

Jernbanenyheder fra BL

Sendt fredag 16. januar 2015 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 27**

mandag 30. juni 2014 – søndag 6. juli 2014.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Militærsærtog fra Tyskland til Ho

7 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Tog 472 standser ekstraordinært i Htå

7 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 8728 i Ho
Sprøjtetog i Str
Tog 8719 i Ho

8 **KØREPLANER**

Kørsel med Veterantog Bm-Lk-Bm
Befordring af godsvogne Pa-Fa-Ho
Militærsærtog fra Ho til Tyskland – og tilbage igen

9 **TRÆKKRAFT**

To 185 i Rg, tre i Fa
To 185 i Fa

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

10 **VETERANMATERIEL OSV.**

YBM'er i Vem nu udendørs
To YBM eksporteres fra Vem til Rq

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

10 **FASTE ANLÆG**

Sidste usikrede ovk på Langåbanen nedlagt
Forberedende arbejder til vejtunnel i Skørping går i gang
Sporfornyelse ved Padborg Station
Sporfornyelse ved Rødekro Station
Sporfornyelse i Vejbæk
Forbudsskilt i Va
Inspektion af sporspærringen Hv-Hk

20 **UDLAND**

Tre morgentog til og fra Trondheim
GråkalBanen
Meråkerbanen
Lokomotivobservationer på junitur 2014
Kilder og links
Storlien-Kopperå: Buss for tog

24 **DIVERSE**

Afsløring af Københavns Hovedbanegårds nye modeljernbane
De holder øje med stationerne
Togfløjten nr. 2 2014
Nu er DSB røgfrit
Kunderne klarer det
DSB gør sig klar til at købe nye tog
Færre tog på Aarhus Hovedbanegård fra 28. juni til 17. august
Røgen har lagt sig
Godt humør i togets højtalere
En lys idé
Shuttletoget kører i pendulfart til festivalen
Ekstra tog efter Rolling Stones

29 EI Teknik tager teten

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** Allingaebro
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 **Gl** 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

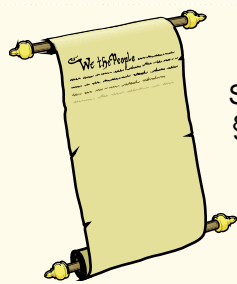
Fortegnelse over forkortelser

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>

Militærsærtog fra Tyskland til Ho

Søndag gik turen over til **Jylland** for at fotografere militærtoget til **Ho**.

Fa

Jeg var først taget til **Fa**, hvor jeg fik set godstoget til **Vj**.

Vj

Derefter tog jeg til **Vj**, hvor jeg også fik kørelejlighed af **HC** fra **Vj**. Vi kørte op i **Grejsdalen**, hvor vi fik set spånpladetoget med CFL MY 1146 og CFL 1807, som kun var 2180, og DSB MO 1846 med RGGJ C 3 + FFJ C 72 + KS C 3 + OKMJ A 10.

Fa

Derefter kørte vi til **Fa**, hvor vi så DB Schenker MZ 1456 med 3 godsvogne fra **TI** og DB Schenker 185 331-3 med militærtoget med 11 Leopard-kampvogne, som vejer 62 tons per styk.

Vj

Derefter tog jeg toget til **Vj** igen, hvor jeg gik op på parkeringshuset i nordenden af stationen. Her mødte jeg **AC** og **OMN**. Der fik vi DB Schenker MZ 1453 med militærtoget kæmpe for at få opbygget fart op af **Grejsdalen** med de over 700 tons på kroge.

Derefter ventede jeg på, at CFL MY 1146 og CFL 1807 skulle komme solo retur fra **Hr**.

Anholdelse i Vj

Inden var jeg dog lige kom der en løbenlige efter, og som ne følge med i, mere får at hjælpe råbte og skreg, så



i kontakt med politiet. Da jeg stod på de med en politihund efter ham og en fik stoppet ham lige neden foran mig, hvad der skete. Kort tid efter kom der to de to andre betjente med den anhele området tydeligt kunne høre det.



P - huset, politimand så jeg kunpolitibiler holdte, som

Imens kom en betjent hen til mig sammen blev siddende (heldigvis), og spurgte om jeg oppe, som de søgte, men det havde jeg ikke, Imens knoklede de med at fastholde den



med sin politihund, som pænt havde set en anden mand her - så han skyndte sig videre igen. anholdte.



Lidt efter kom der te, som stadig var på sikker på, at jeg havde jeg var på vej fra stationham, hvorefter han fortind i politibilen.



endnu en betjent, som også ledte efter den anden eftersøgflugt. Jeg sagde til betjenten, at jeg næsten var set den eftersøgte tidligere med den anholdte. Da nen til P-huset, så jeg gav ham et signalement af satte videre. Imens havde man fået den anholdte



Godt en halv time efter kom CFL MY 1146 og CFL 1807 solo retur 2200. Derefter gik jeg tilbage til stationen, hvor jeg tog toget retur til **Sjælland**.

(KP via BL)

Tognumre

Efter at have været over en uge i **Tyskland** vender Jydske Dragonregiment hjem igen. Fra **Pa** hedder toget G 8740 (Pa-Fa) og videre som tog 8747 (Fa-Ho) med ankomst til **Ho kl.** 19.12.

Id-Uu

Varm luft fra **Østeuropa** støder sammen med kold luft fra **Island** og giver en masse nedbør over **Jylland**. Da vi kører i bil fra **Ho kl.** 18.40, vælter det ned med store dråber. Et billede mellem **Ts** og **Ho** frister ikke med vinduesviskeren konstant arbejdende, så det bliver mellem **Id** og **Uu** oppe fra en vejbro til markerne på østsiden af banen.

Læs historien om Jydske Dragonregiment på http://da.wikipedia.org/wiki/Jydske_Dragonregiment

WIKIPEDIA
Den frie encyklopædi

Id-Uu

Tog 8747 skal standse i **Id** 18.(48)-52 for krydsning med tog L 760 (Str-Fa), og det lykkes sollyset at finde nogle huller mellem de mange skyer, så der er fint aftensolskin på den modne, **gule** kornmark V for banen. Kl. 19.02 (24) passerer RSC MZ 1453 + grå psv. + 11 Samms hver læsset med en kampvogn. Nej, hvor det ser godt ud med aftensolskin og sorte skyer i baggrunden. Dette motiv kan ses i artiklen »Kampvognstog Holstebro-Graftenwöhr og retur ...« i **Jernbanen**, nr. 4, **august 2014**, side 56-58, med tekst og fotos af *LuJ*.

Ho

Da vi ankommer til stationen, har MZ 1453 allerede foretaget i omløb gennem spor 2, og inden længe trækker maskinen toget hen over ovk 360, trykker tilbage i spor 4, hvor den grå psv. sættes, trækker frem og trykker derefter langsomt hen mod enderampen i spor 5. Her i **Ho** er det meget sparsomt med solskin. (*JG LuJ BL*)

Et nummer på en åben godsvogn: D-DB 486 5 252-9 Samms⁷⁰⁹
Den grå personvogn: DB 80 99 40 101-7 Bckmkh²⁴⁰

Tog 8744 kører mod Fa

Tog G 8744 (Ho-Fa) har afgangstiden fra **Ho** kl. 21.15, men det bliver ikke i aften. Aftenlyset bliver svagere og svagere, men alligevel er der kl. 21.22 **brandgult aftensolskin** på MZ 1453 med det tømte godstog i spor 3 og hele stationsbygningens vestside. Der kører et tog mod **Str** kl. 21.35, men der ønskes et billede i kassen ved kørslen over jernbanebroen over **Storå**, så hjemrejsen vil først ske om en time.

Kl. 21.38 (220) fotografers der to MZ-lokomotiver med tog 8744 (MZ 1453 og dens spejlbillede i **Storå**). Aftensolskinnet er væk, så farverne er meget afdæmpede, skuffende.

Tog 765 forsinket

Endnu mere skuffende er tog IC 765 (Fa-Str) forsinket, så afgang fra **Ho** sker først kl. 22..54 (219), så ankomsten til **Str** sker 78½ minutter senere, end den kunne være sket. (*BL*)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Fr 4/7 2014

Tog 472 standser ekstraordinært i Htå

Dagens udflugt drejer sig om at foretage en inspektion af sporombygningen mellem **Hv** (Hvalsø) og **Pe** (Vipperød). For at komme hurtigst frem fra **Str** til **Hv** køres der med tog L 714/14 til **Htå** og skiftes til tog 2521 (Kk-Hv). Ankomst til **Htå** spor 2 sker kl. 10.12½ (25). Der er 9 minutter til at skifte tog.

Cirka kl. 10.14 høres bremsesøj, og det er sove- og liggevognstog fra **SBB Basel** og **Amsterdam**, der ankommer i spor 1. Hurtig nås østenden af perronen, hvor AE'en holder delvist uden for perronkanten grundet det store tog på nok 12 psv. I telen kan læses DSB EA 3020. En tbtj lukker kl. 9.15 den første dør; ingen stod af. Tog 472 afgår (221).

Nok den tredje vogn er blå, og det er

Deres udsendte har i flere år rejst med toget fra **Frankfurt am Main Hbf** og **Köln Hbf**, og nattogene kører på de rette tidspunkter af døgnet, og en hotelovernatning spares.

Om føje år, nej om føje måneder ophører dette gode togpar desværre med at køre.

(*BL*)

Høje Taastrup

CZ-> D 61 54 72-91 008-7
WLABmz

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 30/6 2014

Tog 8728 i Ho

Tog G 8728 ankom til **Ho** 18.49½ (+15½) og afgik 18.57 (+58). Toget bestod ved afgang af MjbaD MY 28 + 4 tomme bogiecontainerbærevogne + 1 læsset bogiecontainerbærevogn. (*LuJ via BL*)

Sprøjtetog i Str

Kl. 21.46½ holdt i spor 11 fra V:

MY 1134

+ 33 RIV	80 D-VTGD	7845 268-1	Zacs	Weedfree ontrack
+ 33 RIV	80 D-VTGD	7845 269-9	Zacs	Weedfree ontrack
+ 99	88	0395 002-6	B-WOT	
+ 99	88	0395 001-8	B-WOT	Weedfree ontrack
+ 23 RIV	88 B-WOT	150 2 000-9		
+ CONTC	MY 1158.			

(BL)

To 3/7 2014

Tog 8719 i Ho

Kl. 16.25 foretages der omløb med MjbaD MY 28 gennem spor 2. Derefter er oprangeringen af tog G 8719 (Vem-Hr) fra S i spor 3:

MY 28

+ 31 80	451 2 044-7	RIV D-DB	Sgdmns ⁷⁴³	med 2 tankcontainere
+ 31 80	4556 135-6	RIV D-BTSK	Sgns ⁶⁹¹	med 2 tankcontainere
+ 31 80	457 8 037-2	RIV D-DB	Sgmnsss ⁷³¹	med 3 tankcontainere
+ 31 80	4558 686-0	TEN RIV D-DB	Sgns ⁶⁹⁶	
+ 31 80	4575 037-2	RIV D-DB	Sgnss ^{735(AAE S114)}	
+ 33 RIV 80 D-VTGD	7868 173-5		Zacs	VTG-tankvogn
+ 31 80	454 3 321-2	TEN D-DB	Sgns ⁶⁸¹	med 2 EUROTAINER rutevogn
+ 31 80	454 3 400-4	TEN D-DB	Sgns ⁶⁸¹	tom rutevogn
+ 31 80	455 6 497-4	RIV D-DB	Sgns ⁶⁹¹	med 1 S Stolt container rutevogn
+ 31 80	455 6 188-9	RIV D-DB	Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere rutevogn
+ 33 RIV 80 D-VTG D	7809 211-5		Zagns.	

(BL)

KØREPLANER

On 2/7 2014 + on 9/7 2014

Kørsel med Veterantog Bm-Lk-Bm

Operatør: DJK Veterantog Vest

Årsag: Kørsel med Veterantog

Oprangering: MT 152 + 3 personvogne

Tog VP 228301 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 11.00, Gø 08-09, Hg 18-19, Bp 27-28, Vn 38-39, Lk 11.51.

Bemærkninger Lk Spor 2 – omløbe

Tog VP 228302 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.

Lk 12.14, Vn 27-28, Bp 36-37, Hg 44-45, Gø 53-54, Bm 13.01.

Bemærkninger Bm Spor 3 – rangere til Pladsen straks efter ankomst

Tog VP 228303 (Bm-Lk), MT 120, 70 km/t.

Bm 14.00, Gø 08-09, Hg 18-19, Bp 27-28, Vn 38-39, Lk 14.51.

