

Jernbanenyheder fra BL

Sendt fredag 24. december 2010 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

~~Åbent~~ offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 30/11 2010

AR-kursus, intet Cheminovagodstog og MF-tog Næ-Hrm

En vinterdag – november måned er en efterårsmåned – med blå, skyfri himmel. Alle tiders fotovejr, og i Hr er der tre forskellige operatører at fotografere.

Kl. 8.51 skal ankomme tog G 7519 (Vem-Hr) ankomme trukket af MjbaD MY 28 og afgang

kl. 9.21 som tog G 7528 (Hr-Vem).

Kl. 9.23 skal der ankomme et tog fra en sjælden udgangsstation: **Næ**. Tog EP 8005 (Næ-Hr), 2 MF.

Kl. 9.32 fortsætter det som arbejdstog EP 8218 (Hr-Hr) med arbejdsstrækning **Hr-Kæ** (Kibæk). Toget kører kun til/fra Hrm. Toget befordrer passagerer **Hr-Hrm-Hr**.

Kl. 9.48 ankomst for tog 8218 fra **Hrm**.

Kl. 8.30-15.20 undervisning for tre Str-lkf i to nye AR^{II} holdende i spor 40.

I Hr

Der ser meget tomt med hensyn til godsvogne, og det viser sig, at tog 7519-7528 er aflyste.

Kl. 9.50 (-27) dukker DSB MFA 5035+35 op i spor 2 og afgang 9.51½ (-19½). Billedet viser en IC3-tog under udkørsel med grønt lys i det vestre udkørselssignal, det vil sige mod **Sj**. Så kan man gøre nogle betragtere af billedet helt forvirrede.

Kl. 10.02 (-15) passerer det under tilbagekørslen de to U-signaler.

I spor 40 rg AR AR 2046 frem og tilbage og kobles sammen med AR AR 2047 og adskilles igen. Fra K 11 er dette spor et parkeringsspor for tre togsæt fra Arriva i stedet for spor 43 i østenden af perron 1. DSB har benyttet spor 40 indtil nu. Desuden parkeres Arrivatog i spor 44.

(BL)

To 16/12 2010

Første Desiro på Grenåbanen

Søndag morgen kl. 09.14 afgik det første nye Desiro tog (MQ) fra Århus H mod Grenå.

For at markere indsættelsen af det nye tog blev der delt nødder og flyers ud til kunderne med informationer om toget.

Blandt kommentarerne fra kunderne var: "Det er dejligt nemt at komme ind i toget", "Det er rart, at man ikke kan åbne vinduerne, så det ikke trækker", "Der er god plads til barnevognen" og "Det er et rigtig flot tog", fortæller projektleder på Desiro-anskaffelsen, Dan Ravn.

Indtil videre kører der kun et Desiro (MQ) togsæt på Grenåbanen, men i løbet af de kommende måneder vil flere afgangne blive kørt med Desiro.

Kilde: DSB intranet, **torsdag 16. december 2010 06:00**. Hanne Degnbol

(JSL via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Lø 27/11 2010

Lige som sidste lørdag kørte jeg i formiddags til **OI** (Holme-Olstrup) i håb om at få krydsningen mellem M 6336 (ICE materiel til IE 36 Nf-Kh) og IE 8238, og lige som sidste **lørdag** så jeg ikke skyggen af M 6336 ...

Senere så jeg IE 8036 og 8033 samt et par MR-tog i det snedækkede landskab.

Da der er lys i juletræet på perronen i **OI**, kørte jeg igen derud for at se IE 8032, men dette tog dukkede ikke op, selv om det ifølge en sms til 1990 skulle køre rettidigt fra **Næ** 16.33! *Er toget mon kørt via Rg?*

På pladsen i **Næ** så jeg i dag 15 (øst)tyske Fcs, de fleste mærket med EBW. De stod der ikke i går.
(JSL via BL)

Ma 29/11 2010

Fra den virkelige verden!

Selv har jeg i dag bare kørt 2201, 1214 og 2221, alle med ME og tre DD og kørt (stort set) til tiden uden problemer. I **Nf** var der næsten ikke noget sne, midt på **Sjælland** noget mere, men kun et par steder mellem **Næ** og **Rg** nåede sneen lige over skinnetop.

På vej hjem med 2221 mødte jeg hoteltoget med DSB EA 3022 ved **GI** (Glostrup) – se foto. Gættekonkurrencen kan så være om der er en eller to grønne i signalet ... Mange signaler var endnu værre!

Der var ingen aktivitet på godspladsen i **GI** i dag, og MZ'en stod også parkeret i **Rg**.

På **Lille Syd** kørte man i dag efter nødkøreplan, så kun 24-togene kører, og alle tog kører med togsæt. Jeg har nu svært ved at se, at det virkelig skulle være nødvendigt at reducere toggangen. Enkelte steder på **Lille Syd** skal sneen lige have nået op til togets sneplov.

I eftermiddags så jeg en Banedanmark motortrolje rangere med de tyske ballastvogne i **Næ**. Tre vogne var kørt frem til læsning.

Trine Christensen fortæller, at DSB ME 1531 i dag brød ned med RØ 1245 lige øst for **Rg**. Det lykkedes ikke at få toget i gang igen, og MR sæt 28 og 50 måtte trække det nedbrudte tog ind til **Rg**!!! Tænk at se to MR-tog trække en ME og fire DD! Jeg har prøvet at trække to MR-sæt med en ME, men det omvendte ...

Jeg tror, der hver **mandag** kører ekstra MR-udveksling **Næ-Fa-Næ** efter en fakultativ plan. Toget køres af førere fra reserven.

(JSL via BL)

Sø 5/12 2010

MG prøvekøres på Gedserbanen

I dag er DSB MZ 1425 + 3 MG-togsæt kørt fra Ar til **Nf**. Fra i morgen, **mandag 6. december 2010**, og ugen ud vil der kunne køres på 4 km ad **Gedserbanen**. *Måske skal der øves sammenkoblingsteknik?*
(LuJ via BL)

Der er 5,9 km fra **Nf** til stationsgrænsen i **Vø** og 5,5 km til ovk 71A. Der kunne tyde på, at signal 16.1.2. ● antagelig er sat op før tændkontakterne til ovk 71A. Da der ingen sikrede ovk findes på de 4 km, vil der kunne køres uden vedligeholdelse af disse.

(BL)

To 9/12 2010

Hvad man oplever på en af de dage, hvor det ikke kører som på skinner

Her til morgen kørte jeg først 4208 (tre MF-sæt) fra **Næ** 7.20. Lige inden **Rg** fik jeg en ATC fejl FF 801 med en ikke løsbar driftsbremse. Først da toget holdt helt stille kunne jeg fortsætte kørslen.

Derefter gik det fint, men ved **Vy** (Viby S) var der signalfejl, så der var en lille kø uden for **Vy**. Jeg holdt ved det sidste AM-signal før **Vy**. Da jeg cirka ti minutter senere kunne fortsætte, virkede signalerne dog igen.

Ved remisen i **Ro** holdt DSBM MZ 1401 + Strix-målevogn + DSBM MY 1159, og inde på stationen mødte jeg en MZ^{IV} med tre DB Roos-t med kævler og to bogietankvogne til **Kj**.

Tilsyneladende var der nu mangel på sporplads på **Kh**, for lidt før **Htå** fik jeg besked om, at mit tog skulle tømmes der, og at jeg skulle køre tom til **Cph**. Jeg skulle ellers have haft taxi fra **Kh** til **Cph** (men plejer nu at køre med First).

De stakkels rejsende måtte så mase sig ind i andre tog. Kort efter kom et DD-tog, hvor det så ud til, at folk allerede stod som sild i en tønde ...

Da de rejsende var steget af, og dørene lukkede fik jeg en sms om, at 4208 var delaflyst på grund af manglende sporplads på **Kh**

– Tænk, hvis de rejsende havde fået en fornuftig forklaring på hvorfor, de måtte forlade deres dejlige varme tog – der jo havde kørt uden problemer.

Sidst jeg kørte 4208, gik det heller ikke for godt. Dengang var det et nedbrudt tog ved **Kk** (Østerport), der medførte, at jeg måtte stoppe ved alle stationer efter **Rg** (hvor jeg kom i spor 6), og endte med at være ca. 45 min forsinket ved ankomst til **Kk**.

I **GI** (Glostrup) er de ti vogne ikke Fcs⁰⁹² alle sammen, der er også enkelte Fcs 088 (Franskbygget ex. DR-vogn) imellem.

Fra **Cph** kørte jeg IC 133 til **Kh**, igen kun et MF-sæt, så der er vel stort set udsolgt allerede fra **Kh** ... Efter en lille pause på **Kh** skulle jeg så være kørt til **Hk** med 5925 (ME og 6 DD), men jeg blev ringet op og fik besked om, at jeg bare skulle rangere til **Blv** (Belvedere), og efter et længere ophold der, køre til perron som returløbet 5928 og køre det til **Kk**. Heldigvis havde jeg forsynet mig med gratisaviser, men alligevel var der god tid til madpakken og endda en lille lur.

En sms fortalte, at aflysningen skyldtes at "vi mangler tog på grund af forsinkelser", og det virkede jo ikke logisk, jeg var der, toget var der, og togføreren stod på **Kh** og havde ikke hørt hans tog skulle aflyses ...

I de cirka to timer jeg holdt der, kom DSBM MZ 1401 + Strix-målevoggen + MY 1159 forbi to gange, først på vej **Kh-Kac**, noget senere kørte den fra **Kh** ud via **Blv** mod **Val** (Valby).

RØ 5928 skulle være afgået fra **Kh** 13.32, så jeg kaldte op til kmp godt 5 min før, de havde ikke glemt mig, men der manglede sporplads på **Kh**. Først 13.49 holdt jeg stille oppe i hallen, og efter at have fået togfører om bord og indtastet data i ATC kunne jeg afgå 13:51. Ankom til **Kk** 13.59 og kørte igen med 5937 14.05 (skulle være afgået 13.58).

Igen en kort pause på **Kh** inden jeg kørte hjem med RØ 1237 (ME + 3 DD). Det skete faktisk stort set til tiden. Ved **Ig** (Vigerslev) holdt MZ 1401 + Strix-målevognen + MY 1159 og ventede på sporet fra Kalvebod.

I **Htå** holdt der en ME med DD-stamme i spor 4 og så lidt død ud ...

Cirka klokken 20.40 så jeg MY 1154 rangere med de 15 private tyske Fcs'er, der har stået i **Næ** nogle uger. Omkring klokken 21.05 hørte jeg MY'en afgå mod **Rg**.

Der har (er måske stadig) rekord mange MR-tog i **Næ**. 13 togsæt må være ny rekord, og da der kun er fremmednet til 11 togsæt, må nogle af dem stå med motorerne i gang. De tre af togsættene må vist ikke køre, fordi ATC'en ikke er blevet genplomberet i tide. Hvorfor der ikke er sendt togsæt til Fredericia vides ikke.

Der er kommet en ny "Materiel Information" om ME og DD i anledning af, at man i større udstrækning vil køre DD-stammer med ME i hver ende. Hvor og hvorfor ved jeg ikke, for det er da ikke i de tog, der skal køres af **Næ**-førere.

