, eller er tog 476 meget forsinket?

Tog 42 (Tnd-Osl)

Tog 476 har forbindelse til tog 42, der har afgang 8.23, men tog 476 er ikke at se, da NSB EI.18 2252 holder klar med personvognen kl. 8.00. Der var den samme maskine, der kom i aftes med tog 45.

Det bliver et regnvejrsbillede i **Marienburg** med **Ilen Kirke** ragende op mellem træerne langs **Nidelva**.
(BL) (fortsætter i uge 27)

DIVERSE

Lø 15/9 2012 –

Arriva Tour de tog	Betaling for cykel i myldretid I myldretiden skal du betale almindelig cykeltakst for at medbringe din cykel i Arrivas tog.
TOUR DE TOG REJS UDEN FOR MYLDRETIDEN OG TAG DIN CYKEL MED GRATIS	Myldretid: Mandag-Torsdag Kl. 6.00-9.00 og kl. 15.00-17.00 Fredag Kl. 6.00-9.00 og kl. 12.00-17.00 Lørdag Kl. 11.00-15.00 Søn- og helligdage Kl. 15.00-19.00
 ARRIVA	Slå op på http://www.mitarriva.dk/cyklen-med-i-toget (BL)

Ti 24/6 2014

Kørestole: Rejseplanen giver en hjælpende hånd

Fra den 25. juni bliver det muligt for bl.a. kørestolsbrugere at vælge tog med lavt gulv frem i søgninger på Rejseplanen. Det vil sige, at man kan klikke af i et felt, hvor man ønsker tog med lavgulv, og så kommer kun afgang, der kan tilbyde lavgulvstog, frem. Dermed kan man som kørestolsbruger bedre rejse spontant sammen med en ledsager uden behov for assistance fra togpersonalet undervejs.

Den nye funktion er blevet til på baggrund af et ønske fra handicaporganisationerne.

”Det er jo lidt en udfordring, da vi ikke altid kan sige på forhånd, hvilken togtype, vi kører med, hvis f.eks. materiellet går i stykker. Men da vi undersøgte erstatningsmønstret, viste det sig, at det kun er i mellem 5-7 procent af tilfældene, at vi kører med en anden type materiel end annonceret,” fortæller DSB’s ansvarlige for tilgængelighed, Hans Christian Kirketerp-Møller.

Sammen med handicaporganisationerne har DSB aftalt en tekst i Rejseplanen, der gør det klart, at man ikke kan være hundrede procent sikker på, at der er lavgulv på den viste afgang.

I fjern- og regionaltogene ydes der hvert år ca. 18.000 assistancer til kørestolskunder. Det tal regner Hans Christian Kirketerp Møller nu med vil falde.

Der er lavgulvsafsnit i Øresundstog, Desirotog og på IC4-togene. På dobbeltdækkerne og i S-togene hjælper togpersonalet hhv. lokomotivførerne kunderne, og derfor fremgår disse togtyper som lavgulv i søgningerne. Om ca. 14 dage vil Arrivatog og privatbanetog også fremgå af søgningerne.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 24. juni 2014**
(JSL via BL)

To 26/6 2014

DSB kører dig til Orange scene

Festivalsæsonen er over os, og igen i år samarbejder DSB med Roskilde Festival for at sikre, at de sommerglade musikelskere kan komme sikkert til og fra oplevelserne på dyrskuepladsen.

Ud over den sædvanlige kørsel med de faste tog er der nemlig sat ekstra tog på skinnerne søndag d. 29. juni, når festivalpladsen åbner, samt fredag, lørdag og søndag, når festivalgæsterne skal hjem igen.

Shuttle-tog direkte til musikken

Der vil igen i år også være et specielt festivaltog, der kører i pendulfart på den tre minutters lange rejse mellem Roskilde station og festivalens indgang Vest. Toget er lejet af Roskilde Festival, men bliver betjent af DSB's personale. Billetten til festivaltoget koster 20 kroner kontant.

Der er også en speciel eventbillet, som kan købes på Københavns Hovedbanegård eller CPH Lufthavn. Med denne billet i hånden kan man komme direkte fra Hovedbanegården eller lufthavnen og ud til festivalpladsen uden at skulle tænke på at have kontanter på sig.

Skulle man have brug for at komme til København under festivalens sene aftentimer er det også en mulighed, da der kører specielle nattog fra det midlertidige trinbræt på festivalpladsen.

Rejseplanen er opdateret med særafgangene.

Man kan også holde sig orienteret via DSB på de sociale medier eller dsb.dk/roskilde.

Læs mere om holdet bag DSBs arbejde i forbindelse med Roskilde Festival i det nye ind&se, som er på vej ud i alle medarbejderes brevkasser i disse dage.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 26. juni 2014**
(JSL via BL)

Fr 27/6 2014

Kjeld Ivar Thomsen, support-koordinator, og Kim Bildsøe, S-togsrevisor, tester og klargør de nye THT'er.

Nu er de her!

Togførernes nye håndterminaler, også kaldet THT'er. Håndterminalerne er ved at blive testet og klargjort og bliver sendt rundt på depoterne i løbet af sommeren.

"Den gamle udgave brugte 97 procent af hukommelsen, hvor den nye kun bruger 50 procent. Det gør en enorm forskel. Den gamle havde for mange fejl og nedbrud, fordi den hele tiden kørte lige til grænsen. Så tiden er løbet fra den," siger Kjeld Nexø, chef for forretningsstøtte i Operativ Service om den nye håndterminal, der også har fire gange så megen plads til programmer.

Alt togpersonale bruger håndterminalen til bl.a. billettering, at udskrive kontrolafgifter og fejlmelding på tog og stationer.

Bedre service

DSB udskifter nu ca. 1.000 THT'er hos togførerne. S-togsrevisorerne fik nye håndterminaler for halvandet år siden, og Rengøring og Klargøring har ikke brug for de tunge programmer, som billetteringen kræver og får derfor ikke skiftet håndterminaler. Udskiftningen har været længe ventet hos togførerne.

"Vi ser frem til færre afbrydelser i arbejdet. Nu kan togpersonalet udføre det arbejde, de er sat til nemlig at servicere kunderne og holde gratistandelen på et lavt niveau. Der har været for meget nedetid, og det er dårligt for både personale og forretning. Det er jo møgirriterende, hvis den ikke virker, og vi tjener ingen penge, hvis vi ikke kan bruge udstyret. Og så leverer vi en ringere service overfor kunden oveni," siger Kjeld Nexø og fortsætter:

"Det nye udstyr løser ikke alle problemer. Selv om man eksempelvis får en ny computer, så forsvinder alle uheldsmæssigheder jo ikke som dug for solen."

Hurtigt forældet

De håndterminaler, som togpersonalet bruger i dag, er fem år gamle. Det lyder måske ikke af meget, men i en tidsalder hvor den teknologiske udvikling går hurtigere og hurtigere, så er det en del.

Kjeld og hans kollegaer forventer at være færdige med at opsætte og udlevere i september.

Håndterminalen

Faktaboks

Togpersonalets udstyr består af håndterminalen som sidder i bæltet og vejer omkring 500 gram. Af arbejdsmiljømæssige hensyn har DSB udviklet en mindre scanner, BTR, som er håndholdt og kun vejer omkring 200 gram. De to enheder "taler sammen" trådløst via Blue Tooth.

Det er den håndholdte scanner, som bruges til billettering, så den tungere model ikke skal rækkes ud og ind mod kunden mange gange på en dag.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 27. juni 2014**
(JSL via BL)