Bemærkninger Lk Spor 2 – omløbe

Tog VP 228304 (Lk-Bm), MT 120, 70 km/t.

Lk 15.14, Vn 27-28, Bp 36-37, Hg 44-45, Gø 53-54, Bm 16.01.

Bemærkninger Bm Spor 3 – rangere til Pladsen straks efter ankomst

Kilde: Toganmeldelse nr. 10509, **tirsdag 1. juli 2014**

Bemærkning

Der er 4 minutters mindre køretid **Lk-Bm** end **Bm-Lk**, men heldigvis falder det efter **Bp** (Brørup) ad næsten hele banen til **Bm**.

(BL)

Befordring af godsvogne Pa-Fa-Ho**Operatør:** DB Schenker Rail**Årsag:** militærtransporter

Tog G 8740 (Pa-Fa), BR185 1200, 100 km/t.

Pa 13.50, Sst 14.(31)-33, Kd 56, Fa 15.14.

Bemærkninger Sst standser aht. øvrig toggang
Toglængde. 249 meter inkl. lok

Tog G 8744 (Ho-Fa), MZ 500, 100 km/t.

Ho 21.15, Ts (24)-29, Hr 53-22.03, Vj 51½, Fa 23.08.

Bemærkninger Ts Standser aht. øvrig toggang
Toglængde. 251 meter inkl. lok

Tog G 8747 (Fa-Ho), MZ 1200, 100 km/t.

Fa 16.45, Vj 17.07½, Gg (34)-42, Ft 18.(10)-16, Hr 31-32, Id (48)-52, Ts 19.04½, Ho 19.12.

Bemærkninger Gg standser aht. øvrig toggang
Ft standser aht. øvrig toggang
Id standser aht. øvrig toggang
Toglængde. 251 meter inkl. lokKilde: Toganmeldelse nr. 12707, **mandag 30. juni 2014**

(BL)

Militærsærtog fra Ho til Tyskland – og tilbage igen

Yderligere information på Jydske Dragonregiments hjemmeside, nu med oplysning om, at der skydes til slutningen af uge 27, og at hele styrken forventes retur i **Danmark søndag 6. juli 2014**. Hvis det skal hænge sammen, kan det vel kun betyde skydning til og med **fredag 4. juli 2014** og derefter læsning af bæltekøretøjer på jernbanevogne måske allerede **fredag** aften og ellers **lørdag** morgen og formiddag og så afgang hjemover. Så togene med de hjemvendende køretøjer må vel så ankomme til **Ho søndag 6. juli 2014** sidst på eftermiddagen.

Læs mere

<http://forsvaret.dk/JDR/Nyt%20og%20Presse/Nyheder%20fra%20JDR/Pages/PANSERBATALJONE%20NdeployerertilGRAFENW%C3%96HR.aspx>, **fredag 27. juni 2014**

(LuJ via BL)

TRÆKKRAFT

Ma 30/6 2014

To 185 i Rg, tre i Fa

Der holder et godstog med containere i et af de sydlige togvejsspor, og da det gennemkørende tog L 63 (Cph-Fh) kører meget langsomt igennem stationen i **Rg**, holdes fotoforevigesmaskinen fotoklar i bagbords i mellemgangen. Klik, for at læse nummeret senere: SCR 185 329-7. Lige efter passagen af maskinen foran godstoget, ses en mere af de røde tyskere i nabosporet S for. Dét blev ikke nået at fotografere.

Tre i Fa

Ved den gamle postperron i **Fa** mellem spor 9 og 10 ses der tre af de røde 185'er: 185 335-4, 185 325-9 og 185 322-5, ingen sortrøde lok!

(BL)

Fr 4/7 2014

To 185 i Fa

Den sydligste i spor 33: RSC 185 336-5. Ingen sort-røde lok!

(BL)

GODSVOGNE
PERSONVOGNE
TOGSÆT

**S-TOG
METRO
FÆRGER**

VETERANMATERIEL OSV.

Ma 30/6 2014

YBM'er i Vem nu udendørs

Fra et forbigående Arriva-tog har jeg netop set, at de to ex-VLTJ-YBM'er nu er kørt/trukket ud af ex-SBGVs vognhal i **Vem** og er anbragt på sporet langs denne, hvilket er netop den plads, på hvilken Y-togene blev ophugget. Der stod en række personer ved vognene, og på stedet holdt også en mindre traktor (rød Ferguson eller lignende), som måske var blevet brugt til at trække vognene med.

(LuJ via BL)

Observationen skete fra tog RA 5261 (Sj-Str), der har standsningstiden i **Vem** 16.35-39.

De to YBM er YBM D 16 og YBM 17.

(BL)

On 2/7 2014

To YBM eksporteres fra Vem til Rq

Kl. 6 holdt VLTJ YBM 17 + YBM D 16 foran den grå remise.

Kl. 10.38 var jeg heldig at fotografere en kran fra hver lastbil løfte YBM 17 op på den ene lastbil. YBM D 16 blev efterfølgende sikkert løftet op af de samme to lastbilkrane op på den anden lastbil. Det er Aabenraa Veteranjernbane i **Åa**, der har købt dem.

Den tredje remise i **Vem** skulle være ryddet senest en mandag (vist i **juni**) **2014** kl. 12.00. Grundet skrotningen af Y-togene kunne de ikke komme ud før, fortalte en mand.

Et efterfølgende opslag beskriver mere herom på

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?mode=thread&id=83417>

Skinnebusserne er flyttet i en hal hos EFA produktionshøjskole på **Østergade 58, Rq**, og aflæsningen af YBM D 16 kan ses på

<http://www.veteranbane.dk/foto/Skinnebussen%20VLTJ%20YBM%20D%2016/billeder.html>

Læs om foreningen på

<http://www.veteranbane.dk/index.php?d=0>

(BL)

Aabenraa Veteranjernbane

**SPECIALKØRETØJER
SKROTBUKLEN**

FASTE ANLÆG

Ti 1/7 2014

Sidste usikrede ovk på Langåbanen nedlagt

Den sidste usikrede ovk, efter at ovk 142 og ovk 144 **Vp-Str** blev nedlagt **mandag 26. maj 2014**, været ovk 90 i km 64,881 **Hø-Sk**. Svingbommene stod altid åbne. Grundet denne overkørsels eksistens er der La **75** fra km 64,9 til km 65,8 i kørselsretning **Hø-Sk** og Fast Hastighedsnedsættelse **60** fra km 65,9 til km 64,9 i kørselsretning **Sk-Hø**. Noget skyldes manglende varslingsstid ved spor 1, der er gennemkørselssporet, til perron 2.

Denne nedlæggelsesproces begyndte nedlæggelse af ovk 4 **Lg-Up** (Ulstrup) i **2010** og har varet i over fire år.

(BL)

Forside > Baneprojekter > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Naboinformation > Optræder Hobro-Aalborg > Forberedende arbejder til vejttunnel i Skørping går i gang
Forberedende arbejder til vejttunnel i Skørping går i gang

Udsendt til naboer 200 m fra Skørping Station

Banedanmark tager om kort tid fat på arbejdet med at placere den vejttunnel, der skal erstatte jernbaneoverkørslen på Himmerlandsvej i Skørping, på dens kommende plads. Tunnellen skal føre vejtrafikken under jernbanen, når overkørslen efter planen lukkes i efteråret 2014.

Hvad går arbejdet ud på?

Først fjerner vi skinner, sveller og skærver, inden vi graver ud til den nye tunnel. Herefter rammer vi spunsjern og pæle ned, inden vi monterer den bundplade, som tunnellen skal hvile på. Selve tunnellen skubbes efter planen på plads torsdag den 24. juli. Herefter lægger vi skærver, sveller og skinner på plads oven på tunnellen.

Senere på sommeren går vi i gang med at opføre en gangbro mellem perronerne på Skørping Station, og til efteråret skal vi etablere en gangtunnel under banen i Skørping.

Du kan læse mere om arbejdet på www.bane.dk/hobro-aalborg.

Hvornår foregår arbejdet?

For at genere togtrafikken mindst muligt og blive hurtigt færdige arbejder vi i døgndrift i perioden 14. juli – 4. august (uge 29, 30 og 31). Nogle af aktiviteterne vil desværre være støjende. Det gælder især i uge 29, hvor vi tager de gamle spor op, rammer spuns og monterer bundpladen til vejttunnellen. Og i uge 31, hvor vi fra tirsdag og resten af ugen rammer spuns øst for tunnellen. Alle disse arbejder foregår i døgndrift. Der kan desuden forekomme støvgener. Vi bestræber os på at genere mindst muligt, når vi arbejder.

Togtrafikken indstillet mellem Hobro og Aalborg

På grund af arbejdet er togtrafikken mellem Hobro og Aalborg indstillet i perioden 14. juli – 4. august. DSB indsætter togbusser i stedet for tog, mens jernbanen er spærret. Busserne kører i andre minuttal, end togene normalt kører, og rejsetiden vil blive forlænget med 15-20 minutter. Se mere på www.dsb.dk og www.rejseplanen.dk.

Undskyld vi forstyrrer

Banedanmark beklager de gener, du som nabo kan opleve i forbindelse med vores arbejde med tunnellen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20581>, tirsdag 1. juli 2014

(BL)

On 2/7 2014

Forside > Baneprojekter > Jylland > Sporarbejde Taulov-Padborg > Naboinformation Taulov-Padborg > Sporfornyelse ved Padborg Station
Sporfornyelse ved Padborg Station

Sendt til naboer til arbejdet i Padborg

For 3 uger siden, skrev vi til jer, at vi gik i gang med at forberede sommerens sporfornyelse. Selve arbejdet går i gang den 14. juli og indtil den 4. august (uge 29-31) arbejder Banedanmark også i aften- og nattetimerne ved Padborg Station. Arbejdet i dagtimerne fortsætter til begyndelsen af september 2014.

Det skal vi lave

Banedanmark udskifter spor og lægger nye skærver på en cirka 2 kilometer lang strækning ved Padborg Station. Der kører tog i hele perioden, dog med risiko for forsinkelser.

Undskyld vi støjer

Banedanmark gør altid sit bedste for at tage hensyn til omgivelserne. Men det kan ikke undgås, at der er perioder, hvor arbejdet støjer. Det støjer blandt andet, når vi omlaster skærver, skinner og sveller. Der vil også være en del tung trafik til og fra byggepladsen. Vi beklager generne og håber på jeres tålmodighed, mens arbejdet står på.

En del af en ny og bedre bane

Ombygningen ved Padborg Station er en del af fornyelsen af strækningen Taulov-Padborg, som varer fra foråret 2014 til efteråret 2015. Arbejdet foregår især ved stationerne Taulov, Rødekro, Vejbæk, Tinglev og Padborg. Den mest omfattende del af arbejdet sker mellem Vamdrup og Vojens, hvor der

bliver anlagt dobbeltspor. For at forstyrre trafikken og naboerne mindst muligt benytter Banedanmark lejligheden til også at renovere fem broer på strækningen i samme periode.

Busser i stedet for tog

Anlægsarbejdet mellem Vamdrup og Vojens lukker jernbanen i uge 29-31, hvor der i stedet vil køre busser på strækningen. I kan se hvordan det påvirker togtrafikken i Sønderjylland på dsb.dk eller rejseplanen.dk.

Mere information

Du kan læse mere om sporfornyelsen på www.banedanmark.dk/taulov-padborg. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20595>, onsdag 2. juli 2014

Forside > Baneprojekter > Jylland > Sporarbejde Taulov-Padborg > Naboinformation Taulov-Padborg > Sporfornyelse ved Rødekro Station

Sporfornyelse ved Rødekro Station

Sendt til naboer til arbejdet i Rødekro

For 3 uger siden, skrev vi til jer, at vi gik i gang med at forberede sommerens sporfornyelse. Selve arbejdet går i gang den 14. juli og indtil den 4. august (uge 29-31) arbejder Banedanmark også i aften- og nattetimerne ved Rødekro Station. Arbejdet i dagtimerne fortsætter til begyndelsen af september 2014.

Det skal vi lave

Banedanmark udskifter spor, lægger nye skærver og justerer to sporskiftere på en cirka 2 kilometer lang strækning ved Rødekro Station. Der kører tog i hele perioden, dog med risiko for forsinkelser.

Undskyld vi støjer

Banedanmark gør altid sit bedste for at tage hensyn til omgivelserne. Men det kan ikke undgås, at der er perioder, hvor arbejdet støjer. Det støjer blandt andet, når vi omlaster skærver, skinner og sveller. Der vil også være en del tung trafik til og fra byggepladserne. Vi beklager generne og håber på jeres tålmodighed, mens arbejdet står på.