Materiel Informationen fortæller, hvordan diverse kontakter skal stå på de to lokomotiver og den (inaktive) styrevogn.
(JSL via BL)

Sø 19/12 2010

Lidt af, hvad man kunne se fra RØ 2221 denne formiddag:

Mellem **Kh** og **Dbt** (Dybbølsbro) står den gule Köf (ex. DSB) mærket Aarsleff Rail sammen med en af samme firmas Slmmps.

I **Htå** stod en 185'er med et østgående kombitog, der var flere AAE Sdgmns med, så det må være et tog, der kører for det fallerede Intercontainer – *nogen, der ved, om der er nyt om hvem, der eventuelt overtager deres kørsel?* (Toget havde stået der nogen tid; stod der også, da jeg kørte ind med 2210).

I **Ro** står den rammemaskine, der bruges til nedramning af køreledningsmaster sammen med et par Slmmps – vistnok Aarsleff Rail. Rammemaskinen er nok den, der er indregistreret som privatejet vogn ved "86 DSB".

Ved **Rg** er der gang i et større svejsearbejde (*hvorfor mon det?*) på spunsvæggen langs det nye overhalingsspor. Der er opsat nye signaler øst for **Rg** for begge retninger. I-signalerne flyttes langt ud.

På **Rg** station holdt et Volvo-tog med bl.a. en af de gamle blå Volvo-containere (dog ikke af de helt gamle lave). Dette tog var forspændt en nedklappet 185'er, og holdt der også, da jeg passerede med 2210.

På pladsen i **Rg** var der kævle-vogne, så der er nok godstog til **Kj tirsdag 21. december 2010**. Der stod også et par tankvogne, men de stod bag ved Volvo-toget. *Måske var der også en af de nye ATG Laaes 560 biltransportvogne (tom), men den var også 90 procent i skjul bag Volvo-toget.*

(JSL via BL)

Ti 21/12 2010

Mystik omkring IE 34

Lokket ud i naturen af det flotte solskinsvejr og nattens 10 cm nye sne kørte jeg først ned til Lu (Lundby). Her ventede jeg nogen tid på IE 34, der ifølge en sms til 1990 skulle være lettere forsinket.

På et tidspunkt lød det, som om toget kom, og kort efter lød det, som om toget bremsede foran **Lu**'s I-signal (men det kunne jeg ikke se fra min plads på **Kragebjerg**). Nå, toget skulle måske bare indrangeres, men mens tiden gik begyndte jeg at tvivle på, om det nu var toget, jeg havde hørt. Cirka ti minutter senere lød det, som om toget kørte, men det kom bare aldrig frem. Noget senere så jeg noget, der lignede en ICE-front mellem nogle træer langt væk ... *Nogen der ved, hvad der skete?*

Nu kørte jeg til **Myg** (Myrup Grusgrav), hvor jeg så RØ 2221 med ME og 3 DD stort set til tiden, lidt senere kom IE 33 med ICE sæt "København" og "Wehrheim", og 13.42 kom en ME med 4 DD, sikkert som 2229, men det kan også have været 1229. En sms "Vo" til 1990 sagde, at de to tog ville komme med 5 minutters mellemrum, men efter ti minutter pakkede jeg sammen og kørte hjem – jeg skal jo være klar til eftermiddags og aftenens to dobbeltture med MR på **Lille Syd**.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Lø 9/10 2010

Eksport af Y-tog

Tre eller fire Y-tog, vist fra **Østbanen**, er i **oktober 2010** trukket af en MX med en specialkobling til **Nsk**. Her står de inde bag en indhegning i pæn stand og venter på eksport med et skib.
(JER via BL)

Lø 27/11 2010

MX 26 med SJK-særtog

MjbaD MX 26 havde ophold i **Ho** 20.02-14 på vej til **Str**. Se hvorfor på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=3295>

Jeg har ikke faktisk viden om, hvor vidt MX 26 tillige har kørt på Thybanen i aftes/nat eller ikke.
(LuJ via BL)

MX 26 skal ikke køre med sneplov; den skal pga. motorhavari på 2 stk. MH være trækraft på **søndagens** tur med SJK mod **Sj**.
(AMN via BL)

Ma 29/11 2010

Vinter på Odderbanen

I dag er der snefygning mellem **Ar** og **Odd**. Derfor måtte HHJ DL 10 ud i pendulfart for at holde sporet frit – særligt mellem **Tranbjerg** og **Malling**.

Her er DL 10 på vej mod syd nær **Egelund** trinbræt, der ligger mellem **Beder** og **Malling**. Lokomotivet er solgt til et sporombygningsfirma i **Schweiz**, og afleveringen dertil sker om 3 uger.

På grund af kørslen med DL 10 med sneplove kunne Y-togene køre hele dagen – omend kun i time drift. Forsinkelserne var minimale, kun op til 10 minutter.

Nord for **Malling** i dag – trevognssættet købt brugt tidligere i år fra **Sjælland**.
(AC via BL)

Ti 30/11 2010

Mere vinter på Odderbanen

Også i formiddag var HHJ DL 10 ude med sneplovene – foto nord for **Malling**. DL 10 på **Mårslet** station i dag. Det var pokkers koldt.
(AC via BL)

On 1/12 2010

Arriva Tog A/S' litra MR tages ud af drift

Muligvis forsvinder eller udfases litra MR i den kommende weekend og vil helt sikkert ikke være i drift efter køreplansskiftet **søndag 12. december 2010**. Da det gik op for mig i går **tirsdag 30. november 2010** i **Hr** i strålende solskin, må der fra i dag gøres noget ved den begivenhed. Der er kun tre hverdage minus **lørdag** i denne uge 48 og fem dage i uge 49, før de 15 MR-togsæt tilbageleveres til DSB, altså 8 driftsdage, hvis der køres **mandag-fredag** som normalt.

Otte dagbogsberetninger om de sidste 8 MR-driftsdage på Thybanen

Der følger dagbogsberetninger for de sidste 8 driftsdage, hvor de lyse timer er brugt til fotografisk at forevige de sidste MR-kørsler i Arrivas regi.

Først følger en beskrivelse af **Thybanen** med henvisning til **TIB (V)**, forskellige type af kort (sporplaner, satellitbilleder).

Dernæst følger **maskinplaner** for de to **løb**, hvor der køres med litra MR på **Thybanen**.

Beskrivelserne fra hver dag begynder med udrejse fra **Str** og slutter i **Str**. Først følger dagens overordnede **rejseplan**, dernæst en hjemmelavet **arbejds køreplan**, der blev brugt til at være det ønskede sted på rette tid, når det pågældende tog passerer. Hvert **tog** er nævnt med tider, så tidens gang og nedtællingen til ophøret af driften føles. Det var slagets gang frem til **sidste driftsdag** med plantog **fredag 10. december 2010**.

Strækings-information (TIB) V for 34. Struer – Thisted

Strækningen kan grafisk ses tegnet på Banedanmarks hjemmeside under Forside > Om jernbanen > Strækings-information (TIB) V på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132> med pdf-filer. Kig på siderne med **34. Struer – Thisted**. Kun sikrede overkørsler at vist i TIB (V).

Medbragt er et kort i målforhold 1:100.000, siddende i kortholder på cykelstyret. Standsningssteder på **Thybanen** kan ses på <http://www.griffen.dk/thy/stationer.htm>. Sporplaner kan ses på **Welcome to dk.trackmap.net!** beliggende på **Map I: West Jutland** på <http://dk.trackmap.net/i>. Planen er grov og direkte forkert for **Hw**, hvor spor 3, læssevejssporet, mangler. I **Ur** er spor på vestsiden af spor 1, stationssiden, fjernet og i **Bn** (Bedsted Thy) og **Sne** (Snedsted). I **Ti** er der kun vist ét spor; der er to

perronspor og et omløbsspor samt rangerhoved. Udgiverne eftersøger simple oplysninger for trinbrætterne **Hæ** (Hørdum) og **Ri** (Sjørring) med spørgsmålet (Which side is the platform?). Svaret kan udgiverne selv få ved at ligge på Google Earth,

En historisk gennemgang af standsningssteder findes i listen på **Stationerne på THY-BANEN** beliggende på <http://www.griffen.dk/thy/stationer.htm>. Ved et klik på det pågældende navn kommer der billeder til syne.

Stationsforkortelser kan slå op på <http://john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/forkortelser.asp>, hvor der mangler **Lng S** (Lyngs Grusgrav 1918-1939) og **Dra** (Draget † 1956-1960).

Trp S (Torp) i km 71,2 ibrugtaget **torsdag 28. januar 1988** til betjening af De Forenede Bryggers fællesdepot i **Ti**. **Trp** står i **TIB (V) mandag 15. februar 1999**, men ikke **mandag 14. januar 2002**.

Øvrige kilder til kilometerangivelser og stigninger:

– **Længdeprofil Str-Ti**, DSB 1943

– **Screening af overkørsel Str-Ti**, Cowi/Banedanmark, 2010.

Første solskinsudflugt på Thybanen til Ri

I år har der tidligere været foretaget to solskinsudflugter til Thybanen:

Første fotoudflugt i højdedragene på Thy onsdag 3. marts 2010 og den anden

fotoudflugt til Hæ (Hørdum) og Gisselbæk på Thybanen torsdag 4. marts 2010. Begge med en skyfri himmel over et snedækket landskab.

Denne **onsdag** er der en skyfri himmel og et snedækket landskab, så det er bare at komme i gang med at fotografere de sidste MR i drift. DSB kører to togpar med litra MF og normalt ikke med MR. Dé er også bemalet anderledes end Arrivas to slags design.

Forberedelser

Allerførst skal toggangen med litra MR kendes. Der kører **mandag-fredag** tre togpar i dagslys med to MR-krydsninger i **Hw** (Hvidbjerg) og **Bn** (Bedsted Thy). Et illustrativt overblik af MR-kørslen fås let ved at kigge i maskinplanen. Der er to maskinløb for de tre togpar.

Løb 32 med 2 togpar på Thybanen og løb 35 med 1 togpar på Thybanen

Løb **Tog** 5521 5530 5535 5540
32 Str 10.32 **████████** 11.51 Ti 11.58 **████████** 13.20 Str 13.33 **████████** 14.54 Ti 14.58 **████████** 16.20 Str

Tog 5529 5536
35 Str 12.32 **████████** 13.51 Ti 13.57 **████████** 15.20 Str

Kilde: Maskinløb gyldige **mandag-fredag**, sidste gyldige dag **fredag 10. december 2010**.

Efter samme model – som tidligere på året – skal turen i dag foregå. Først laves en udskrift fra dengang med hver af de to skrevne køreplansopstillinger med de nabostationer, pile ↑↓ for at angive kørselsretning, afgangstider fra de to nabostationer og tognumre. Ved at skrive tog med **blå kuglepen** kørende mod **Ti ↑** og med **rød kuglepen** ved tog kommende fra **Ti ↓** ses kørselsretningen lettere.

Tider hhv. afgangs- og ankomsttider for de pågældende tog.

Signaturen → betyder, at samme stamme returnerer i dette tog.

Ri (Sjørring), **Tod** (Todbøl † **lørdag 27. maj 1967**), **Sne** (Snedsted).

Fotoarbejdsplan for Ri-Ti for onsdag 1. december 2010

Tider omkring Ri

Litra og tog	MR	5530	MR	5536	MR	5540	AR	5546
Ti km 73,6	11.51 →	11.58	13.51 →	13.57	14.54 →	14.58	15.55 →	16.18
	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓
Ri km 67,0	11.43½	12.04	13.43½	14.03	14.46½	15.04	15.47½	16.24
Tog og litra	5521	MR	5529	MR	5535	MR	5539	AR

Der er ingen krydsninger i **Ti** resten af dagen, så der er 15-20 minutter til stammen kommer tilbage fra **Ti**. Dernæst går der omkring tre kvarter til næste tog kommer fra **Str**. Det vil give billeder af fire tog på fri bane bestående af tre stammer: 2 MR og 1 AR.

At valget tidligere på året faldt med at fotografere ved **Gisselbæk** skyldtes, at linjeføringen har en s-kurve med mange fotomuligheder under solskinnets flytning med 15 grader per time. De samme fotomuligheder med gode lysvariationer kan gøres i dag ved **Ri**, hvor der er en s-kurve ved det sydlige

timeglas, SR signal 17.5 Holdsted uden dækningssignal, og ved det nordlige drejer linjeføringen mod Ø.

Udrejse

Plan: Med tog AR 5529 (Str-Ti) fra **Str** kl. 12.32 og stå af i **Sne** (Snedsted) eller **Ri** (Sjørring).

Hw i km 21,9

Her krydses kl. 12.57½-58 (-2½/-1½) tog RA 5530 (Ti-Str) fremført AR MRD 4278+78.

Ri km 67,0 med tog 5529 kl. 13.43½

Solskinnet kommer hårdt bag fra, da udkørslen med AR MRD 4283+83 i tog 5529 finder sted kl. 13.43½ (±0).

Der er ned til 30 cm lange istappe hængende ned fra stationsbygningens tagrende. Der skrives "ned til 30 cm", for istappe hænger nedad; altså største længde 30 cm! Det er **Sjørring EI-Service**, der "bor" i bygningen. Solskinnet får istappene til at lyse som stjerner.

Ri-Sne tog 5536 kl. 14.05

Ved indkørslen til **Ri** er det dominerende bygningsværk **Ri Kirke**, der ligger på en bakketop. Solskinnet får den hvide sydmur til at være lige så hvid som sneen. Desværre ligger vestgavlen af kirketårnet i skygge ved ankomsten, og det er et minus på en så flot kirke lige "over" tog RA 5536 (Ti-Str), når det afgår kl. 14.03½ – om 20 minutter. Dog har Jorden drejet sig 5 grader, og vupti: solskin på vestgavlen af kirketårnet. Ved bakken ved det sydlige timeglas ved usikret ovk 232 i km 66,213 – **Vorupørvej**, er det gode motiv.

Tirsdag 2. februar 2010 var der et møde på kulturhuset i **Ri** med overskriften **Banedanmark nedlægger jernbaneoverkørsler – vær med i debatten**. Som i de to andre byer (**Hw** og **Ur**) gennemgik en landinspektør fra COWI processerne om overkørslerne på **Thybanen**. For usikret ovk 232 stod der på A4-arket bl.a.:

citat begynder

Miljø- og planhensyn

Der er registreret fredskov på arealer nord for overkørslen. Overkørslen tjener som del af rekreativ stisystem mod øst ("Spor i landskabet").

Løsningsmuligheder

Det vurderes, at overkørslen bør nedlægges, og der i stedet etableres ny adgangsvej mod nord langs med banens østlige side, forbi overkørsel 233, og videre ad ny vej til Sjørring, hvor der etableres vejforbindelse til Kumlvej.

Alternativt skal overkørslen opretholdes og sikres med et halvbomanlæg. Hvis overkørslen lukkes, skal stisystemet "Spor i landskabet" anvise en anden rute.

Økonomi

Prisen for at nedlægge overkørslen vil beløbe sig til ca. 100.000 kr. En ny 800 m adgangsvej i grus ind mod Sjørring vil beløbe sig til ca. 900.000 kr.

Vejløsningen vil ikke udløse omvejerstatning, da der ikke er landbrugsdrift på nogen af de direkte berørte ejendomme. Sikring af overkørslen med halvbomanlæg koster ca. 4 mio.

citat slut

Omgivelserne ved ovk 232 er ganske fotogene: forblæste træer, en gammel gård, en kurve og **Ri Kirke** som baggrund. Kl. 14.05 (-1) kører MR 4083+83 "under" kirken. To skud fremad og to bagud med solskinsspejlinger i togsættet 1 minutter efter! Ja, der køres ikke så stærkt på **Thybanen**.

Ovk 232

Ovk 232 har **STOP**-skilte, kilometertavle 66,2, overkørselsnummerskilte, et timeglas og en grusvej fra **Vorupvej** ryddet for sne, der ligger i volde på hver side, så det bliver fire forskellige, gode billeder (uden tog).

Mens dette arbejder foregår, lander en **rødkælk** ved siden af mine fødder. Det er en trækfugl, men den må åbenbart være kommet ud af ægget i år og ikke ved, i **Thy** bliver der vinter (og det anden gang i år). Den må være sulten! Nogle stykker brød brækkes af en bolle fra madpakken, der ikke har været tid til at spise endnu. Så flyver den væk, kommer tilbage og hopper hen over kameratasken, der ligger i den fastkørte sne. Så den spærrer for at få fat i fotoapparatet! Den sanser ikke brødstykkerne og forsvinder.

Sne-Ri tog 5535 kl. 14.49½

Nu er der 40 minutter til at rekonoscere efter fotosteder, der ikke tidligere er opdagede. Banen drejer med Ø efter **Ri**, så tog 5535 (Str-Ti) bliver foreviget Ø for ovk 239 sikret med advarselsanlæg. Her er en knold at stå på og en fyr at kravle op i for at få nåle i forgrunden og som baggrund de mange kumulusskyer ude over **Vesterhavet**. Der slet ingen over land, så ind til solnedgang vil der være solskin.

Kl. 14.49½ passerer MR 4078+78. Begge dagens MR er desværre i det nye Arrivadesign.

Dagen lakker mod enden, og der er kun 40 minutter til solnedgang. En bakke med en gravhøj var opdaget Ø for **Ri**, så ventetiden udnyttes til at komme der op. Der er usynlige huller i snedriverne, hvor et ben forsvinder ned til knæhøjde. Jo, der ligger sne på **Thy**.

Ri-Sne tog 5540 kl. 15.07½

Allerede 18 minutter efter (-2) "falder" det næste billede af MRD 4278+78 og det med ovk 232 i forgrunden og **Ri Kirke** belyst af en lav, svag vintersol. Rødkælken har ikke spist brødstykkerne.

Sne-Ti tog 5539 kl. 15.47½

Tre minutter før, tog AR 5539 (Str-Ti) skal ankomme til **Ri** kl. 15.47, nås ovk 323 igen. I s-kurven vil det nemlig passe med at få **solen** nede i horisonten med som oplysende baggrund! AR AR 18 passerer kl. 15.46½ (±0). Den **gule** sol forsvinder ude i horisonten et halv minut efter!

Netop samme sted er motivet brugt før med tog IC 119 (Kh-Ti) fremført af DSB MY 1156 + 1153 + 6 psv. **søndag 3. december 1989** kl. 14.57 i det gule december solskin. På nær to dage er det 31 år siden, vi – arbejds holdet på DSB MO 1829 ved **mdt Ti** – stod samme sted og fotograferede den samme stemning!

Ri kl. 16.20½ og hjemrejse

Stationsbygningen og det murede venteskur og **Sjørringvold Efterskole** – alle med sne på tagene – står i vintersilhuet mod det aftagende dagslys.

Hjemrejse sker med tog RA 5546 (Ti-Str), **Ri** 16.24½-24½ (-½/±0) med ankomst til **Str** 17.39 (+2).

Påklædning i det forblæste Thy

En racercykel er farlig at køre på, hvorimod er mountainbike vil være godt terrængående over de frosne, ikke snedækkede marker. I **Thy** er der langt til træer eller en skov, der skaber læ.

Køremodstanden er større, når kørebanen er dækket med sne og ujævn is. Den værste køremodstand er traktorspor, og for at det ikke skal gøre for ondt i bagdelen, må den lettes fra sadlen. Hvor det om sommeren intet problem er at cykle med 30 km/t. i gennemsnit, falder det tal til 25-20 km/t. Det vil sige op til ét minut mere om at cykle en sølle kilometer. En årsag er luftens større massefylde.

Når der cykles i frostvej, er det intet problem at være varm under åben himmel en kold solskinsdag, da kroppen ikke kan slippe af med varmen. Det er faktisk et problem at blive så varm, når der cykles mere end 5 km, og der trædes til. Til gengæld får fingre og tæer ingen motion og afkøles derfor meget hurtigt.

To-tre par bukser, hvoraf det yderste er et par regnbukser, to par strømper og et par skistrømper, én sweater samt en vindtæt jakke. Ofte producerer kroppen så megen varme, at der må cykles i skjorteærmer under jakken!

For ikke at fryse håndled bæres et par muffediser på håndledene, og til fingrene bruges både vanter og handsker. Det skyder, at i vanter kan fingrene varme hverandre, og den samlede overflade er mindre. Når der så fotograferes, byttes den højre vante med en handske.

Solbriller er nødvendige for at undgå svejseøjne, selv om solen kun er på himlen i omkring 5 timer fra omkring kl. 9.00 til 15.47. Brillerne beskytter også mod den kolde fartvind, når der cykles i op til halve timer. I **Thy** er der altid en bakke eller et højere landskabsparti, hvor solnedgangen kan "forsinkes" et par minutter, så det passer med en togpassage.

Den varme, norske redningsplan findes ikke på **Thyholm** og **Thy**, idet der kun findes en opvarmet ventesal i **Ti**. Alle de andre steder er der kun et glasventeskur med træk ind under de to døre. Her må de tre par strømper af, og tæerne varmes mod varme underben og varme hænder hen over.

Udbytte

Fem timer varede denne **Thy**udflugt i det skønnestes solskinsvej med et udbytte på billeder af fire tog på fri bane bestående af 2 MR og 1 AR. I morgen **torsdag 2. december 2010** er der lovet et kraftigt snefald. Er det godt vejr på **Thy**, kunne turen gå til **Sne** og **Tod** (Todbøl). Der er kun på **Sjælland, Fyn** og **Østjylland** myldretidstogene aflyses. Arriva indskrænker ikke toggangen. *Også fredag på Thy?*

Det er slut med et litra ved Arriva. **Tag ud og fotografer MR-kørsel, for om føje dage er det slut.**

Dagens kørsel

Med tog 124,0 km heraf med litra MR 67,0 km, kørt med cykel 16 km. Varighed 7 timer.
(BL)

To 2/12 2010

Anden solskinsudflugt på Thybanen til Sne

Denne torsdag er der en næsten skyfri himmel, kun nogle cirruskyer slører den lyseblå vinterhimmel. Mod V ses kumulusskyer ude over **Vesterhavet** lige som i går. Der er lovet et kraftigt snefald og **Sydsjælland** og **Lolland-Falster**. DMI for **Str, Ur** (Hurup Thy) og **Ti** lover sol og skyer til middag, derefter snefald. For **Ny** (Nykøbing Mors) kun gråvejr.