En del af en ny og bedre bane

Ombygningen ved Padborg Station er en del af fornyelsen af strækningen Taulov-Padborg, som varer fra foråret 2014 til efteråret 2015. Arbejdet foregår især ved stationerne Taulov, Rødekro, Vejbæk, Tinglev og Padborg. Den mest omfattende del af arbejdet sker mellem Vamdrup og Vojens, hvor der bliver anlagt dobbeltspor. For at forstyrre trafikken og naboerne mindst muligt benytter Banedanmark lejligheden til også at renovere fem broer på strækningen i samme periode.

Busser i stedet for tog

Anlægsarbejdet mellem Vamdrup og Vojens lukker jernbanen i uge 29-31, hvor der i stedet vil køre busser på strækningen. I kan se hvordan det påvirker togtrafikken i Sønderjylland på dsb.dk eller rejseplanen.dk.

Mere information

Du kan læse mere om sporfornyelsen på www.banedanmark.dk/taulov-padborg. Her kan du også tilmelde dig vores e-mail-service og få besked, når der er nyt om arbejdet. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20596>, onsdag 2. juli 2014

Forside > Baneprojekter > Jylland > Sporarbejde Taulov-Padborg > Naboinformation Taulov-Padborg > Sporfornyelse i Vejbæk

Sporfornyelse i Vejbæk

Sendt til naboer til arbejdet i Vejbæk

For 3 uger siden, skrev vi til jer, at vi gik i gang med at forberede sommerens sporfornyelse. Selve arbejdet går i gang den 14. juli og indtil den 4. august (uge 29-31) arbejder Banedanmark også i aften- og nattetimerne i Vejbæk. Arbejdet i dagtimerne fortsætter til begyndelsen af september 2014.

Det skal vi lave

Banedanmark udskifter spor og lægger nye skærver på en cirka 2 kilometer lang strækning i Vejebæk. Der kører tog i hele perioden, dog med risiko for forsinkelser.

Undskyld vi støjer

Banedanmark gør altid sit bedste for at tage hensyn til omgivelserne. Men det kan ikke undgås, at der er perioder, hvor arbejdet støjer. Det støjer blandt andet, når vi omlaster skærver, skinner og sveller. Der vil også være en del tung trafik til og fra byggepladserne. Vi beklager generne og håber på jeres tålmodighed, mens arbejdet står på.

En del af en ny og bedre bane

Ombygningen ved Padborg Station er en del af fornyelsen af strækningen Taulov-Padborg, som varer fra foråret 2014 til efteråret 2015. Arbejdet foregår især ved stationerne Taulov, Rødekro, Vejebæk, Tinglev og Padborg. Den mest omfattende del af arbejdet sker mellem Vamdrup og Vojens, hvor der bliver anlagt dobbeltspor. For at forstyrre trafikken og naboerne mindst muligt benytter Banedanmark lejligheden til også at renovere fem broer på strækningen i samme periode.

Busser i stedet for tog

Anlægsarbejdet mellem Vamdrup og Vojens lukker jernbanen i uge 29-31, hvor der i stedet vil køre busser på strækningen. I kan se hvordan det påvirker togtrafikken i Sønderjylland på dsb.dk eller rejseplanen.dk.

Mere information

Du kan læse mere om sporfornyelsen på www.banedanmark.dk/taulov-padborg. Her kan du også tilmelde dig vores e-mail-service og få besked, når der er nyt om arbejdet. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=20597>, onsdag 2. juli 2014

(BL)

Forbudsskilt i Va



Opslagstavle på mast på perron 2 mellem spor 2 og spor 3.

Den kan være monteret på perronlygten, fordi civile fra **Hjertingvej** ulovligt har krydset spor 7, 6, 5, 4 og spor 3 for skyde genvej over til resten af byen. Den legitime vej er at gå op over **Viadukten** med udsigt over sporarealet.

Tre stavfejl

Der skal ikke være en apostrof efter et navneord/egennavn, når det står i genitiv/ejefald efter » **Arriva's** «, jævnfør § 21. **Genitiv.** Korrekt skal der stå »Arrivas«.

» **(Arriva's personale undtaget.)** « har punktum anbragt forkert. Efter en parentes skal punktum altid stå sidst, jævnfør § 56. **Parentes (3) Parentes og andre tegn, (a) Punktum, semikolon og komma**

Punktum, semikolon og komma sættes altid efter parentesen, og der sættes ikke semikolon eller komma foran parentesen:

» **video overvåget** « skrives i ét ord »videoovervåget«, jævnfør § 18-19. **Ét eller flere ord?**

Kilde: **Retskrivningsregler** <http://www.dsn.dk/retskrivning/retskrivningsregler>

(BL)

Fr 4/7 2014

Inspektion af sporspærringen Hv-Hk

Dagens udflugt drejer sig om at foretage en inspektion af sporombygningen mellem **Hv** (Hvalsø) og **Pe** (Vipperød). Der køres kl. 6.18 fra **Str** med tog L 714/14 til **Htå**, hvor der skiftes til tog 2521 (Kk-Hv) til **Hv**.

Programmet i marken i dag er: Cykle langs banen fra **Hv** over **Tø**, **Sit** (Skinnede T) og **Pe** for at ende i **Hk**. Herfra er den korteste vej for at komme med et tog til **Jylland** at cykle 37 km til **Rg**, idet togbusser ikke medtager cykler. Forventer at cykle 85-90 km.

Anlæggen af dobbeltsporet har været opdelt i tre etaper. I kapitlet **FASTE ANLÆG** står der i **august 2012** følgende i <http://da.wikipedia.org/wiki/Nordvestbanen>:

Den 2. juni 2012 til den 2. september 2012 gennemfører man 1. etape ud af 3 etaper, på dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød. Det betyder, at der i de 3 måneder ikke kører tog – men togbusser – mellem Lejre og Holbæk.

2. etape sker i sommeren 2013, hvor Lejre station skal ombygges. I samme 3 måneder,

som i 2012, kan DSB's tog kun køre til Roskilde. Der er dog under overvejelse at etablere et midlertidigt trinbræt vest for Roskilde for enden af Lindemborgvej.

3. etape sker i sommeren 2014. Her vil det højst sandsynligt kun være strækningen mellem Hvalsø og Holbæk, som lukkes for togdrift.

Efter at dobbeltsporet mellem **Lj** og **Pe** er taget i drift, er oplysningerne opdaterede:

Fra den 2. juni 2012 til den 2. september 2012 gennemførtes 1. etape ud af 3 etaper på dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød. Det betød, at der i tre måneder kørte togbusser i stedet for tog mellem Lejre og Holbæk.

2. etape gennemførtes fra den 18. maj 2013 til den 1. september 2013, hvor Lejre Station ombyggedes, og der etableredes dobbeltspor

mellem Lejre og Hvalsø. DSB's tog kørte ikke mellem Holbæk og Roskilde Vest, der var en midlertidig station for enden af Lindemborgvej.

3. og sidste etape foregik i sommeren 2014, og d. 16.08.2014 kunne Transportminister Magnus Heunicke indvie den dobbeltsporede og hastighedsopgraderede bane.

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Nordvestbanen>, fredag 16. januar 2015

Etape III foregik i perioden **lørdag 3. maj 2014 – søndag 17. august 2014**.

Det er ikke en ny tur langs den kommende dobbeltsporede strækning, for tidligere er der cyklet:

Mandag 20. august 2012 langs sporspærringen fra **Lj** (Lejre) til **Hk**.

Onsdag 7. august 2013 langs sporspærringen fra **Rov** (Roskilde Vest) til **Hk**.

Hvor der står »sidste år« eller »förrige år«, refererer det til disse to datoer. Beretninger fra disse to inspektioner kan læses under **FASTE ANLÆG** for de pågældende dage.

Historie om **Nordvestbanen** kan læses på <http://da.wikipedia.org/wiki/Nordvestbanen>

Hv (Hvalsø, km 48,3)

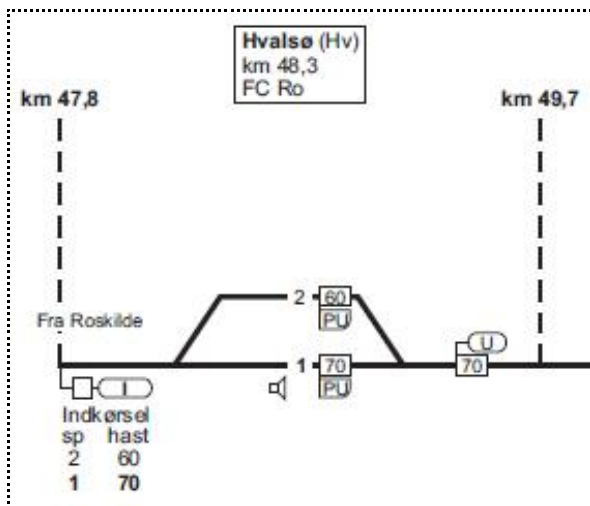
Tog 2521, trukket af DSB **ME 1506**, ankommer til **Hv** spor 2 kl. 10.(52) (23½). Kigges der videre ud mod udkørselsenden mod **Tø** ses følgende signaler:

Sidste år var arbejdet i gang med at lave en forhøjet perron på nordsiden ved stationsbygningen og ny perron på sydsiden af spor 2, to elevatorer og en gangtunnel. Alle læssevejsspor var fjernede.

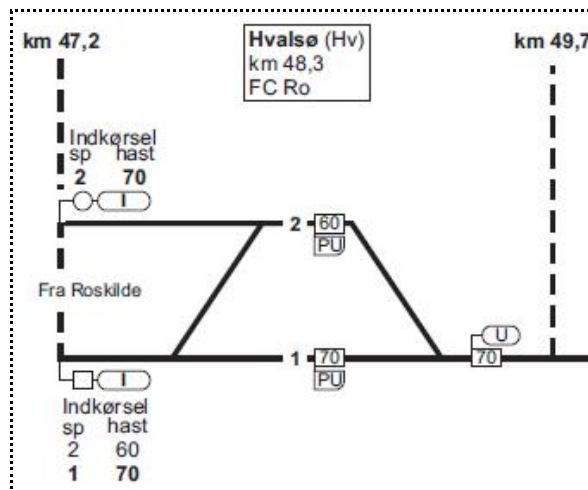
Derefter gælder det om at se, hvorledes indkørselssignalerne står, hvor de sidste år lå i banegrøften, og der blev kørt kabler ud fra en traktor med en kabeltromle fastgjort på en bagaksel. DSB **ME 1530** med tog 1525 Lj Hv kl. 11.18 nærmer sig Stop. 1½ minut efter passerer I-signal og når op på »bakken« i østenden med 5 DD kl. 11.20½

Hov, 50 sekunder efter passerer **ME 1506** med tog 1525. To næsten ens billeder, men den ene ME har 5 DD og i det andet spor kun 4 DD. At det »skrumpede« tog kører i den modsatte retning afsløres af lanterneføringen!

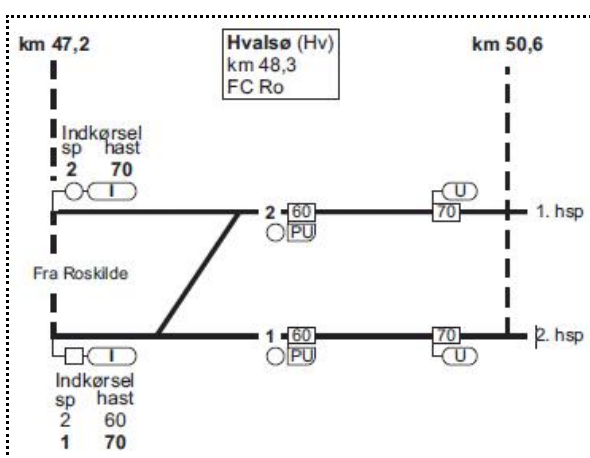




Kilde: TIB (Ø), side 121-19, 03.09.2012



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, 28.08.2013



Kilde: TIB-S, side 155-3, 01.09.2014

Hv har tre længder:

I 2012 1,9 km

I 2013 2,5 km

I 2014 3,4 km

Der er i 2014 det færreste antal sporskifter: 2!

En gammel sporplan kan ses i bogen **MIDTBANEN**, P. Thomassen, Gj, april 1977, på side 92 med teksten: *Hvalsø stations sporplan 1925 med projekteret udvidelser. Efter Dansk Jernbaneblad 1925.*

I 2012 år var stationens spor urørte:

Læssevejen spor var tomme og rustne. Sporene havde antageligt ikke været benyttet siden

restaureringen af jernbanevogne flyttede herfra. To spor N for pakhuset var spærret af et solidt hegn med pigge over lågerne for nogle meter spor, hvor ukrudt ret så effektivt kamouflerede de rustne skinner. Hvad der derimod er gang i, er **Midtsjællands Autocentrum**. Sådan burde det ikke være. Sporskifte/afløb **S2** var indhegnet mellem autocentret og det andet hegn.