Forberedelser

Efter samme model som i går skal turen foregå, dog med afrejse to timer før fra **Str** kl. 10.32 med tog RA 5521 (Str-Ti) naturligvis fremført af litra MR, i dag AR MR 4095+95 i gammel design, godt. Dagens mål er at fotografere i det kuperede landskab omkring **Tod T & S** (Todbøl) i km 62,5, nedlagt **søndag 28. maj 1967**. **Tod** lå 3,3 km fra **Sne** (Snedsted) og 4,5 km fra **Ri** (Sjørring). Medbragt er et kort i målforhold 1:100.000 siddende i en kortholder på cykelstyret.

Undervejs laves en køreplansopstilling med afgangstider fra nabostandsningsstederne **Sne** og **Ri**.

Der er ingen krydsninger i **Ti** resten af dagen, så der er omkring 25 minutter til stammen kommer tilbage. Dernæst går der omkring en halv time til næste tog kommer fra **Str**. Det vil give billeder af fire tog på fri bane bestående af tre stammer: 2 MR og 1 AR.

Undervejs i tog 5521 holdes der øje med himlen, men DMI passer slet ikke i dag.

Fotoarbejdsplan for Sne-Ri for torsdag 2. december 2010

Tider omkring Sne og Tod

Litra og tog	MR	5530	MR	5536	MR	5540	AR	5546
Ri km 67,0	11.43 →	12.04½	13.43 →	14.03½	14.46 →	15.04½	15.47 →	16.24½
Tod km 62,5	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↑	↓
Sne km 59,2	11.36	12.12	13.36	14.11	14.38½	15.12	15.39½	16.32
Tog og litra	5521	MR	5529	MR	5535	MR	5539	AR

Sne i km 59,2 tog 5521

Pakrummet i MRD'en bliver fyldt med barnevogne og en cykel mere, så der gøres klar til at komme ud for at fotografere. Det bliver til et vinkelskud kl. 11.39 (-3) under passage af ovk 199 – **Hovedgaden**.

Tod-Sne tog 5530

Modløbet sker i tog 5530 (Ti-Str) med afgang fra **Ri** kl. 12.04½. Ønsket er at genbruge et fotosted på grusvejen **Knudsgårdsvej** lige før ovk 207. Stedet blev første gang brugt **lørdag 6. december 1980** kl. 12.07 og vil blive genbrugt næsten på minuttet 29 år senere! Dengang bestod tog 716 (Str-Ti) af Cls + MO 1879, og da lå der ikke så megen sne som i dag med 1 meter høje snedriver på en ikke ryddet vej.

Kl. 12.11 kommer en hastig uddøende race: MRD 4295+95.

Sne-Tod tog 5529

Der er nu knap 1½ time til næste tog skal afgå kl. 13.36 fra **Sne**, så der rekognoscere S for **Sne**, før der cykles til ovk 217 i km 63,4 oven for **Tod**. Her er der udsigt bag ved AR MR 4071+71 i nyt design, der kommer med tog RA 5529 (Str-Ti) kl. 13.39.

Sne tog 5536

Som gættet ved middagstid ville der være solskin på tog RA 5536 (Ti-Str) ved det sydlige indkørselssignal, når det skulle afgå kl. 14.11. Det passer kl. 14.13½ (-2).

Tod-Ri tog 5535

Nu haster det med at komme ud til de tre ovk oven for **Tod**, da tog RA 5535 (Str-Ti) kan afgå fra **Sne** kl. 14.38½. Oven for ovk 217 passerer MR 4095+95 kl. 14.43½ med den gode udsigt mod skyerne over **Vesterhavet**.

Ri-Tod tog 5540

Med tog RA 5540 (Ti-Str) ønskes fotostedet genbrugt som på en skøn aprildag med DSB Cls + MO 1877 med tog 716 (Ti-Str) kl. 12.04 **lørdag 17. april 1982**. Dengang førte træmaster 230 V ned til ovk 217. Snehegn stod samlet op ad træmasten.

Det kunne været kommet mere solskin på motivet ved at have fotograferet tog 5536 her. Chancen blev taget med at vente til afgangen finder sted kl. 15.04½ fra **Ri**. Det skulle være solskin, selv om et større skyparti er under opsejling SV for solen. Passage kl. 15.09½ (-2).

Sne-Tod og Tod-Ri tog 5539

Fra bakken mellem ovk 215 og 217 kan tog RA 5539 (Str-Ti) fotograferes i dagens sidste lys mellem usikret ovk 208 og usikret ovk 211 over 1 km borte kl. 15.43. Kl. 15.44 arbejder AR AR 14 sig op ad bakken fra **Tod** med **Ri**. Et skyparti stjæler den nedgående sol, der skulle gå ned om 2 minutter!

Sne tog 5546 og 737

Krydsning mellem tog RA 5546 (Ti-Str) og tog IC 737 (Vj-Ti).

Derefter kommer stemningsbilleder med stationsbygningen, der er en tandlægeklinik, og et juletræ med lyskæder stående ved **Hovedgaden**.

Sne-Str tog 764

Hjemrejse med tog IC 764 (Ti-Fa) med ankomst **Str** kl. 18.37½ (-½). En alle tiders Thytur, der ikke fik dommen "Al udkørsel frarådet" som på **Møn**. Der er antagelig den syvende sidste dag med litra MR i drift ved Arriva Tog A/S.

Dagens kørsel

Med tog 118,4 km heraf med litra MR 59,2 km, kørt med cykel km. Varighed 8 timer.
(BL)

Fr 3/12 2010

Tredje dag i træk udflugt på Thybanen til Yd

Forberedelse

Det er den tredje dag i træk med solskin, og i dag skal der bruges nogle af de mange fotosteder i det flotte landskabomkring **Yd** (Ydby) og **Skibsted Fjord**, for næste fredag kører antagelig det sidste Arriva MR-toget. Sidesporet til **Dra** (Draget Grusgrav † 1956-1960) krydsede **A 11**.

Medbragt er et kort i målforhold 1:50.000 udskrevet fra Det levende Danmarkskort, 2002, siddende i kortholderen på cykelstyret.

Da solen gik ned i **Ri** (Sjørring) i forgårs kl. 15.47, kommer tog 5540 først i skumring, hvorfor hjemrejse vil ske med dette MR-tog.

Str-Yd tog 5521

AR MRD 4283+83 holder klar, da cyklen læsses ind i MRD'en 1½ minut før afgang for tog AR 5521 (Str-Ti). Undervejs skrives den tredje arbejdskøreplan med tider for **Ln** (Lyng) og **Yd**.

Fotoarbejdsplan for Ln-Yd for fredag 3. december 2010

Litra og tog	MR	5530	MR	MR	5536	AR	5540
Yd km 35,1	11.09½ →	12.39	13.09½	14.09½	14.39	15.09½	15.39½
Dra km	↑	↓	↑	↑	↓	↑	↓
Ln km 26,9	11.02	12.46½	13.02	14.02	14.46½	15.02	15.47
Tog og litra	5521	MR	5529	5535	MR	5539	MR

Det sydligste Thy

S for **Yd** og ud over det flade **Draget** – landforbindelsen mellem **Thy** og **Thyholm** – er der spækket med fotosteder. Der er bare at stille op og fotografere de forbi kørende MR-tog. Der kommer fire i træk, værsgo! Der er 1½ time til returtoget passerer, så solens vinkel i forhold til toget bestemmer valg af fotosted.

Først kigges på sneen i km 32,4 – stedet, hvor der tidligere på året kørte 1 Arrivatog og 2 DSB-tog fast i sneen. Det skete **onsdag 3. februar 2010**, **torsdag 18. februar 2010** og **fredag 19. februar 2010** (læs beretningerne fra dengang). Der ligger kun sne i højde med s.o., men ved næste store snefald og østenvind ...

Er der så megen sne, at et tog snart kører fast?

Arriva vil være på den efter køreplansskiftet ved kun at have litra AR at køre tog med, for det klarer næsten ingen snedriver at køre igennem.

Yd-Ln tog 5530

Der er stadig en halv time til tog AR 5530 (Ti-Str) dukker op, så tiden bruges på at fotografere usikrede overkørsler, der om få år vil blive nedlagt. Tænk at bo i det **gule** hus langs **A 11** og fra sin gårdsplads

bare at kunne gå op over usikret, privat ovk 70 i km 30,667 og 70 meter ned til **Skibsted Fjord!** Væk fra landevejslarmerne. Prøv at se et sommerbillede på Google Earth.

Fra ovk 70 er der et godt motiv med MR 4083+83 i gennemskæringen med træer på hver side kl. 12.44½ (-1).

Ln-Yd tog 5529

Tog 5530 krydser tog AR 5529 (Str-Ti) i **Hw** (Hvidbjerg), så der er en halv time til næste eksponering. Stedet er valgt, så der er tid til at dyrke usikret ovk 71 i km 30,977 i udkanten af **Draget**. Der ligger et pænt lag sne hen over ovk med skoaftryk. Der er faretruende skyer ude over VLTJ, og der ser ud til at kommer nærmere. Til gengæld giver det flotte mørke toner på himlen, der derude har samme farve som sneen her.

Kl. 13.05½ kører der et lille modeltog ude på den bare træplade, **Draget** danner. Klik med kraftig tele, og først kl. 13.07½ (-1) passerer AR MRD 4285+85 usikret ovk 76 i km 31,743. Når den nedlægges, får de fem ejendomme i stedet adgang til **Sindrupvej**.

Ln-Yd tog 5535

Nu er der en time til tog AR 5535 (Str-Ti) skal passere, så efter stedet for optagelsen er valgt med ovk 70 som mellemgrund og **Skibsted Fjord** som baggrund, er der tid til at spise frokost. Passage kl. 14.05½ (±0) af MRD 4283+83.

Ln-Yd tog 5539

Skydækket dækker himlen, så der bliver et oversigtsbillede af tog AR 5539 (Str-Ti) oppe fra **Sindrupvej**. Der er ikke meget lys, 1/185 bl. 4.4 på 100 iso, kl. 15.06½ (-1) af AR AR 13.

Yd-Str tog 5540

Mens tog 5539 er på vej til **Bn** (Bedsted Thy) for at krydse tog AR 5540 (Ti-Str), er der 33 minutter til at cykle op til **Yd**, hvorfra der er afgang kl. 15.39½. De lokale forretninger skal støttes, så de overlever, og landboerne ikke skal køre ind til de større byer for at proviantere. Derfor støttes **SPAR** i toppen af **Yd** med indkøbt af to kager til at få hældt nogle kilojoule på brødmotoren.

Flere af perronerne på **Thybanen** har en betonklods for enden, der kan fungere som fotostativ i mangel af samme. I bedre højde befinder cyklens sadel til et telebillede på 1/78 på 400 iso. Ja, der er i skumringen. Dejlige varme radiatorer findes på litra MR, og støvlerne bliver lunet igennem på MRD 4283.

Dagens kørsel

Med tog 70,2 km heraf med litra MR 70,2 km, kørt med cykel 24 km i **Thy**. Varighed 5¾ time.
(BL)

Første AR^I sat i drift

AR AR 2042 blev det første togsæt af den anden leverance af AR, der blev sat i drift. Det skete i tog AR 5166 (Va-Es), men desværre måtte det tages ud af drift i **Es** på grund af tekniske fejl.

(BL)

Lø 4/12 2010

Andet AR^I sat i drift

På andendagen for indsættelse af den anden leverance af AR indsættes AR AR 2047 i løb 614 i tog AR 5152 (Va-Es) med køreplanmæssig afgang fra **Va** kl. 14.27. AR 2047 kørte resten af dagens tog i løb 614.

(BL)

Sø 5/12 2010

AR MR i drift på en søndag!

Som noget usædvanligt indsættes AR MR 4083+83 i dag i løb 720. Det bliver **den sidste søndag, litra MR kører**. Samtidig er AR AR 2047 sat til at skulle køre i løb 713. Det bliver antagelig den eneste søndag, hvor alle tre litra MR/D, AR^I og AR^{II} kører på samme dag ved Arriva Tog A/S.

Litra MR forventes at udfases i løbet af den kommende uge, uge 49, og ikke køre **lørdag 11. december 2010**.

Første plantog til Str med AR AR^{II}

AR AR 2047 ankommer med tog AR 5269 (Sj-Str) til **Str** med ankomst kl. 21.44. (p).

(BL)

Set på en arbejdsdag

I KJ stod den ene **Østbane** "rulleskøjte" ikke på sin sædvanlige plads (sammen med den anden).

– *Nogen der ved, hvad der er sket/skal ske med den?*

Fra Rygters Bureau har for nogen tid siden lydt, at den ene "rulleskøjte" var eller skulle udlejes, og at lederen skulle sætte den i stand.

(JSL via BL)

Ma 6/12 2010

Fjerde udflugt på Thybanen til Thyholm ved Hw

I dag oplyser DMI 7600 for **Str** og 7760 for **Ur** (Hurup Thy) solskin hhv. gråvej. Der frister ikke at tage til **Thy** men kun til **Thyholm**.

Første AR AR^{II} kører på Thybanen

Str Bugt og **Kilen** er frosset til is dækket af sne. Der kunne blive et godt motiv oppe fra en kystskrænt i **Bremdal**, og med tele kommer den østlige del af **Str** beliggende oppe på bakken tættere på.

Str-Um tog 5521

Grundet et ærinde og en ventetid på næsten til timer to næste MR-tog vil komme, nøjes der er med et billede af tog AR 5521 (Str-Ti) **Str-Um** (Humlum), og det bliver fra en kystskrænt med den beskrevne udsigt. **Hva'**, et **Linttog**. Øv, og det er i MR-løbet. Nå, der trykkes alligevel kl. 10.35 (-1) på udløserknappen, for hvis nu det er et af de nye Linttog. Det må jeg se, når det kommer tilbage i tog 5530. Derefter zoomes der ind. **Hva'**, indrammede ruder og lidt andre elementer på taget. **Vauv!** Det blev et billede af det

FØRSTE PLANTOG PÅ THYBANEN med Lint 41^{II}.

Sådan kan en skuffelse ændres til en gevinst. Der har ikke kørt andre tog med AR^{II} før dette.

Str-Hw tog 5529

I retning **Thyholm** er der blå himmel, og det vil der antagelig være et par timer endnu. Derfor kørsel med næste tog, tog 5529 (Str-Ti) med AR MR 4095+95 i den første, hvide Arriva-bemaling, hvilket klæder MR til **Hw** (Hvidbjerg).

Hw-UI tog 5530

Der skal nemlig foretages udstigning i **Hw** af tog 5529 med cykel og så tage et billede af det **FØRSTE tog** med AR^{II} fra **Ti**. Tog 5530 (Ti-Str) vil holde i spor 2 og være det første tog ved krydsningen. Heldigvis er MRD'en bagerst i tog 5529, så cyklen er let at få ud og væk. Klik kl. 12.55+56 af den **første krydsning** på **Thybanen** mellem et de nye tog, AR AR 2051 og et MR-tog, der ophører med at køre plantog **fredag, 10. december 2010** – på fredag!

Fotoarbejdsplan for UI-Hw for mandag 6. december 2010

Litra og tog	AR	5522	MR	5530	AR	AR	5536	5540
Hw km 21,9,1	10.55	10.56	12.55	12.56	13.56	14.55	14.56	15.56
	↑	↓	↑	↓	↑	↑	↓	↓
UI km 16,8	10.49½	11.01	12.49½	13.01 →	13.50½	14.49½	15.01	16.01
Tog og litra	5521	AR	5529	AR	5535	5539	MR	MR

Desuden tog IC 737 (Vj-Ti), UI 15.49½, Hw 14.55, MF.

Da det er første tog fra **Ti** med AR^{II}, må der laves et billede mere, så hurtigt ind med cyklen i AR 2051 og ud igen af toget 4½ minut senere kl. 13.01½ (-½) i **UI** (Uglev). Klik. Så der er ro i tre kvarter til det nye togsæt kommer retur i tog 5535 (Str-Ti) i et normalt MR-løb.

UI-Hw tog 5535

Da der nu er et nyt togsæt, må der tages flere billeder af det; der er den første dag, det sker. Der cykles op til **Hw**, hvor skyerne trækker sammen, så det bliver i modlysbillede med forrevne skyer og den stakkels sol, der forsøger at komme skinne igennem. Kl. 13.53½ (-0) på bare marker lige før indkørselssignalet med AR 2051.

UI-Hw tog 5539

59 minutter efter skal tog AR 5539 passere, men da det er almindeligt Linttog, er fotostedets "kvalitet" af mindre betydning. Mod V er der et stort skyparti, så der er halvmørkt, men heldigvis lyser de

snedækkede marker op. Næ, det vigtigste er at stå det rigtige sted, når det i **Hw** krydsende tog 5536 (Ti-Str) dukker op. Det er nemlig smukke, hvide MRD 4295+95 skal i dagens sidste lys foreviges.

Der fløjtes

Den store skyplamage trækker langsomt væk. Mod N kan der ses solskin på **Thy**, og kort før krydsningen skal finde sted, er der solskin på kirketårnet i **Hw**. Først høres et MR-fløjt før usikret ovk 53 i 25,140 mellem **Ln** (Lyngs) og **Hw** – 5 km bort i luftlinje. Dernæst høres et lintfløjt fra usikret ovk 19 **UI-Hw** i km 17,814, **Havredalsvej**, 2 km borte. Tredje fløjt kommer igen fra MR-toget før usikret ovk 45 i km 23,670, **Barslevevej**, 3½ km borte, og et fjerde fløjt er igen et Lintfløjt foran usikret ovk 30 i km 19,764 100 meter borte. Et lysmæssigt dårligt billede kl. 15.52½ (+1) af AR AR 08 af passagen af ovk 30 ved **Helligkilde**. Det var før i tiden et vigtigt sted.

Den hellige kilde

Hvor jernbanen krydser Meldgårdsvej sydøst for Hvidbjerg på Thyholm, ligger den ældgamle helligkilde, der selv i tørkeperioder konstant vælder store mængder klart, koldt kildevand op af jorden. I 1976 blev kilden smukt restaureret, og der blev ad en sti skabt adgang for besøgende. Kilden omtales første gang år 1360, men har eksisteret allerede da den første jæger- og fiskerbefolkning kom til disse egne efter isens tilbagetrækning. Kilden har været så vandrig, at den kunne drive en hel vandmølle ved Helligkildegård, hvor mølledammen stadig eksisterer. Vandet er i særlig grad anvendeligt Valborgsnat (sidste nat i april) og Skt. Hans nat. Som helbredende kilde blev den besøgt Skt. Hansaften – så sent som omkring 1880 var kilden i brug. Den siges at have mistet sin helbredende kraft, da en landmand vaskede sine syge heste i den. Ved kildebesøg var der ofte særlige skikke, f.eks. måtte der ved nogle kilder ikke tales ved afhentningen af vandet, eller vandet måtte ikke komme under tag på hjemvejen, da det ellers mistede sin kraft.

Kilden, der aldrig fryser til, giver ca. 10.000 liter vand i døgnet. ...

Da vi skulle op til vognen, passerede toget os – da det var lige ud for os, gav det et advarselshyl så højt at vi gav et hop op i luften af forskrækkelse. Grunden til hylet er, at der ved parkeringspladsen er en ubevogtet jernbaneoverskæring – jeg troede snart sagt ikke det eksisterede mere, men her oppe på Thyholm findes de stadig – så er I advaret 😊.

Kilde: <http://www.rejsende.dk/danmark/jeginoe.htm>

Da der kun blev fløjtet én gang, kørte toget i retning mod **Hw**. Havde der været fløjtet to gange, foran usikrede ovk 30 og 28, havde toget kørt i retning mod **UI**. Det kaldes strækningskendskab.

Hw-UI tog 5536 i solskin?

Tilbage til nutiden, hvor grundvand fra **Helligkilde** troligt vælter op. Nu begynder nerverne at komme op på de høje navler, for solskinet ses nu ramme træerne ved indkørselssignalet. Åh, her ved **Helligkilde** har der været overskyet i over en halv time. **Kommer solskinet hertil før tog 5536 med MR?**

MR'en høres afgå (-1). Åh, hvilket vigtigt minut. MR-motorerne høres løbe fulde omdrejninger i stilling 7. Solskinnet kommer tættere og tættere på. MR-toget indhenter solskinnets fremrykning, men 10 – skriver ti – sekunder før passage af **GIV AGT** foran ovk 30 er der fuld solskin på det hvide MR-tog i det hvide marker. *Jahuuu! Bingo!* Dagen nervepirrende, sidste strækningsbillede kl. 14.59 (-1) – tre kvarter før solnedgang – er lagret på en jpg-fil! Puha ...

Usikrede overkørsler

Om en time kører dagens sidste MR-tog mod **Str**; et værdigt hjemrejsetog. Der er få minutter med lavt solskin på usikrede ovk 30, 29, 28 og 26, der fotograferes med skyer med **gult** lys bagved. Der er kun 552 meter mellem ovk 30 og 26! Så tæt ligger overkørslerne på **Thybanen**. Ovk 27 er nedlagt. De mange ovk forlades 9 minutter, før hjemrejsetoget skal afgå fra **Hw**! Der trædes til ...

Tog 5540 X tog 737

Klokken 15.54½ (+½) standser tog IC 737 (Vj-Ti) i spor 1 i **Hw**, DSB MFA 5019+19, mens i spor 2 holder det afventende tog 5540 (Ti-Str) fremført af AR 2051. Hjemrejse med et afløsertog **Hw-Str**.

Dagens kørsel

Med tog 48,9 km heraf med litra MR 43,8 km, kørt med cykel 14 km. Varighed 3¾ time.