I 2013 var alle sidespor borte. Godsvogne sendt med jernbanen, *hvad er det for et begreb?*

Der cykles V ud af Hv ad **Åsvejen**, og de to andre år havde det været svært at finde vejen **Åsen** mod **Tø** trods et detaljeret kort. Der var ingen skildring i industriområdet. I dag findes den samme smalle cykelsti mellem villas høje hække, som det lykkes sidste år. Ingen skiltning.

Hv-Tø

Der kommer et fald på vejen **Åsen**, og et skilt forkynder en frihøjde på 3,0 m under en jernbanebro under skinner. På Google Earth findes der et billede af jernbanebroen "**Midtbanen ved Esmosegård**". Vejen er ført under **Midtbanen**, hvor det sidste tog kørte **torsdag 14. maj 1936**. Læs om **Sjællandske Midtbane** på http://da.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%A6llandske_midtbane

Nedlagt, usikret ovk 100

For tredje år i træk drejes der lige efter **Midtbanen** til højre ind til ejendommen beliggende på adressen **Åsen 4**. Et billede af den hvide ejendom kan ses på Google Earth. Det skal nu ses, hvor få rester der er tilbage af ovk 100; den lå lige bag den hvide ejendom på billedet.

I 2012 eksisterede der et krydsmærke for enkeltsporet jernbane, et skilt **100** og en gammel svingbom, men en banegrøft gjorde ovk ikke farbar. I 2013 var krydsmærke for enkeltsporet jernbane og undertavlen "Se efter tog" fjernet. Blandt brændenælder kunne ses tappen, hvorpå overkørselsnummerskiltet **100** havde været skruet fast. En vold og en banegrøft forhindrede brug af den usikrede ovk.



Krydsmærke for enkeltsporet jernbane.

I **2012** var halvdelen af jorden til det kommende nordre dobbeltspor fjernet, og i **2013** lå der skærver hen over planum. Til venstre i km 50,0 var det skæve La **100**-skilt fjernet, dog kunne der ses hende i cirka km 50,3 et bagsiden af et mærke. Det var bagsiden af SR-signal 17.3 **GIV AGT** (eller 17.4). Vejen har været adgangsvej til gården **Kildegård** beliggende på nordsiden af banen.

Nu ligger der et dobbeltspor med »bølger«. Her bliver strækningshastigheden hele 160 km/t. Ovk 100 lå tidligere på den fri bane, men stationsgrænsen flyttes 0,9 km nærmere mod **Tø**.

Udkørselssignal fra Hv

Omkring km 50,3 ligger der nede i den søndre banegrøft det nye U 1503-signal fra **Hv**. Det har tre mærker og ser ud til at være klar til at blive rejst.

Der cykles igen mod til **Tø**, og i dag opdages i en lund en sti ned til banen. Her passerer kl. 12.16 en **gul** 1604 ZW-kran skubbende en bivogn i retning **Hv**. Her skal den kommende stationsgrænse vist være. Ved 1. hsp står et gammel, gråt relæhus. Ved 2. hsp er der opstillet et **sort**, nyt edb-hus. Her i skyggen findes madpakken frem.

Lige V for lå den gamle jernbanebro til **Kildegård** i året **2012**; se den på Google Earth.



Den fri bane Hv-Tø

Dagens bjergetape ligger ned over **Elverdamså**, for det stiger 10 meter fra kote 36 op til kote 46 på bare 220 meter lig 4,5 %.

Over til **Rugård** var der i **2012** bygget en ny vejbro. Dengang lå planum til det kommende, nordre dobbeltspor klar til at modtage skærver. I **2013** lå skærverne der, og nu ligger der skinner, altså dobbeltspor. Kigges der fra vejbroen mod V, ses det motiv, der er afbildet på forsiden af **Jernbanen** **Januar 2015 Nr. 5** fotograferet af **JSL** på indvielsesdagen **lørdag 16. august 2014** med DSB **K 564** i 1. hsp og DSB **MG 5604++04** i 2. hsp.

Ovk 105 i km 52,7 er nedlagt

På forsidebilledet står der to tilskuere på **Soderup Kirkevej** og ser på de to forbigørende tog. Vejen krydsede **Nordvestbanen** i ovk 105.



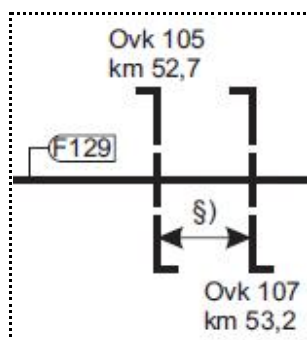
I **2012** var der halvbomme, og i **2013** var bomanlægget der stadig, men S forekom der noget ualmindeligt. Ovk 105 havde to hvide striber i en stump asfalt, der endte i en bølgende kornmark. De to bomme var oppe, og der stod uordenssignaler.



Tadrevej

Den nye **Tadrevej** fører under den nye dobbeltsporede jernbanebro. Denne bro blev i **2012** bygget N for banen, og denne situation kan ses <http://map.krak.dk/>. Det står intet årstal, men det er fra året **2012**. Bemærk ovk 105 Ø for og ovk 107 V for byggepladsen.

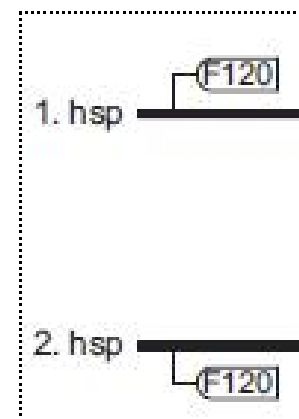
I **2013** var vejunderføringen med den nye **Tadrevej** taget i brug, men både ovk 105 og 107 var virksomme, men ikke farbare for vejtrafikanter. I dag ses i 2. hsp **blå** SLG **V 100-SP-008** skubbe 10 skærvehvide Faccpps^{9442.1} vogne hen til et stort bjerg af nye skærver. Vognen op til maskinen er 33 TEN 54 **CZ-RCO** 69 87 103-3 Faccpps^{9442.1}. En **gul** maskine begynder at læsse skræver i vognene, og det lykkes at få billeder med kirketårnet på **Soderup Kirke** ragende op mellem træerne. En **gul** 1604 ZW-kran standser i 1. hsp ud for den **blå** maskine. Derefter skubbes vognene i retning mod **Hv**.



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, gyldig 28.08.2013

Vandforsyning

Denne varme **julidag** med måske 28 grader Celsius tærer på vandbeholdningen, men hvor der er en kirke, kan en cykelrytter altid få vand.



Kilde: TIB-S, side 156-3, 01.09.2014

Den ene tender af de to er tom, men fra turen sidste år vides, hvor de to vandkraner findes. Hver vandkran har forskellige lukkemekanismer. Den ene har samme type drejhane, som den i **Lg** spor 1 ved sydenden af perronen. Den anden er forsynet med en trykmekanisme. Den giver dog en *for*pludselig vandstråle, hvor den med drejehanen er bedre at bruge. Normalt giver en vandkran med store rør 1 m³ vand fra sig hvert minut. Det tager kun en brøkdel af et minut at fylde den tomme tendere.

Ovk 107 i km 53,2 er nedlagt

I **2013** eksisterede sådan set den nedlagte ovk 107, der havde fælles overkørselssignal med ovk 105. Der var bare ingen vej over 1. hsp. 2. hsp var ikke anlagt på skærverne.

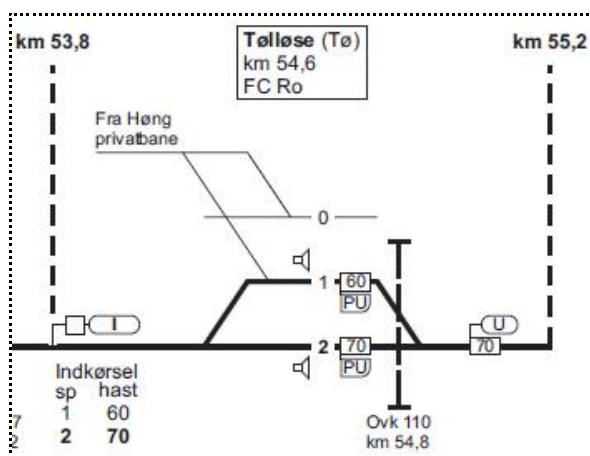


I dag ligger der to sporrammer oven på 2. hsp. Der er opstillet et vejskilt på hver side **a a a a a a a a**. På SV-siden er vejen navn nu **Gl. Tadrevej**. Længere henne i kurven står for 1. hsp. tredje afstandsmærke til indkørselssignalet til **Tø**. Samme nyopstillede mærke for 2. hsp har de fire plader dækket af **sort** plast.

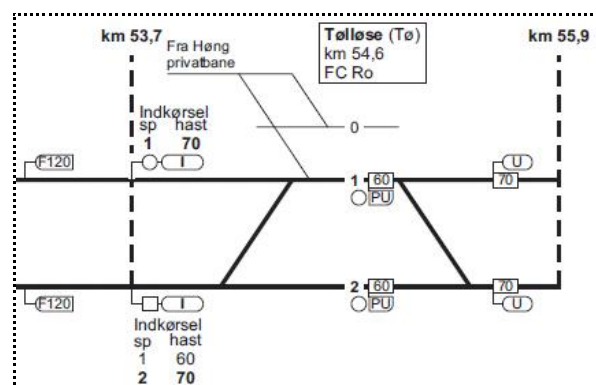


Tø (Tølløse, km 54,6)

Ved den nedrevne remise på **mdt Tø** står VLB 2031+2131 på det eneste tilbageværende spor. Den tresporede remise blev revet ned efter en storm havde lavet skader på taget **fredag 7. januar 2005**. Kl. 13.49 passerer VLB LJ FS 1141+MF 1041 i ovk 134 km 37,8 på vej mod **Sg**.



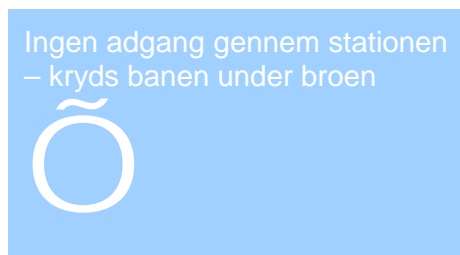
Kilde: TIB (Ø), side 121-20, gyldig 28.08.2013



Kilde: TIB-S, side 155-3, 01.09.2014

Stationslængden var i **2013** 1,4 km, og nu i **efteråret 2014** er længden 2,2 km.

I spor 02 holder VLB 2027+2127. Perronen ved spor 0 bruges, spor 1 er endnu ikke lagt, men spor 2 eksisterer. En lille **orange** gravemaskine har været i gang med at udjævne grusdyngerne på perron 1 mellem spor 0 og 1. Desværre er gangbroen over spor 1 og 2 spærret, så det er ikke muligt at få et bedre overblik og billeder. Man kan gå mellem stationsbygningen og en **a a a a a a a a** i en meters afstand og betragte arbejdet. Perron 1 har i vestenden fået monteret alle de lodrette bærearmer til de hvide perronkanter. Dé ligger kun lige forbi stationsbygningen.



Ovk 110, der lå i km 54,8, **Jernbanevej**, er forsvundet. Situationen for året **2013** kan ses på **Krak**-kortet, hvor ovk 110 eksisterer, og den nye dobbeltsporede jernbanebro er under støbning. Nu er vejen ført ned under jernbanebroen til de to spor, og her kører vejtrafikken mellem de to dele af **Tø**. En høj, **gul** kran holder derhenne. Der er anlagt en unødvendig rundkørsel i udgravningen på østsiden; der er kun én vej.

Ved bro nummer to begynder skinnerne til spor 1, der bliver til 1. hsp. En **gul** LHV 900 svinger her med grabben.

Tø-Sit

Første stop er på vejbroen i km 56,1 med **Lunderødvej** over til **Lunderød N** for **Tø**. I **2012** var der intet jordarbejde udført til det nye dobbeltspor; der groede ukrudt. I **2013** lå der udjævnede skærver, og nu ligger der ballast. De to nye indkørselssignaler stilles op ved vejbroen.