(BL)

Ti 7/12 2010

Femte udflugt på Thybanen og Thy ved Yd

Da vejrudsigten atter ser godt for dagen, skal rejsen atter gå med tog til **Hw** (Hvidbjerg) på **Thyholm** fotograferer en uddøende race, litra MR, der har sidste driftsdag **fredag 10. december 2010** – om fire dage.

Str-Yd tog 5521

Tog AR 5521 (Str-Ti) består i dag heldigvis af et godt, gammelt MR-tog: AR MR 4035+35 desværre i turkis bemaling. Da der stiges af toget i strålende solskin i **Hw**, bliver det til et billede kl. 11.56½ (-0) af afgangens sammen med det krydsende tog AR 5522 (Ti-Str) under udkørsel (-0).

Hw

Der er nu hele to timer til, at næste MR dukker op i det næste tog mod **Ti**. Længe og koldt at vente knap to timer i glasventeskuret ... Af med støvlerne for at varme tæerne, der trods to par strømper og et par tynde skisokker ikke kan holde varmen. Ventesalen har været lukket i flere år grundet hærværk, og bekendtgørelse af årsagen er stadig opklistret på et vindue i ventesalen. Fødderne kommer på skift over på den andet underben og varmes desuden med de varme hænder. Det går ikke at sidde så længe på en bænk.

Cyklen fyres op, og kursen sættes mod **Thy**, da der ser ud til også at ville være solskin på **Draget**, hvor der stadig venter flere gode fotosteder på at blive brugt. De er fundet under de sidste besøg, og nu er der kun fire MR-dage tilbage! Den hjemmelavede køreplan – lavet i **fredag 3. december 2010** – sidder på bagsiden af kortet i kortholder på styret, klar til brug.

Fotoarbejdsplan for Ln-Yd for tirsdag 7. december 2010

Litra og tog	MR	5530	MR	MR	5536	AR	5540
Yd km 35,1	11.09½ →	12.39	13.09½	14.09½	14.39	15.09½	15.39½
Dra km	↑	↓	↑	↑	↓	↑	↓
Ln km 26,9	11.02	12.46½	13.02	14.02	14.46½	15.02	15.47
Tog og litra	5521	MR	5529	5535	MR	5539	MR

Yd-Ln tog 5530

En flot cykeltur forbi **Ln** (Lyngs) til et sted ved vindmøllerne lige neden for **Ydby Kirke**, 13,5 km + nogle fotostudier af kommende fotosteder. Himlen er lyseblå. Kun 5 minutter efter ankomst passerer tog AR 5530 (Ti-Str) kl. 12.40½ (±0) med MRD 4235+35.

Ln-Yd tog 5529

Det har krydset i **Hw** og vil komme til **Yd** (Ydby) 30½ minut senere. Solen er drejet 15 grader per time lig 30 grader på to timer siden det sidste MR-tog kørte mod **Ti**. Sollyset er nu kommet så langt mod SV, at banens forløb mod NV kan bruges flere steder. Her vil lysvinklen være mere fra siden. Et sted oven for **Yd** på **Ydbyvej**, vej **527**, og V for er det en flot udsigt over s-kurven neden for **Yd**. Stedet er brugt før med 5 DSB MR-togsæt i **Thy Cup** en kedelig grå og mørk decemberdag, men i dag er der glimmerfarver i form at sne på markerne, nøgne, brune træer – og et MR-tog kl. 13.09 (±0). Det er dagens eneste tur til **Ti** for AR MRD 4266+66.

Ln-Yd tog 5535

En time efter, ja, tæt toggang på en tertiær jernbane som **Thybanen**, kommer det næste MR-tog i tog AR 5535 (Str-Ti). Denne gang er der valgt en bakke på marken neden for **Yd Kirke**, hvor der kan laves tre skud. Forfra med tre vindmøller i trip-trap-trup størrelser, et skud skråt bag fra med timeglasset til **Yd**, hvor der på dette fotosted sidste gang passerede DSB MX 1035 (b) + B 004 + Bk 036 + A 048 kl. 16.48. Det skete i det Herrens år **onsdag 23. april 1980**. MX 1035 eksisterer stadig i den originale bemaling, er stationeret ved **mdt Str** og kan ses udstillet ved ovk 5a i km 1,0 som det typiske litra fra GM-tiden i **Str**.

Det tredje og sidste fotoskud bliver med tele, så kurven ind til **Yd** og hele byen krymper til en modelbane kl. 14.08½ (±0).

Yd-Ln tog 5536

Tog 5535 skal krydse det andet MR-tog i **Bn** (Bedsted Thy), tog 5536 (Ti-Str), så der er en halv time til at køre frem til det gemte (bogstaveligt) fotosted. Stedet blev opdaget **fredag 3. december 2010**, men gemt til en dag med solskin, og det er der i dag. I **fredags** var cyklen "skyld" i, at overkroppen havde produceret så megen varme, at det var behagelig at sidde på gravhøjen i frostvej kun med skjorten på, og solen varmede endda lidt.

At det et skjult sted, der kun opdages ved at rekognoscere, når der er ventetid til næste tog kommer, kan beskrives således. Det høje **Thy** ender med det flade **Draget** mellem **Skibsted Fjord** og **Nissum Bredning**. Et klassisk sted med udsigt over det flade **Draget** er oppe fra bakken oven for usikret ovk 76 i km 31,743, hvor mange jernbanefotografer i tidens løb har fået gode billeder af nordkørende tog. Fra stuehuset i gården lige bagved har familien denne flotte "fotoudsigt" hver dag i de lyse timer.

Ved at fjerne sig fra de opstillingspunkter ikke langt fra jernbanen kan der dukke mere spændende og sofistikerede fotomuligheder op. **Tinghøj** er en gravhøj med kote 19¹⁾. Her gror der træer, og oppe fra en af flere fyrre er der udsigt hen over træerne ned til banen mellem ovk 76 og ovk 72 i km 31,150 med **A 11, Oddesundvej**. Her vil der kunne fotograferes et sydkørende tog, og det ske om få minutter med tog 5536 med MR 4066+66 mellem **Yd** og **Ln**.

Kl. 14.41 (±0) fotograferes MR 4066+66 1,5 km borte før usikret ovk 80 med **Holmgårdvej** og **Yd Kirke** i baggrunden.

Kl. 14.42 fotograferes MR 4066+66 160 m borte efter passage af usikret ovk 76 med tilhørende **GIV AGT**.

Kl. 14.44 fotograferes MR 4066+66 2 km borte ude på det flade **Draget** med udsigt til bjergpartiet med **Nissumby** på toppen.

Et MR-tog på den fri bane fotograferet tre gange over treenhalv km i løbet af tre minutter gav dagens toplykke. Ja, **Thybanen** har masser af muligheder for vidt forskellige billeder fotograferet fra det samme sted. Der er et utal af fotosteder på dén bane.

Ln-Yd tog 5539

Kumulusskyerne kommer tættere og tættere på. Solskinnet kommer i frekvenser, da krydsningen mellem tog 5536 og tog AR 5539 (Str-Ti) har fundet sted i **Hw**, og AR AR 26 passerer ovk 76 kl. 15.03 (±0), er det belyst skråt bagfra af den gule vintersol – et helt **gyldent** togsæt!

Ln-Str tog 5540

Efter en krydsning i **Bn** med tog 5539 vil det næste tog være dagens sidste fremført af litra MR og afgang fra **Yd** kl. 15.39½. Solen være gået ned, når toget kører ud over **Draget**. En mulighed for en aftenstemning vil være at cykle til sikret ovk 68 i km 28,269, **Limfjordsvej**, i **Thyholm** og få den forsvundne sols **gule** genskær over Cheminova ude i horisonten. Men der er mange skyer, lyset er svagt og vente yderligere en time på næste mod **Str** kørende tog kommer frister ikke, nu hvor der bliver koldere og koldere. Derfor cykles der til **Ln** for forhåbentlig at få en stemningsbillede af tog 5540 (Ti-Str) ved ankomst kl. 15.47.

Tiden står stille i Ln

Kl. 15.29 er solen lige skjult lige bag taget på glasventeskuret, så de små og flotte **gule** hastigt drivende kumulusskyer rigtig giver et farvespil gennem de nøgne løvfældende træer stående modsat perronen. Ellers er der dødt på forpladsen. Købmanden er lukket for nogle år siden. Vindmøllen er pænt sat i stand, men uden vinger. Tiden står stille. Der kommer næsten flere tog end biler over ovk 62 med halvbomanlæg i km 26,9. Ledvogterhuset er for mange år siden bliver dobbelt så langt.

Kl. 15.46 (+1) stiger tre elever fra **Ln Idrætsefterskole** på MRD 4235+35. Cyklens bagagebærer fungerer som fotostativ, oppe på betonklodsen for enden af perronen. Der er kun lys til 1/17 sekund. Det samme som de tre elever gør, gør skribenten og cyklens også. Kl. 15.47 (+½) sætter MRD 4235+35 i gang med kurs mod **Str**. Tiden står **ikke** stille i **Ln** – *eller gør den?*

Dagens kørsel

Med tog 48,8 km heraf med litra MR 48,8 km, kørt med cykel 34 km. Varighed 5¾ time.
(BL)

On 8/12 2010

Sjette udflugt på Thybanen til UI på Thyholm

Denne tredjesidste dag med litra MR i drift ved Arriva Tog A/S er ikke indbydende med hensyn til farver i landskabet. Det er gråvej, det sner af og til, og de dominerende farver er grå og hvid.

Str tog 7317

Det MR-togsæt, der skal køre tog AR 5521 (Str-Ti), ankommer i forspand i løb 32 som det bagerste togsæt til **Str** i tog AM 7317 (Vg-Str) kl. 10.41. Det kommer ofte +42, så i et passende træ langs

¹⁾ **Kote** I geodæsi og topografien højdetal, dvs. et tal der angiver et terrænpunkts højde over et bestemt punkt (dansk normal nul); bestemmelse af kote sker ved nivellement; koter, anbringelse af koter på et kort.

Godthåbsvej er der kravlet i sidste øjeblik. Kl. 10.02½ (+38) runder AR AR 95 86 001 2051-2 remisen. Pokkers løb 32 på **Thybanen** bliver i dag ikke kørt af litra MR.

Str tog 5521

Gråvejret – med forventede snebyger – indbyder ikke til en lang udflugt og vente to timer på et ikke MR-tog, faktisk vil der gå 2¾ time, før en MR vil dukke op (returløb). Derfor “nøjes” der med et udkørselsbillede af tog AR 5521 (Str-Ti) kl. 10.35 (-2) af AR MRD 4266+66 på højbanen med udsigt fra rådhuset over **Ho-Str Havn** med skoleskibet Marilyn Ann til bagbord.