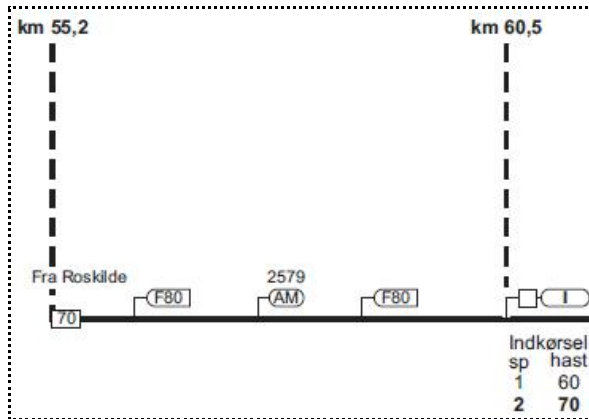
Sit (Skimmede T, km 57,8, 1929-1969)

Stednavneforkortelsen **Sit** dækker over navnene **Skimmede 1929-1933** og **Skinnede 1933-1969**. Før i tiden var der en ovk med **Hjortholmvej**, der var adgangsvej til **Sit**.

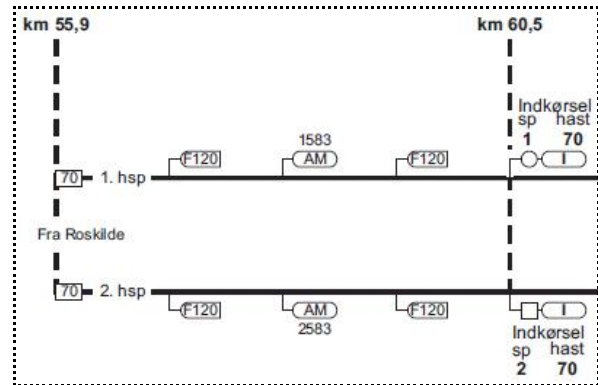
I **2012** var der mellem de to AM'er bygget en ny jernbanebro med plads til det kommende, nordre dobbeltspor hen over **Hjortholmvej**. Der nuværende 1. hsp manglede hen over broen. Betonen lå nøgen; der skulle køre tog på **søndag** i den efterfølgende uge!!! I **2013** lå ballast klar til at modtage sporrammer til 2. hsp.



I dag har 1. hsp blanke skinner, mens en af skinnerne i 2. hsp ikke ligger på sin plads. Det ligner mest en dårlig samlet skinne på en modeljernbane! Der ligger fire lag nye betonsveller. Et utildækket tredje afstandsmærke til det nye AM 1583 står ved 1. hsp, men det ved 2. hsp til det kommende AM 2583's afstandsmærke er dækket af tre **sorte** plaststykker.



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, gyldig 28.08.2013



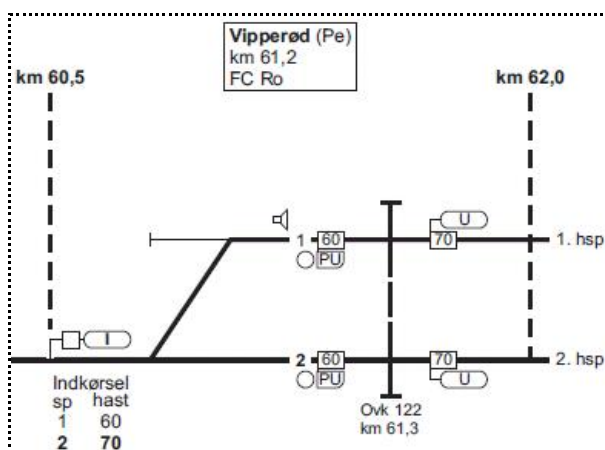
Kilde: TIB-S, side 156-3, 01.09.2014

Direkte at sammenligne de to TIB-kort med hinanden er forkeret, for strækningsspor på **2013**-stregkortet er 1. hsp på **2014**-stregkortet; det vestligste spor. Ved indkørslen til **Pe** er det 2. hsp.

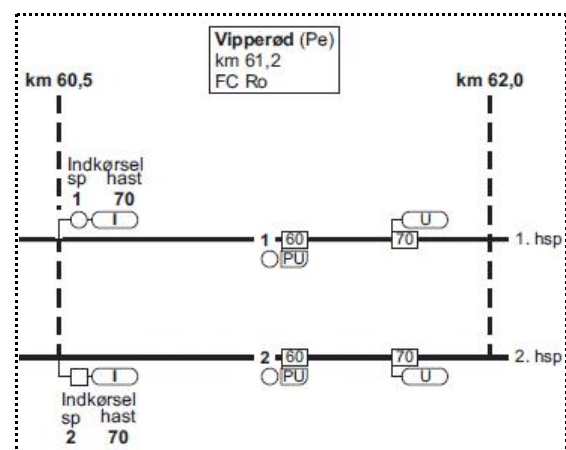
Pe (Vipperød, km 61,2)

Stationen nås ad **Asmindrupvej**, der krydsede spor 1 og 2 i ovk 122 i km 61,3. Nu er der anlagt en smal vejunderføring. En ny, **blå** gangbro er lagt mellem **Asmindrupvej** og stationsbygningen, og her der et godt blik mod S, hvor der arbejdes flere steder. Der er lagt skærver på planum, men ingen skinner i hverken spor 1 eller spor 2. Der bliver en perron på hver yderside af de to spor. Fundamenter er færdige, men ikke alle perronkanter er lagt. Et elevatorårn rager op på hver perron.

I **2013** var der rustne skinner, og i sydenden af spor 1 holdt **ContecRail** CONTC 40 86 946 0 612-5 Fccs + 40 86 946 0 608-3 Fccs. På PU gældende for spor 1 og 2 var der påsat et **X**. Ved PU for spor 1 stod **60**, udkørselshastigheden.



Kilde: TIB (Ø), side 121-20, gyldig 28.08.2013



Kilde: TIB-S, side 156-3, 01.09.2014

Stationslængden var i året **2013** 1,5 km, og den er efter etablering af dobbeltsporet i **2014** uændret.

En jba, Deres udsendte snakkede med **onsdag 7. august 2013** – det kunne han huske, fortalte, at de skulle aflevere **Pe** dækket af skærver i morgen **lørdag 5. juli 2014**, og det ville de også nå.

– *Kør ud til gården S for **Pe**, for her holder en maskine med navnet (øgenavn glemt), der kan udlægge 1.000 sveller om dagen.*

Som foreslået, så gjort. Lige S for den kommende stationsgrænse ligger der skinner i begge spor. En gul LHV 900 kører i 1. hsp. I km 60,4 i 2. hsp holder den omtalte gule maskine. På side står VERKEHR&BAU AG. Den må køre på et midlertidigt bredspor for at kunne udlægge normalsporede sveller.

For at cykle til Hk ad Roskildevej Ø for banen er der kun mulighed for at komme derover ved at løfte racercyklen op over den nye, blå gangbro til perron 2. Fra østsiden af banen fotograferes kl. 15.53 den nye, smalle jernbanebro under anlæg til underføring af Vipperød Byvej.

Det er tid til at forlade Pe, for der kører litra MR mellem Hk og Kb, mens sporspærringen varer, og det hører til sjældenhederne og ophører, når dobbeltsporet indvies.

Hk (Holbæk, km 67,1)

En nyanlagt gangbro mellem den lille bro N for Gl. Ringstedvej og gangbroen Dommerstien nås på hurtigere end 13½ minut, for apparatet skulle både puttes i rygsækken i Pe og fiskes ud igen. Varmen er ikke så kvælende, så på faldet fra Pe var der kræfter til at holde en høj, kølende hastighed. For 2. hsp står et slukket trebegrebsudkørselssignal; ikke dækket med sort plast og X. Til højre lyser U-signalet gældende for 1. hsp.



Mdt Hk

Oppe fra gangbroen Dommerstien kan der kl. 16.16 læses to fronter på to togsæt holdende Ø for den røde remise: RTOG FS 1122 og RTOG MF 1045.

Rt-Hk og Hk-Rt

Litra MR i drift på Nordvestbanen har kunnet ses de sidste tre somre, og denne sommer er det sidste chance. I 2012 stod det højt på ønskesedlen at få billeder med litra MR for mdt Kb, og det lykkes da også ved at køre med DSB MR 4013+13 til Kb. Undervejs var der fotostop som første tog ved en krydsning i Rt med DSB MRD 4269+69, mens en kvindelig tgf så til. I 2013 blev det til et MR-tog under indkørsel fra Rt (Regstrup) til Hk og udkørsel, hvor Hk blev nået en time senere end i dag.

DSB MR 4075+75 tog 4549 Hk Rt kl. 17.57 set fra Stenhus T.

VL 2126+26 standser i Stenhus i km 1,3 kl. 18.03½ 211½.

Strækningen V for Hk er lige og dækket af skov, hvilket giver få fotomæssige variationsmuligheder. I dag er der under tyve minutter til at nå ud til en vejbro over banen, og det bliver Springstrupvej. Observation:

DSB MRD 4207+07 med tog 3048 Rt Hk kl. 16.38 og skuddet bagud kl. 16.38½ med to fremskudte signaler, der blinker.



Når MR-toget kommer igen undervejs mod Kb om tyve minutter er der ikke mange variationsmuligheder at vælge imellem, for der venter en cykeltur på over 37 km til Rg og et IC-tog at nå hjem. Det bliver så oppe fra den næste vejbro V for, 155 Omfartsvejen.

MR 4007+07 med tog 3045 Hk Rt kl. 16.59½ før Springstrupvej med bro, kl. 17.00 passeret Springstrupvej, forbi km 70,6 og 17.00 lige før Omfartsvejen sluttende af med 17.00½, hvor toget er kørt over Holbækmotorvejen. Så kan der ikke pines mere ud af den forbikørsel.

Hk-Rg

Sidste år blev der cyklet af den slagne amtsvej 57 Ringstedvej og 215 Bonderupvej med standsning i St. Merløse med to tog i aftensolskin og tre åbne RTOG-godsvogne læssede med skinner, men i dag skal en ny strækning prøves, og det bliver ad en bivej over Nørre Vallenderød. Det er en meget kuperet vej, og med søndenvind imod kører brødmotoren ikke få godt her sidt på dagen. Da St. Merløse nås, er der ikke tid til at standse, for tog IC 869 (Kh-Sdb) har afgang kl. 19.08 fra Rg.

Rg

Det er en kamp for at nå frem, men det sker godt fem minutter før afgang. Sidste år blev der klogeligt nok købt en pladsbillet til cyklen; skidt med rytteren skulle stå op. Derfor købes det også en cykelpladsbillet. Det er ikke tid til at se på mdt Rg, hvor rundremisen er revet ned, for kl. 19.07-08 (±0/±0) standser DSB MFB 5211+11 + 5270+70 + 5080+80.

Togskifte i Fa til tog L 65, hvor bagtoget fra Vj hedder L 765 (Vj-Str).

Str nået

Kl. 22.48 (21) er udgangsstationen nået efter en vellykket udflugt på 16½ time. Det har været en meget varm dag, hvor der blev cyklet 88 km (puha) og kørt 697,4 km med fire togsæt/vogne. Det tredje cykeltur langs **Nordvestbanen** under anlæggelsen af dobbeltsporet er slut.

(BL)

Sporarbejde Rq-Åa

Kun skinnecykling til Ulvekule til og med fredag 1. august 2014.

Banedanmark og Aarsleff Rail benytter i forbindelse med renovering af spor på bl.a. Rødekreto Station strækningen vest for Ulvekule til Rødekreto til midlertidig opbevaring af sporrammer (præfabrikerede skinne/svellesektioner) til og med fredag 1. august 2014.

Derfor må Aabenraa Veteranbane desværre midlertidigt afkorte skinnecykel strækningen til vest for Ulvekule.

Kilde: <http://www.veteranbane.dk/index.php?d=1>

Aabenraa Veteranjernbane

– Hvor ligger **Ulvekule**?

– **Ulvekule** ligger i **Rise-Søst Skov** og er ikke afsat på Det levende Danmarkskort **2002** i målforholdet 1:50.000. Denne skov ligger midtvejs mellem **Rq** og **Åa**. **Ulvekule** har ingen jernbanerelationer.

(BL)

UDLAND

Ma 30/6 2014

Tre morgentog til og fra Trondheim

Di.4-krydsning i Leangen!

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

Tog 471 (Tnd-Bo) afgang fra **Tnd** kl. 7.38 Tog 476 (Bo-Tnd) ankomst til **Tnd** kl. 7.47

Tog 475 (Tnd-Bo) afgang fra **Tnd** kl. 23.40 Tog 472 (Bo-Tnd) ankomst til **Tnd** kl. 22.05

Tog 476 har standsningstid i **Leangen** kl. 7.38-42 som første tog ved krydsningen med tog 476, der har passagetiden kl. 7.42 i **Leangen** i km 3,49. I går sås i **Leangen** kun tog 471. *Måske var tog 476 før meget plan eller forsinket?* Her til morgen i fint solskin – på hjemrejsedagen – lykkedes det forhåbentlig at få ét billede af de to krydsende Di.4-tog. Der findes kun fem Di.4, så der er 40 % af **Norges** beholdning, der forhåbentlig krydser her. Nummerserien er Di.4 651-655.

Her til morgen ankommer mountainbiken med fører i god tid for at finde de bedste fotomuligheder på stationen, der i går i regnvejret kun blev set fra bro nummer to i vestenden under bro 1. Det er en flot, gammel, **gul** stationsbygning, der ligger hævet over seks CCCCCC spor i en kurve, hvor kun to er togvejsspor. Der findes desuden et blindt spor ved en siderampe. Ved den første bro i vesten knækker banen bogstavelig talt (særlige ved mig i en tele), da faldet ned til **Tnd** begynder virkelig dét sted.

Tog 476 ankommer i spor 1 kl. 7.37 (+1) og består af NSB Di.4 651 med 7 psv., heraf to ligge- eller sovevogne. For 24 timer siden var den samme maskine gennemkørende i spor 2 med tog 471. Så er omløbet serveret på sølvfad. Fra enderampen er der et godt telekig ind under de to vestlige broer, hvor skinner »forsvinder« grundet det begyndende, kraftige fald.

Tog 471 trækkes af NSB Di.4 655 med 5 psv. og passerer kl. 7.44 (-2).



Tog 42

Før afrejsen fra **Tnd** cykles til **Trondheim M** i km 550,76. Her vil tog 42 (Tnd-Osl) være kommet ud af den 120 meter lange **Nidreid tunnel**, hvor der langs gaden ovenover findes **GråkallBanens** sporvognsline ligger og på vej til **Marienburg**. Der fører to spor fra **Tnd** til Marienburg, men om det søndre spor fører til **mdt Marienburg** eller er dobbeltspor til **Marienburg**, kan ikke afgøres – heller ikke ved at betragte de opstillede signaler og deres undertavler.

Det er en kraftig kurve, hvor der oppe fra haverne ved de gamle villaer, der ligner huse fra diplomatkvarteret i **HI** (Hellerup), må kunne laves bedre billeder, men det er private ejendomme. I det kedelige formiddagslys passerer NSB EI.18 2252 med de 8 psv. til **Osl** kl. 8.26½.

GråkallBanen

Det fandtes tidligere tre sporvognsline i **Trondheim**, men nu eksisterer der kun den 8,8 km lange sporvej med 1000 mm sporvidde.

GråkallBanen

Operatørens hjemmeside [Velkommen til Gråkallbanen](http://graakallbanen.no) kan ses på <http://graakallbanen.no/>

Sporveishistorisk Forening/Sporveismuseet på Munkvoll

http://www.graakallbanen.no/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=55

Sporveishistorisk forening

Her kan du lese om hvordan sporveishistorien i Trondheim har blitt tatt vare på siden 1980 og fram til dagens museum på Munkvoll <http://sporveishistoriskforening.no/>

Et billedalbum med overskriften »[GråkallBanen i Trondheim](http://rune-feldt.se/grakall/index.htm)« kan ses på <http://rune-feldt.se/grakall/index.htm>

Der er 31 bilder, hvor særlig interessante er følgende:

Billede 18 Munkvold med vagnhall, och spårvägmuseum till höger.

Billede 19 Spårvägmuseet.

Billede 20 Linjenätet 1966. I dag återstår endast det röda.

Det er et stregkort over de tre strækninger i **Trondheim**.

En længere beskrivelse af sporvognslinjen, besøg på sporveismuseet med to remiser og i det store remise til GråkallBanen i **Munkholm** har Deres udsendte skrevet i forbindelse med besøget **Trondheim** Beskrivelsen findes under **UDLAND** under datoen **mandag 25. november 2013** og **tirsdag 26. november 2013**. Sporvognenes placering i remisen er gengivet.

Mdt Marienborg

Fem minutter efter det sidste EI.18-billede kom i hus, fotograferes [« CargoNet EI.16 2205. EI.16 2206](#) holder i samme spor bag olietankene.

Hjemrejse Tnd-Str

Tidspunktet for flyafgang fra **TRD** lufthavn var valgt, så der på rejsen fra **Tnd** til **Værnes** kunne laves en afstikker på **Meråkerbanen** til **Storlien** i **Sverige**, for at opleve den tredje af de fire grænseoverskridende strækninger. De tre andre er **Halden-Ed**, **Kongsvinger-Charlottenberg** og **Narvik-Riksgränsen**.

Jernbanekommisionen af **1949** fremlægger i **1953** en samlet oversigt over de jernbaneanlæg, som allerede var vedtaget af Stortinget med en kanyle over, hvilke omkostninger en videre udbygning ville komme til at koste. Der er projekteret: blandt andet:

- Orklabanen Melhus-Orkanger-Svorkmo-Berkåk (26)
- Mellemeriksbane Røros-riksgränsen (27)

Kilde: [BANEDATA '94, Norsk Jernbaneklubb – 94](#), side 311

Ingen af dem bliver til noget, så en femte riksbane bygges ikke.

Meråkerbanen

Der kører kun to personførende togpar over grænsen mellem **Kopperå** og **Storlien**, og ved sidste hjemrejse **torsdag 28. november 2013** havde der lige et par dage forinden været en skred i **Sverige**, så der måtte køre en togbus derimellem. Derfor blev den grænseoverskridende rejse ikke oplevet, men det gav til gengæld skønne billeder af NSB [BM.9203+BS.9253](#) i kote 328,5 med puddersne.

Dette skred i Sverige har åbenbart været som omfattende, at NSB stadig ikke har genoptaget trafikken, jævnfør:

Storlien-Kopperå: Buss for tog

Fra onsdag 27. november til og med søndag 17. august er det stengt for togtrafikk mellom Storlien og Kopperå. Vi kjører buss i stedet for tog

Bussen bruker normalt lengre tid enn toget, men vi ber likevel passasjerer møte opp i henhold til ordinær rutetabell.

- **Det er uvisst når strekningen kan åpnes for togtrafikk.**

Østersund-Trondheim S/Heimdal:

Vi kjører tog fra Østersund til Storlien, buss fra Storlien til Kopperå og tog fra Kopperå til Trondheim S/Heimdal.

Toget venter i Kopperå på buss fra Storlien.

Heimdal/Trondheim S-Østersund:

Vi kjører tog fra Heimdal/Trondheim S til Kopperå, buss fra Kopperå til Storlien og tog fra Storlien til Østersund.

Toget venter i Storlien på buss fra Kopperå.

Berørte stasjoner:

- [Gudå](#)
- [Meråker](#)
- [Kopperå](#)
- [Storlien](#)

Du må regne med at det kan bli forsinkelser. Det beklager vi. ...

Sist oppdatert: 5. juni 2014

Kilde: Forside/Rutetider/Arbeid på jernbanen/Storlien-Kopperå: Buss for tog I-sirk 903-13

Kørsel fra **Hell** til **Storlien** opgives derfor.

En billett gyldig fra **Skansen** til **Værnes** var kjøpt på **Tnd** et par timer før afgang kl. 11.01 i **Tnd**, så reisehjemplen er i orden, og det er en riktig stationsbillett i stedet for en billett trykt på en rulle papir af togets tgf. Pris 74 NOK.

Gevingåsen tunnel

Gevingåsen tunnel er en jernbanetunnel mellom Hommelvik og Hell på Nordlandsbanen. Tunnelen ble tatt i bruk 15. august 2011 og offisielt åpnet 23. august 2011. Byggingen av tunnelen reduserte reisetiden mellom Nord-Trøndelag og Trondheim med fire–fem minutter. Kapasiteten på strekningen mellom Hommelvik og Hell ble økt fra 5,4 til 8 tog per time, samtidig som strekningen mellom Hommelvik og Hell stasjoner ble 1.627 meter kortere enn den gamle. ...

Tekniske data

Tunnelen er 4.400 meter lang med enkeltspor, og totalt ble det lagt 5.700 meter nytt spor i forbindelse med nybyggingen. Kostnadsrammen var på 677 millioner kroner, og det første toget passerte gjennom tunnelen før klokken 6 om morgenen, mandag 15. august 2011. ...

Kilde: Wikipedia, den frie encyklopedi http://no.wikipedia.org/wiki/Geving%C3%A5sen_tunnel

Hell km 31,54

Der gøres en times reiseopphold i **Hell** i håb om at et godstog vil passere, men det sker ikke.

Værnes 32,86

Her set det ud til, at der anlægges et perronspor mere, for der er bygget et halvtog på en øperron, hvor der (endnu) ikke er lagt spor på østsiden. Derfra er der få hundrede meter at gå hen til lufthavnen **TRD**, hvorfra det kun tager omkring 70 minutter at flyve til **CPH**.

*En god norgestur med opphold i **Gjøvik**, **Otta**, **Støren** og **Trondheim**.*

Lokomotivobservationer på junitur 2014

Z71	Di.4.	312	EI.18.	185	Færger
744	651	001-9	2241	678-0	M/S Agdenes
	652	004	2248	682-2	Aidaluna
206	654	005-0	2249	683-0	M/S Finnmarken
040	655	006	2250	699-7	Glutar
			2252	707-8	Ladejarl
220	Di.8.	EI.14.	2255	709-4	Mørejarl
153	706	2181	2257	712-8	M/S Nordnorge
	709	2198			M/S Polarlys
226		2199	068	Sporvogne	M/S Prinsendam
01	1261		902-6	92	M/S Richard With
10	009-5	EI.16.		93	Terningen
14		2204		94	Trondheimsfjord I
	T66	2205		95	Trondheimsfjord II
Di.3.	403	2206		96	M/F Tresfjord
603	404				M/S Visterålen
				Dampskib	M/S Zenith
				D/S Hansteen	

En oversigt med billeder over norske damp-, diesel-, elektriske lokomotiver og motorvogne findes på <http://www.jernbane.net/bo/subpage.php?s=1&l=1>



Norge

I **Jernbanen** Oktober 2014 Nr. 5 Ajour, side 28-29, står overskriften **Lokomotivbenyttelsen ved CargoNet og NSB** med en fire spalter lang gennemgang af materiellet bl.a. for El.14, El.16, El.17, El.18, Di.4, Di.8 og 312. Det kan anbefales at læse om lokomotivernes skæbne.

Kilder og links

NSB <https://www.nsb.no/>

Norske lok og motorvogne 1.1.2001, Norsk Jernbaneklubb, 240 sider, **2001**, ISBN 82-90286-23-6
BANEDATA '94, Norsk Jernbaneklubb – 94, Forskningsgruppen, **1994**, ISBN 82-90286-15-5

Jernbane.net, **Norge**, <http://jernbane.net/bo/subpage.php?s=1&l=1>

Jernbaneverket, Nyttige lenker <http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyttige-lenker/>

Langs linjen/jernbanestasjoner <http://jernbane.net/bo/subpage.php?s=2&k=5>

Stasjonsdatabasen – Fotografier <http://forsk.njk.no/stdb/VisFotomengde.php?bd=46>

Vore tog <https://www.nsb.no/om-nsb/om-vare-tog> (Det er togsæt).

GråkallBanen <http://www.graakallbanen.no/> & <http://rune-feldt.se/grakall/index.htm>

Norsk Jernbaneklubb <http://www.njk.no/>

Thamshavnbanens Venner <http://thamshavnbanen.no/>

Hurtigruten

En god hjemmeside <http://www.hurtigruten.com/dk/rejseinformation/> viser følgende:

Tidstabel	Havne	Skibe	Skibenes position	Hvilket skib fra havn?
-----------	-------	-------	-------------------	------------------------

Flåden på 12 skibe kan ses <http://www.hurtigruten.com/dk/rejseinformation/Skibe/hurtigrutens-flade/>

De 12 skibes position og sejlretning kan ses på et kort over hele **Norge** på <http://www.hurtigruten.com/dk/rejseinformation/skibenes-position/>

Kort og flyfotos

De gule sider <http://kart.gulesider.no/>

Evaluerings af sommerferietur til Otta og Trondheim

Lyset

De fleste dage var der solskin med mange timer til at fotografere de fire lokotrukne togpar mellem **Os** og **Tnd**.

Ved den sidste afrejse fra **Tnd onsdag 27. november 2013** viste almanakken **Sol op/ned 9:17/14:55 og er højest på himlen 5° og i syd 12:06. Dagen er 5 t 38 m – aftaget 14 t 57 m**. Reelt var der kun lys til at fotografere hurtige, kørende køretøjer i tidsrummet kl. 10-14 – 4 timer! Resten den korte dag (og lange nat) hed det brug af fotostativ. Fjeldene omkring **Tnd** er ikke høje, men i vintertiden kan solen med horisontal vinkel på 5° ikke lyse på en del af byen.