Str-UI tog 5521

Da fotoarbejdet i **Thy** nogenlunde er færdigt, trods flere km strækningen end på **Thyholm**, rejses der i dag til **UI** (Uglev) med tog AR 5521 (Str-Ti) med AR 51. Trinbrættet ligger i bunden af en rutsjebane og det bogstaveligt talt. Beliggende i km 18,751, hvor der er 204 m vandret spor, stiger det mod **Hw** (Hvidbjerg) 12,5 ‰ over 539 m efter fulgt af 10,2 ‰ over 485 m til usikret ovk 19, der i begge kørselsretninger har **GIV AGT**. Mod **No** (Oddsund Nord) kommer der en stigning på 12,76 ‰ over 776 m

De mange fotosteder ligger på bakken op til **Odbyskole/Børnehuset Evigglad** og **Odbys Kirke** og faldet ned til **No**. Der er tre sikrede ovk 10 i km 15,8, ovk 11 i km 16,1 og ovk 12 i km 16,3.

Fotoarbejdsplan for No-UI for onsdag 8. december 2010

Litra og tog	MR	5522	MR	5530	MR	AR	5536	5540
UI km 16,8	10.49	11.01½	12.49	13.01½ → 13.50	14.49	15.01½	16.01½	
	↑	↓	↑	↓	↑	↓	↓	
No km 12,4	10.44½	11.06	12.44½	13.06 → 13.45½	14.44½	15.06	16.06	
Tog og litra	5521	MR	5529	MR	5535	5539	MR	MR

Desuden tog IC 737 (Vj-Ti), No 15.44½, UI 15.49, MF.

UI-No tog 5530

Efter udstigning af tog 5529 (Str-Ti) vil det være omkring 12-13 minutter, til tog AR 5530 (Ti-Str) dukker op med MR 4066+66. Det sner, der er ikke meget lys, og kl. 13.03½ (-1) passerer toget ovk 10 med røde ● blink ● ovk 10 og **Odbys Kirke** til bagbord.

No-UI tog 5535

Ved vejen **Polarisvej** (meget rammende vejnavn), der krydser ved ovk 11, står der mange pony og spiser halm, da tog AR 5535 (Str-Ti) med MRD 4266+66 igen passerer **Odbys Kirke No-UI** kl. 13.51 (-1½). Damen, der bar spandevand over til ponyerne ville ikke være fotomodel, men det blev alligevel til et dejligt stemningsbillede.

UI-Bn tog 5539

Når modløbet i tog AR 5540 (Ti-Str) vil findes sted, vil det være i skumringen, så derfor køres dette tog i møde med tog AR 5539 (Str-Ti) med AR AR 2051 til **Bn** (Bedsted Thy), an 15.22½ (+½).

Bn-Str tog 5540

Tog AR 5540 (Ti-Str) standser i **Bn** 15.28½-29½ (-3/-3½), et stativbillede af MR 4066+66 og påstigning. **Str** an 16.20½ (-½).

Dagens kørsel

Med tog 90,8 km heraf med litra MR 63,2 km, kørt med cykel 10 km. Varighed 3¾ time. (BL)

To 9/12 2010

Syvende udflugt på Thybanen

Denne torsdag, den anden sidste dag med litra MR i drift ved Arriva, gennemkøres **Thybanen** med AR MRD 4266+66. Der er en dejlig lyseblå himmel og sne over det hele.

Str-Ti tog 5521

Det bliver til et par stationsfotos, bl.a. i **Bn** (Bedsted Thy) kl. 11.22½ og naturligvis et billede med tog AR 5521 (Str-Ti) holdende i spor 1 foran den murstensrøde stationsbygning med sne på taget.

Str-Ti tog 5530

Under returkørslen med tog AR 5530 (Ti-Str) kommer solskinnet fra den rette vinkel hele vejen mod **Str**. Desværre er der knap køretid, men der bliver dog tid til et billede i **Sne** (Snedsted), **Bn** og **Hw** (Hvidbjerg), hvor tog 5529 (Str-Ti) krydses. Det er desværre ikke litra MR, så den måske sidste MR-krydsning kunne være fotograferet, men AR AR 25 under indkørsel kl. 12.54 (+1).

I **Str** er der "Stop" på I-signalet, da tog IC 729 (Vj-Str) skal ankomme i spor 5 kl. 13.19, så ankomst i spor 3 sker først kl. 13.21½ (-1½).

Str tog 5535

Så er der ellers en fotograf, der får travlt, for tog 5535 (Str-Ti) skal afgang kl. 13.33 – om godt ti minutter. Det gode udsigtssted over højbanen og **Ho-Str Havn** – brugt **mandag 6. december 2010** i grævejre – har et helt andet udsende i solskin. Den lave sol kaster sine stråler lige over et smalt felt på tværs af højbanen og det lige det sted, hvor MRD 4266+66 bliver foreviget kl. 13.34 (±0) med skoleskibet Marilyn Ann til bagbord.

Um-Str tog 5540

Når tog 5540 (Ti-Str) kommer retur til Str kl. 16.20, er solen gået ned tre kvarter før. *Hvorledes kan der fotograferes et strækingsfoto i skumringen?* Himlen er flot **gul**, så hvorfor ikke gå ud på molen V og N for lystbådehavnen og forsøge at lave et vinkelskud? Desværre afgik tog IC 737 (Vj-Ti) forsinket, så tog 5540 vil blive forsinket ved krydsningen i **Hw**. Lyset svinger hastigt de sidste fem-ti minutter, til MR 4066+66 endelig dukker op kl. 16.25 (-7) på **Kilerdæmningen Um-Str** (Humlum). På 3200 iso er der kun lys (eller mørke) til 1/63 bl. 4.8 med tele. Det bliver grumset.

Dagens kørsel

Med tog 147,2 km, heraf 147,2 km med litra MR, kørt med cykel 10 km. Varighed 3¾ time.
(BL)

Så blev det slut med MR hos Arriva. Det sidste sæt, jeg så, var nr. 66 i **Str torsdag 9. december 2010**, hvor det kørte på **Thy**.

(NKO via BL)

Fr 10/12 2010

Sidste dag med personførende tog litra MR i drift med Arriva Tog A/S

Sidste MR i Rb

Jeg var flere gange på stationen i **Rb**. Stor var overraskelsen, da jeg kom forbi kl. 15.30, hvor AR MR/D 95 (i gl. bemaling tilmed), holdt i spor 2!

Det blev således til en række billeder af denne. Jeg vidste ikke, om det var de absolut sidste tog, men det viste det sig altså at være! De 2 efterfølgende togpar til **Rb**, AR 5045-5050 og 5049-5054 var desværre med Lint.

Ud af tog AR 5037-5042, 5041-5046, 5045-5050 og 5049-5054 var det altså kun tog 5041-5046, der var med Lint. Disse 4 løb har ellers været næsten sikre MR-løb i de seneste år! Men dejligt, at jeg fik billeder af det allersidste MR-tog på **Tønderbanen!**

(JN via BL)

Ottende udflugt på Thybanen

Sidste MR i Str

I dag blev det **den sidste dag med personførende MR-tog** fra operatøren Arriva Tog A/S.

Dette er en afskrift af løbsskema for litra MR, faxet **fredag 10. december 2010** kl. 10.35 samme dag.

Løb 32 MRD 4266+66 tog 5529 (Str-Ti) – MR 4066+66 5536 (Ti-Str) Str an 15.20

Løb 34 MR 4035+35 + MRD 4266+66 tog 7317 (Vg-Str) Str an 10.41

Løb 36 MRD 4299+99 tog 7371 (Vg-Str) Str an 19.36

Løb 38 MR 4071 tog 5014 (Rb-Es) Es an 8.35

Løb 39 MR 4095 tog 5168 (Va-Es) Es an 17.34

Løb 40 MR 4010 tog 5014 (Rb-Es) Es an 8.35

Løb 41 MR 4012 tog 5119 (Es-Va) Va an 8.00.

7 MR i løb fredag 10. november 2010.

De tre sidste MR-plantog ankommer til Str

Tog 7317

Da materieltoget fra **Vg** ofte ankommer til **Str** for at kunne krydse i **Str** frem for i **Røb** findes der er passende træ langs **Godthåbsvej** at fotografere fra, og det sker også i dag. Kl. 9.59 (+42) ankommer MR 4035+35 + MRD 4266+66 tog AM 7317 (Vg-Str) til **Str**. I denne uge har oprangeringen af tog 7317 varieret en del. **Onsdag 8. december 2010** var tog 7317 nedformeret til et togsæt: AR AR 2051, an **Str** 10.03½ (+37½).

Tog 5529

Løb 35 med MRD 4266+66 betyder, at det sidste tog med litra MR bliver tog AR 5529 (Str-Ti) og retur i tog AR 5536 (Ti-Str).

Tog 5536 med sidste tog på Thybanen

Sidste personførende tog til **Str** blev tog AR 5536 (Ti-Str) med MR 4066+66, an **Str** spor 3 kl. 15.20½ (-½), da det holdt for "Stop" ved I-signalet.

Til orientering kørte føreren af tog 5536 det sidste personførende plantog kørt med litra MO på Thybanen **fredag 20. maj 1983!** Oprangering DSB Bhs 827 + CII 491 + MO 1886 + 1835 med tog 730 (Ti-Str), an **Str** kl. 19.02 (-4).

Altså fremførte **BL** to gange et tog med et litra, der kørte **dets sidste tur** med plantog på **Thybanen!**

Det rangeres over i spor 6 B. I spor 6 C holder MRD 4235+35, der skal have diesel- og smørelie (685 liter dieselolie). Under tankningen høres en MX rg forbi i spor 99. Det lyder som i gamle dage, hvor **mdt Str** var domineret af litra MX, og det er hyggeligt at høre og genkalder mange gode oplevelser. MjbaD MX 26 rg for **Struer Jernbane Klub**, der har fået lov til at tømme deres personvogne op i spor 105, vaskehallen. Det skal afgå **lørdag 11. december 2010** med særtog til **Vg**.

Derefter kobles de to togsæt i spor 6, da de sammen med det tredje togsæt fra tog 7371 skal køre **lørdag 11. december 2010** til **Va** hhv. **Es**.

Tog 7371

Sidste MR-tog i plantog bliver tog M 7371 (Vg-Str), AR MRD 4299+99 an **Str** spor 3 kl. 19.09 (+27).

I olieforsyningen forsynes det med dieselolie og over 40 liter smørelie på MR 4099. Toget holder dårligt hovedbeholdertryk, for kørelåsen falder (skal være > 6,2 bar) i løbet af 5 minutter! Derefter parkeres det i spor 6 A og sammenkobles med MR 4066+66 + MRD 4235+35 klar at forlade **Str** i morgen for sidste gang.

Samlet status om oplevelser på Thybanen

*Samlet er der blevet brugt knap 40 timer på at fotografere på **Thybanen** og cyklet 200 km på de første ti dage af **december 2010**. Det har været ti skønne dage med masser af naturoplevelser og MR-tog i det snedækkede landskab.*

(BL)

Lø 11/12 2010

De tre sidste MR forlader Str

Tog AM 6114 (Str-Va) 3 MR og tog AM 6116 (Va-Es) 2 MR, 120 km/t. **Str** af 9.25 (±"0).

Oprangering: AR MR 4099+99 + MR 4066+66 + 4235+35. Det bagerste togsæt, MRD 4235+35, bliver sat i **Va** spor 4 S, mens de to forreste togsæt parkeres i spor 5 uden fremmednet i **Es** op mod de 3 der parkerede MR-togsæt.