Ved ankomst til **Tnd onsdag 25. juni 2014** var der **Sol op/ned 3:04/23:37 og højest på himlen 49° og i syd 13:21. Dagen er 20 t 33 m – aftaget 3 minutter**. Reelt er der flere soltimer på himlen, end man kan holde sig vågen flere dage i træk. Kilde: <http://www.torbenhermansen.dk/almanak/almanak.php>

Lokomotiverne

Udbyttet med 32 strækingslokomotiver må sige at være ganske godt.

Af de kære Di.3-lok sås kun et henstillet/udrangeret i **Støren**. Ved det første besøg i **Tnd i september 2000** var der stadig kørsel med Di.3 **Os-Bodø** og på **Raumabanen, Dombås-Åndalsnes** samt **Rørosbanen, Hamar-Støren**.

Af de 5 byggede Di.4 blev 4 lok set køre.

Af bestanden på 22 El.18 blev 7 set; de virkede til at køre i eget maskinløb mellem **Os** og **Tnd**.
(BL)

Storlien-Kopperå: Buss for tog

Fra onsdag 27. november til og med søndag 17. august er det stengt for togtrafikk mellom Storlien og Kopperå. Vi kjører buss i stedet for tog. Bussen bruker normalt lengre tid enn toget, men vi ber likevel passasjerer møte opp i henhold til ordinær rutetabell.

Det er uvisst når strekningen kan åpnes for togtrafikk.

Østersund-Trondheim S/Heimdal:

Vi kjører tog fra Østersund til Storlien, buss fra Storlien til Kopperå og tog fra Kopperå til Trondheim S/Heimdal.

Toget venter i Kopperå på buss fra Storlien.

Heimdal/Trondheim S – Østersund:

Vi kjører tog fra Heimdal/Trondheim S til Kopperå, buss fra Kopperå til Storlien og tog fra Storlien til Østersund.

Toget venter i Storlien på buss fra Kopperå.

Kilde: <https://www.nsb.no/rutetider/arbeidpa-jernbanen/avviksmeldinger/storlien-koppera-buss-for-tog>
(BL)

DIVERSE

Ma 30/6 2014

Afsløring af Københavns Hovedbanegårds nye modeljernbane

60.000 gange om året putter et barn 2 kr. i møntboksen, trykker næsen flad mod ruden og lader øjnene følge det lille tog rundt på banen.

"Det er 60.000 smil – 60.000 øjeblikke af ægte køreglæde. Jeg kan næsten ikke forestille mig en mere effektiv markedsføring af DSB over for børn og barnlige sjæle. For mange forældre tror jeg, at mindet om DSB's modeljernbane hører til i samme klasse som Zoo's kaninbjerg eller køreskolen i Legoland. Det er noget, vi husker fra vores egen barndom, og som vi nu får mulighed for at give videre til næste generation," siger kommerciel direktør i DSB Susanne Mørch Koch.

Flere end 3.500 arbejdstimer er gået med at renovere modeljernbanen på Københavns Hovedbanegård. Arbejdet, der har stået på i mere end et år, er udført af frivillige kræfter og foregået på DSB's værksted på Otto Busses Vej.

For dem, der husker, hvordan banen så ud, er den næsten ikke til at kende igen.

"Modeljernbanen var temmelig nedslidt, trængte til en gennemgribende renowering, og vi benyttede så anledningen til at bygge banen om. Det nye landskab er inspireret af Sydsjælland; Næstved og opland med skov, enge og marker. Jeg synes, det er vigtigt, at det er noget, som børnene kan genkende, fra når de har taget toget med mor og far ned til mormor og morfar i Vordingborg," siger Susanne Mørch Koch.

Sammen med den lille håndfuld af frivillige, der har forestået renoweringen, afslører hun den ombyggede modeljernbane mandag den 30. juni kl. 13. Alle er velkomne.

Køb et tog med hjem

Ved siden af den nye modeljernbane har Togcenter Gentofte lejet en stand. Togcentret har taget to forskellige Märklin startsets med til børn i alderen 3-6 år og +6 år. Mød togcentrets repræsentanter på standen mandag den 30. juni kl. 12-17.

Fakta om banen

DSB's modeljernbane er opført i skala 1:87 kaldet H0, og kørslen sker med dansk- og tyskbyggede tog fra Heljan, Hobbytrade, Roco og Brawa.

Det koster 2 kr. at køre en tur med toget. I 2012 omsatte DSB for 116.862 kr. på modeljernbanen, som doneredes til driften af Danmarks Jernbanemuseum i Odense.

...

De holder øje med stationerne

Stationerne får nye roller. Mange af DSB's stationer er bygget i en tid, hvor der var behov for bagagehåndtering, restauranter, ventesale, billetsalg og meget andet. I dag er stationerne et sted, hvor

de rejsende opholder sig i ganske kort tid, og det skal stationerne nu indrettes efter. Målsætningerne er formuleret i Stationsplanen.

DSB Ejendomme har ansvaret for, at moderniseringen samtidig går hånd i hånd med den ejendomsfaglige vurdering af behov for løbende vedligehold af stationerne, fortæller underdirektør i DSB Ejendomme Jes Transbøl:

"Der er lavet en plan for, hvordan stationerne skal fremstå og fungere. Enheden Fremtidens Station planlægger de overordnede linjer for udseende og indretning, mens vi i Ejendomme foretager de praktiske vurderinger af, hvilke bygninger der skal renoveres og hvor der skal bygges nyt. Det er også os, der udfører det daglige arbejde," siger han.

Ifølge Stationsplanen er det først de store stationer, dernæst de mellemstore og til sidst de små stationer, der får standardudstyr og justeret efter de nye behov. Men almindelige driftsopgaver og renovering skal også prioriteres, når budgetterne skal lægges, og her arbejder Ejendomme og Fremtidens Station tæt sammen.

"Vi ønsker både at få stationerne indrettet efter Stationsplanen og at sikre vedligeholdet af bygningerne. De store stationer bliver prioriteret først i planen, men der kan jo sagtens være en lille station, hvor bygningen har akut behov for en kærlig hånd, og derfor er nødt til at komme højere på opgavelisten end egentligt planlagt," siger Jes Transbøl.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 30. juni 2014**
(JSL via BL)

/7 2014

Togfløjten nr. 2 2014

MO 1846	MO skal trække sommerveterantogene i Grejsdalen
Eu	Trinbræt nedlagt i ubemærkethed
Køf 260	Midtjyske Jernbaner køber Köf-traktor
	Rapport foreslå stor stationsmassakre
13/4 2014	Masnedsundbroen påsejlet
Vj Es Ro Fa	Billetsalg lukker
Fh	Skagensbanen får ny indkørsel
13/12 2014	Slut med nattog
Jl-Bll	Billund får en rigtig jernbane
Vem	Y-tog ophugget
1/6 2014	Slut med salgsvognen
28-31/5 2014	Orehoved genåbnet
14/7-4/8 2014	Godstog omledes via Marskbanen
PKP	Dampen er gået af Wolsztyn
	Otte timer på førerpladsen
HBS	Historisk jernbanebro graves fri
	Tølløsebanen ... dengang og nu
	Jernbanerne i Brasilien
23/8 2014 Ti	Tag med på udflugt med Støtteforeningen KLK
	Grindsted – en stor station til en lille by. Del 5
Lk	Vandtårnet revet ned
Frankrig	Damptog langs Somme-bugten

Kilde: **Togfløjten, nr. 2 2014**

Udtag af overskrifter. Bliv medlem af Støtteforeningen KLK for DSB Museumstog, Kolding-afdelingen, få medlemsbladet Togfløjten og læs de spændende artikler. Mere information kan fås på <http://www.klk.dk/>

(BL)

Ti 1/7 2014

Nu er DSB røgfrit

Fra i dag, den 1. juli, er det ikke længere tilladt at ryge i DSB. Hverken for kunder eller medarbejdere. Rygeforbuddet betyder, at du ikke må ryge i arbejdstiden, på DSB's arealer eller hvis du er i uniform.

"Vi ønsker et røgfrit DSB både for medarbejdere og kunder. Rygeforbuddet har været undervejs i et år, og jeg håber, alle har haft lejlighed til at tage snakken om reglerne lokalt, så alle kender rammerne og ved, hvordan de skal forholde sig. Fælles enighed om, hvordan man bedst støtter hinanden med gode pauser uden røg og hvordan den første tid bliver grebet an, kan være en hjælp i starten, hvor alle skal vænne sig til de nye forhold," siger Kommerciel og Personaledirektør Susanne Mørch Koch.

Rigtig mange af kunderne har følt sig generet af røg. Og tendensen i samfundet er, at der kommer rygeforbud flere og flere steder. Metro, Arriva og Fynbus indfører for eksempel også rygeforbud, og Movia følger trop til oktober. Så den kollektive transport er godt på vej til at blive helt røgfri.

DSB oplever, at kunderne allerede er gode til at minde hinanden om ordensreglementet, for eksempel i stillezonerne, og det kundeventede personale skal hjælpe med at sikre, at rygeforbuddet bliver overholdt.

"DSB's personale er allerede gode til at bede kunderne om at overholde ordensreglerne, når en kunde for eksempel cykler på perronen eller generer de andre rejsende. Der vil helt sikkert være kunder i starten, som ikke respekterer de nye regler. Jeg tror, det falder på plads, ligesom med mange andre tiltag vi har indført i DSB. Danskerne er gode til at tage hensyn til hinanden – det gælder også DSB's kunder. Lad os se, hvordan det går, vi vil følge det tæt i de kommende måneder." siger Susanne Mørch Koch

Sådan er reglerne på arbejdspladsen:

1. Der må ikke ryges på DSB's områder – tog, køretøjer, stationer, perroner, værksteds-, klargørings- og andre områder – hverken indendørs eller udendørs.
2. Medarbejdere må ikke ryge i arbejdstiden.
3. Medarbejdere iført synlig uniform eller andet arbejdstøj, som kan relateres til DSB, må ikke ryge.
4. Banedanmarks områder er også omfattet af rygeforbuddet.
5. DSB tilbyder rygestopkurser til om med 2015 til medarbejderne. Deltagelse er gratis, men foregår i fritiden.

Kunderne klarer det

Toget fra Ringsted blæser ind til perron på København H og pendlerne træder i samlet flok op af Tietgensbroen. Tirsdag morgen den 1. juli bliver de mødt af et smilende godmorgen og får stukket en lakridspibe og et lommeaskebæger i hånden af DSB's udsendte personale.

Det er første dag i Røgfrit DSB, og kunderne på Tietgensbroen tager godt imod morgengaven, der er en påmindelse om rygeforbuddet, fortæller Jesper Pedersen fra Salgsteam Vest. Han er i dagens anledning rykket til hovedstaden.

"Folk er generelt meget positive. De siger, det er en god idé, at der ikke må ryges på perronerne," siger han.

Event'en er planlagt sammen med "Hold Danmark Rent", og bliver bakket op af 16 kommuner landet over.

Toget til Göteborg med afgang klokken 8.32 lader vente på sig. De fem minutters ekstra ventetid får ikke cigaretpakkerne op af lommerne. Perronen er fuld af folk, og der er da også to, der stirrer stift ned i jorden med en cigaret i hånden. Men rejsende, der ikke bryder sig om passiv rygning, kan ånde frit hele vejen hen langs perronen.

Personale- og kommerciel direktør Susanne Mørch Koch har da heller ikke haft brug for at give en henstilling og en lakridspibe til en ryger på hendes tur på perronerne.

"Jeg har selv været rundt på perronerne på Hovedbanen her til morgen, men jeg har ikke mødt en eneste ryger. Og meldingerne fra resten af landet er også, at det går godt. Den massive presse har altså hjulpet. Kunderne har hørt budskabet," siger Susanne Mørch Koch.

Der bliver også delt lakridspiber og lommeaskebægre ud i Aarhus og Odense i dag.

DSB gør sig klar til at købe nye tog

Flere medier fortalte søndag den 21. juni, at DSB ikke er gearet til at købe nye tog. Historien stammer fra et notat fra Deloitte til Transportministeriet, som Ekstra Bladet har fået aktindsigt i. Notatet giver udtryk for, at DSB ikke har styr på organisationen.

Notatets konklusion kommer ikke bag på DSB, fortæller kommunikationsdirektør Lars Kaspersen.

"Det er klart, at DSB ikke har en organisation siddende parat til at købe tog med kort varsel. Sådan en skal bygges op, og kompetencerne skal gøres klar. Det skal gøres ordentligt og grundigt. DSB ønsker lige som alle andre, at indkøbet af tog skal være en succes. Vi er ved at bygge kompetencerne op, og det er det, notatet viser," siger Lars Kaspersen.

DSB har nedsat en arbejdsgruppe, der er ved at forberede togindkøb. Planerne for indkøbet skal være klar i løbet af efteråret. Deloitte vil gennem flere kvalitetssikringer være med til at blåstemple beslutningerne.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 1. juli 2014**
(JSL via BL)

Fra 28. juni til 17. august renoverer Banedanmark de 85 år gamle jernbanebroer på Aarhus H. I den forbindelse har vi kun to spor at køre i. Det giver en række ændringer på alle tog, der normalt kører ind og ud af Aarhus H hen over sommeren.

På grafikken kan du se, hvilke tog der kører, og hvor de standser. Vi anbefaler dig at bruge rejseplanen.dk, når du skal rejse, da vi hen over sommeren har flere forskellige sporarbejder, som ændrer vores køreplaner. Rejseplanen er altid opdateret.

Få mere information på dsb.dk/trafik og planlæg din rejse på rejseplanen.dk

Kilde: [mx metroxpress](#), tirsdag 1. juli 2014, side 23
(BL)



On 2/7 2014

Røgen har lagt sig

Røgfrit DSB kom godt fra start i går. Meldingerne fra hele landet er, at alt generelt er forløbet ganske fredeligt og at langt de fleste kunder har taget imod rygeforbuddet med forståelse.

Debatten i medierne og på de sociale medier har til tider været heftig, men det har været med til at give rygeforbuddet gennemslagskraft, vurderer Personale- og Kommerciel direktør Susanne Mørch Koch.

"Den megen opmærksomhed i medierne har bidraget til, at kunderne er godt informerede om, at vi ikke ønsker røg på perronerne og stationerne. Jeg var selv på Københavns Hovedbanegård tirsdag morgen, og det var dejligt at kigge ned langs perronerne og se, at røgen og skodderne fra cigaretterne stort set var væk," siger hun.

Det samme har lydt fra blandt andet Odense og Fredericia. Der er enkelte rygere, der ikke har været opmærksomme på det nye forbud, og der har været uenigheder med enkelte kunder, men der har ikke været optræk til stor ballade.

Sidst på dagen tirsdag fortalte flere medier, at DSB havde misinformeret om kundernes ønske om rygeforbud.

Fejlen opstod, fordi der var røget tre ord ud af en pressemeddelelse, som var blevet sendt ud. Her stod der, at 70 procent af de ikke-rygende kunder ønsker rygeforbud. Der skulle have stået, at ikkerygerne ønsker rygeforbud eller særlige rygeafsnit, som det også hele tiden er blevet kommunikeret internt.

"Det selvfølgelig drønærgerligt, at linjen om særlige rygeafsnit ved en menneskelig fejl glipper i det sidste pressemateriale, vi sender ud. Men det ændrer ikke ved det grundlæggende: Rigtig mange af kunderne efterspørger ingen eller mindre røg på perroner. DSB gør som Metroen og en række andre offentlige arbejdspladser, nemlig sikrer at kunderne/brugerne ikke skal generes af tobaksrøg," fortæller pressechef Niels-Otto Fisker.

Godt humør i togets højtalere

Abc-redaktionen har modtaget denne dejlige historie om en god morgen og en god kollega i toget. Det er specialkonsulent Benny Knudsen fra DSB Vedligehold, der har været ved tasterne:

Pendlerturen mellem Randers og Aarhus fredag med morgenlynet kl. 6:48 har længe været en – som det hedder på jysk – træls oplevelse. Der er stort set det samme antal passagerer, som de øvrige dage, men af uforklarlige grunde kommer der kun et togsæt fredag morgen. Det andet sæt møder vi først i Aarhus. Derfor havde jeg i dag bestemt mig for at tage Intercity kl. 7:15, selv om det tager lidt længere tid. Det viste sig at være et godt bytte.

For det første var der siddepladser til os alle – og så var der en togfører med overskud på toget. Jeg havde fundet en ledig plads i hvileafdelingen og sat mig godt til rette med forårets sidste Ingeniøren. Da hun kom for at tjekke billetter og kort, lød en sagte men tydelig tone fra et af vore dages mange elektroniske vidundere. Venligt, men præcis, fortalte hun os alle, at vi var i en hvilekupé og at den slags skulle være på lydløs. Ingen sure miner.

Vi nærmer os Langå, og pludselig lyder det over højtaleren: "Næste station Langå. Hvis nogen har lyst til en togtur til Viborg, så kan der skiftes her til en afgang kl. ..." Hvor festligt og humørfyldt. Jeg begynder straks at fantasere om, hvad jeg kunne foretage mig i Viborg. Vi har venner jeg kunne besøge. Lysten mangler bestemt ikke, men arbejdet kalder, så jeg bliver siddende og følger med til Aarhus.

Midt i det meget spændende byggeri til den nye letbane stopper toget. Så lyder det over højtaleren: "Vi har lige et lille stop, fordi vi er kommet for tidligt frem." Kort efter ruller toget igen og vi får en masse information om andre afgange, og ikke mindst muligheden for lige at strække benene, fordi toget har en lille pause i Aarhus. Jeg strækker benene ved at gå turen til værkstedet.

Så bliver man i godt humør af at pendle med tog.

En lys idé

Der havde gennem længere tid været problemer med svind fra de nødbeholdninger, også kaldet recovery trolleys, der er i hvert tog på F&R-strækninger til nødsituationer, og en dag nævnte togpersonaleleder Jette Artman det for togfører Henrik Larsen.

"Jeg talte med Henrik, om han havde en god idé til, hvordan vi kunne komme det svind til livs, som vi havde været plaget af i længere tid. Vi havde problemer med, at plomberingerne var brudt, og der var forsvundet varer fra trolleyen," siger Jette Artman.

Recovery trolleys har en beholdning af vand, slik og chokolade, som togførerne kan dele ud til kunderne i toget, fx hvis et tog holder stille i længere tid på en strækning.

Svindet skete, både når togene var i drift, på værksted og stod henstillede om natten, og plomberingen var nem at bryde fx med en saks.

Hurtig udførelse

Efter blot et par timers betænkningstid var Henrik Larsen klar med en løsning. Lige så enkel, som den var genial, nemlig en helt almindelig hængelås med kode, af den type man sætter på kufferter.

"Jeg vidste, at løsningen skulle være let for personalet at have med at gøre. Man kunne helt sikkert have udviklet en elektronisk løsning, men det ville så også have været i en helt anden prisklasse, og så var det, at jeg kom til at tænke på den lås, jeg havde på min kuffert" siger Henrik Larsen.

På under to måneder var løsningen implementeret, og låsene ude i alle F&R-tog.

"Jeg synes, det her viser, at vi i DSB godt kan have kort vej fra ord til handling. Alle hjalp hinanden og satte en kædereaktion i gang, og hvis ideen er god nok, så er der også vilje og økonomi til at få den gennemført," slutter Jette Artman.

Løsningen fungerer nu således, at hvis en togfører har brug for at få åbnet for en recovery trolley, så ringer de ind til Driftscentralen, som ligger inde med koderne. Låsene kan kodes om, så koden kan ændres efter udlevering.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 2. juli 2014**
(JSL via BL)

To 3/7 2014

Shuttletoget kører i pendulfart til festivalen

Roskildes festivalplads er åben, og de første lejre for længst sat op. Torsdag står vi over for det næste store ryk. Det er nemlig dagen, hvor selve programmet for alvor går i gang.

Igen i år er shuttletoget fra Roskilde station direkte til festivalpladsen velbesøgt.

Lokomotivfører Jan Nielsen, der til daglig har base på Københavns Hovedbanegård, er en af dem, der skal fragte mere eller mindre berusede festivalgæster frem og tilbage fra Roskilde station til festivalspladsens trinbræt. Det er ikke første gang, han har den tjans.

"Sidste gang var i 2011, tror jeg. Siden da har det været lokomotivførere fra Næstved, der har gjort det, men før det, kørte jeg også turen i mange år," siger han.

Syndfloden 2007

Selvom årets festival, der åbnede søndag, lagde ud med regnvejre og smattede marker, så er vejret skiftet til det mere solrige. Jan Nielsen kan dog huske en festival der gik over i historien. Det herrrens år 2007, hvor regnvejret ingen ende ville tage.

"Når man gik nede i tunnelen under stationen, så var det som at være i en svinestald. Den sidste dag var der rigtig godt vejr, og jeg kan huske at folk bare smed alt deres tøj i en bunke på perronen. Der lå bjerge af tøj, telte og gummistøvler," siger Jan Nielsen.

Togfører Jesper Bakke, der også kører med shuttletogene, har ligeledes været med i mange år. Han husker samme festival, som værende en speciel beskidt en af slagsen.

"For syv år siden så togene forfærdelige ud efter festivalen. Det var så slemt, at der var mudder på sæderne i flere dage efter. Folk stod simpelthen op, fordi de var så ekstremt beskidte," siger Jesper Bakke.

Shuttletoget er oplagt

Hvis man skal tro vejrudsigten vil det dog ikke ende sådan i år. Flere festivalgæster har allerede indfundet sig på Dyrskuepladsen, og Jan Nielsen vurderer, at der er mange af dem, der bruger shuttletoget for at fylde sprut-depoterne op igen.

"Allerede i sidste uge omkring fredag var der begyndt at komme mange passagerer med til Roskilde, som bare havde lagt sig ud for at vente på, at de åbnede porten. Dagens første tog er der ikke så mange med, men lidt senere i dag vil der være rigtig mange, som lige skal en tur til København eller lige skal i Føtex eller Kvickly inde i Roskilde, siger Jan Nielsen.

Selvom Jesper Bakke har nærkontakt med festivalgæsterne så mærker togførerne på de normale strækninger også, at det er festivalsæson.

"Jeg er ret privilegeret, når jeg kører shuttletog, for jeg mærker ikke presset på samme måde som mine kolleger i togene mod Jylland og København. Shuttletoget tager kun tre minutter, og mit primære arbejde består i at vejlede folkene over højttaleren, og sørge for, at alle er med, når vi kører," siger Jesper Bakke

Roskilde Festival løber frem til 6. juni.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 3. juli 2014**
(JSL via BL)

Fr 4/7 2014

Ekstra tog efter Rolling Stones

DSB indsatte et ekstra tog fra Roskilde Festivalplads? natten efter Rolling Stones' koncert.

Beredskabskoordinator Søren Møller, DSB Trafikalt Beredskab, der var til stede på festivalen melder, at det gik fint, og at der med det ekstra tog var den nødvendige kapacitet til rådighed.

Særtoget fra festivalpladsen til Roskilde Station kl. 1.28 på fem Dobbeldækker-vogne var fyldt til sidste ståplads, så DSB indsatte et ekstra tog kl. 1.40. Også det var godt fyldt op.

Fra Roskilde Station kunne kunderne fortsætte med InterCity-tog til Fredericia eller regionaltog til København H.

El Teknik tager teten

Elektronikværkstedet i DSB El Teknik har overtaget reparationen af converterne i Øresundstogene. Overtagelsen sker efter en periode, hvor togproducenten Bombardier har givet en hånd med, fordi DSB manglede reservedele og mandskab til at følge med. Og der er både gode penge og gode resultater i, at DSB nu selv står for reparationen, fortæller produktionsleder Kasper Sandfeld.

En af de hyppige fejl i converterne er, at de eksploderer. Det skete 30-40 gange sidste år.

"Vi sparer 100.000 pr. eksploderede converter, vi selv reparerer, og vores leveringstid er tre uger mod Bombardiens to-tre måneder. Så samtidig med at vi sparer penge, er vi med til at sikre, at defekte tog hurtigt kan komme ind i driften igen i stedet for at stå på værksted og mangle reservedele," siger han.

Der sidder i alt otte convertere i et Øresundstog. Det er dem, der er med til at omformer højspændingen fra køreledningerne til strøm til blandt andet togets motorer.

Elektronikmekaniker Naumce Naumovski er en af reparatørerne af converterne, og han glæder sig over, at de nu alle kommer forbi elektronikværkstedet på Otto Busses Vej.

"Det giver os større erfaring med converterne, når vi nu regelmæssigt arbejder med dem. Det betyder, at vi bliver dygtigere og hurtigere til at finde og rette fejlene. Også på den måde er vi med til at sikre, at der er mere materiel til rådighed," siger han.

Sker der en fejl på en af converterne i toget undervejs, kan det i de fleste tilfælde køre videre. Men det skal hurtigst muligt tages ud af driften og til reparation.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 4. juli 2014**
(JSL via BL)