Alle Arrivas 15 MR-togsæt skal afleveres i **Fa** til DSB MR-værkstedet, og det vil ske **tirsdag 14. december 2010 – torsdag 16. december 2010** fra **Es** og **Va**

5 MR forlader Es

Tog AM 6401 (Es-Fa) til MR-værkstedet på **mdt Fa tirsdag 14. december 2010** vil bestå af AR MRD 4266+66 (g) + 4299+99 (g) + MR 4010+10 (h) + 4071+71 (g) + 4095+95 (h).

10 MR forlader Va

Enten **onsdag 15. december 2010** eller **torsdag 16. december 2010** skal de i spor 7 i **Va** mod hverandre parkerede 5 MR-togsæt nok sammenkobles, så tog AM 6403 (Va-Fa) til MR-værkstedet på **mdt Fa** vil bestå af AR MR 4070+70 (h) + 4096+96 (g) + 4086+86 (g) + MRD 4283+83 (g) + MR 4056+56 (g).

De øvre 5 spredte parkerede MR samles også til tog 6403.

(BL)

Sidste Y-tog i Ho

I dag var det sidste gang **Lemvigbanen** kørte til **Ho**. Dagens tog blev kørt af Y-togsæt nr. 16 Heden.

Ugen før, **lørdag 11. december 2010**, blev toget aflyst **Vem-Ho-Vem** på grund af et defekt sporskifte i **Vem**.

(NKO via BL)

Sø 12/12 2010

Forflytning af MX 26

Efter at have kørt en tur **Str-Hr-Str** for **Struer Jernbane Klub**, holdt maskinen kl. 18 tilsluttet fremmednet i spor 97 på **mdt Str** i aftes.

(BL)

I dag er den kørt den kørt fra **mdt Str** til **HHJ**, da HHJ DL 10 **mandag 13. december 2010** skal køre fra **Odd** til **Østhavnen**, hvorfra den skal transporteres ad landevejen til udladet, hvortil den er solgt.

(LuJ via BL)

Det skete i tog VM 6210 (Str-Ar), MX 0, Str-Lg 110 km/t., Lg-Ar 70 km/t.

Str af 8.18, Lg 10.09-11.01, Ar 11.42½. (p)

(BL)

Ma 13/12 2010

DL 10 has left the building

Odderbanens lokomotiv DL 10 er solgt til et sporombygningsfirma i **Schweiz** for en salgspris af 1 mio. kr.

I formiddags afgik DL 10 fra **Odd** for sidste gang. Turen gik til **Århus havn**, hvor DL 10 skulle løftes over på en lastbilblokvogn for transporten sydpå.

(AC via BL)

Tognummeret var 130843 (Odd-Ar).

(BL)

Ti 14/12 2010

Placering af materiel

Arriva Tog A/S' 15 MR-togsæt skal køres til **mdt Fa** og rg til MR-værkstedet. Det foregår i tre på hverandre følgende dage med 5 togsæt i hvert særtog.

Tog AM 6401 (Es-Fa), 5 MR, 130 km/t., Es 5.00, Bm, 5.13, Kd 5.49½, Fa 6.06.

AR MRD 4266+66 + 4299+99 vil indgå i tog 6401.

(BL)

On 15/12 2010 – to 16/12 2010

Placering af materiel

Arriva Tog A/S' 15 MR-togsæt skal køres til **mdt Fa** og rg til MR-værkstedet. Det foregår i tre på hverandre følgende dage med 5 togsæt i hvert særtog.

Tog AM 6403 (Va-Fa), 5 MR, 130 km/t., Va 4.30, Es 4.46-5.00, Bm, 5.13, Kd 5.49½, Fa 6.06.

(BL)

Ti 21/12 2010

Blå tog i Ar

NJ Dm 573 + Dm 543 "Anna Ancher" afgår fra **Ar** omkring kl. 10.45 mod ?

(BL)

To 23/12 2010

Østbanen

På grund af vintervejret og for at undgå forsinkelser vil togene fra/til Faxe Ladeplads og til/fra Rødvig ikke blive sammenkoblede/adskilt i Hårlev i perioden 22. december 2010-3. januar 2011.

Vores kunder skal derfor være opmærksomme på, at togskift på udvalgte tog vil forekomme i Hårlev. Oplysning om togskift vil blive givet i togenes højtalere.

Den **23. december 2010**, kl. 13.30:

Sne og fygning bevirker, at togtrafikken på Østbanen pt. afvikles med forsinkelser på ca. 10-15 minutter.

På grund af tognedbrud ved Egøje kører der pt. ingen tog mellem Hårlev og Køge.

Men på <http://www.dr.dk/Regioner/Sjælland/Trafik/> står der

På Lille Syd kører det – så vidt jeg ved – heller ikke alt for godt. Skifterne i Holme-Olstrup og Køge kan ikke drejes. Der krydses vistnok i Lille Skensved og byttes så stamme i Haslev.

(JSL via BL)

Om sne

På vej hjem i morges med 2201 mødte jeg i **Næ**, hvad der kan have været 2202 cirka en halv time bagud og med ME'en forrest.

På vej ind i nat med 4274 var der vel en håndfuld kortere og lave snedriver (**Næ-Rg**), jeg ramte med ABs'en, men hjem kørte jeg kun ind i en mindre snedrive mellem **Rg** og **Næ**, hvorefter togføreren kom og spurgte, hvad vi havde ramt, og om det var en fasan. De må have nogle store fasaner, hvor hun bor, for når man rammer en snedrive med 150 km/t., lyder det noget voldsommere, end når man rammer f.eks. et rådyr.

Lige inden jeg lagde mig til at sove, hørte jeg i radioen, at et tog på **Østbanen** var kørt fast, og her klokken 11.35 sagde de i P4 **Sjælland**, at trafikken næppe kommer i gang på **Østbanen** i dag, og at der heller ikke kan indsættes busser.

Da var **Lollandsbanen** lige begyndt at køre igen med første afgang fra **Nsk** 11.03; derefter vil man forsøge at køre 2-timers drift. *Mon MX'en så også kører hver anden time?*

Der kører stadigvæk ikke tog til og fra **Rf**.

Heller ikke nordpå er det for godt på **Gribskov/Hornbækbanen**.

– *Er der nogen, der har en forklaring på, hvorfor der i den lille køreplan for regionaltog i øst er tog med numre som 24006, 24022 m.fl? Glædelig jul!*

(JSL via BL)

KØREPLANER

Ma 29/11 2010

Seks nye Arrivakøreplaner

Publikumskøreplaner for K 11 findes nu ved billetsalget i **Str**. Designet er ændret på for- og bagsiden med til dels beslægtede farver fra alle de forrige år. Den pågældende strækning er blevet til en lodret streg, der godt kunne være lavet lidt længere og sat med en større skrifttype.

På bagsiden af en ikke mere **gul Str-Ar** køreplan er der på en s-sløjfede strækning indtegnet for **Ar** rådhus, **Lg** jernbetonbuebroen Amtmand Hoppes Bro fra 1905, **Vg** Domkirke, **Krabbesholm** set fra SV i **Sk** og en roer fra **Str**. Nederst findes på alle køreplaner et jernbanekort over Jylland med de seks Arrivastrækninger tegnet i køreplanfarver, smart.

(BL)

Ti 30/11 2010

Befordring af passagerer til/fra Agromek Messe i Hrm

Tog EP 8005 (Næ-Hr), 2 MF, 30.11.2010-03.12.2010,

Næ 5.56, Rg 6.09-17, Hr 9.23.

Tog EP 8218 (Hr-Hr), 2 MF, 30.11.2010-03.12.2010, 60 km/t.

Hr 9.32, Hr 9.35-45, Hr 9.48

Hr Materiel fra 8005

Hr Materiel til 6418

Arbejdstog med arbejdsstrækning Hr-Kæ. Toget kører kun til/fra Hrm. Toget befordrer passagerer Hr-Hrm-Hr.

(BL)

Ti 30/11 – to 2/12 2010

Befordring af passagerer til/fra Agromek Messe i Hrm

Tog FE 6418 (Hr-Fa), 2 MF, 30.11.2010-03.12.2010,

Hr 10.11, Fa 11.14.

Tog FE 6420 (Hr-Fa), 1 MF, 1.-2.12 2010,

Hr 10.47, Fa 11.57.

Tog: EP 8219 (Fa-Hr), 01.12.2010, 02.12.2010, 1 MF,

Fa 8.50, Hr 10.06.

Hr Videre til Hrm som 8220.

Tog EP 8220 (Hr-Hr) 01.12.2010, 02.12.2010, 1 MF, 60 km/t., Hr 10.19, Hrm 10.22-32, Hr 10.35

Hr Materiel fra 8219

Hr Materiel til 6420

Arbejdstog med arbejdsstrækning Hr-Kæ. Toget kører kun til/fra Hrm. Toget befordrer passagerer Hr-Hrm-Hr.

Tog EP 8252 (Hr-Hr), 30.11.2010-03.12.2010, 3 MF, 60 km/t.,
Hr 16.29, 16.32-42, 16.45

Hr Materiel fra 6445

Hr Materiel til 8254

Arbejdstog med arbejdsstrækning Hr-Kæ. Toget kører kun til/fra Hrm. Toget beforder passagerer Hr-Hrm-Hr.

Tog EP 8254 (Hr-Næ), 30.11.2010-03.12.2010, 3 MF, Fa-Næ 2 MF,
Hr 16.58, Fa 18.17-27, Rg 19.46½-56, Næ 20.13.

(BL)

To 2/12 2010

Banedanmark – midlertidig hjemmeside

Ændringer i togtrafikken torsdag 2.12.2010

For at sikre at passagererne får en mere rettidig og robust togtrafik, kører togene på flere af fjernbanens strækninger efter særlige køreplaner på torsdag, hvor DMI varsler mere sne og frisk vind til kuling med snefygning til følge. DSB og Banedanmark har derfor valgt at sætte det særlige vinterberedskab i værk, så passagererne får flere tog til tiden.

Vi har planlagt følgende ændringer torsdag 2.12.2010:

Landsdelstrafikken – Følgende lyntog er aflyst torsdag:

Odense 06.29 mod København H

Odense 06.56 mod Kastrup Airport

Århus 05.53 mod Kastrup Airport

Århus 06.58 mod Kastrup Airport

Århus 15.59 mod Kastrup Airport

Kastrup Airport 06.00 mod Århus

København 16.27 mod Odense

Kastrup Airport 16.00 mod Århus

Kastrup Airport 17.00 mod Århus

Sjælland

Kyst- og Øresundsbanen:

Togene mellem Kastrup og Nivå er aflyst i begge retninger hele torsdag.

Lille Syd – Roskilde-Næstved over Køge:

Der køres timedrift på Lille Syd hele torsdag.

Kalundborg-København:

Myldretidstogene bliver aflyst. Desuden bliver regionaltogene mellem Østerport og Holbæk taget ud af drift kl. 09-14.

Sydbanen:

Myldretidstogene aflyses.

Østerport-Ringsted:

Visse af regionaltogene mellem Østerport og Ringsted kan blive taget ud af drift, hvis det bliver nødvendigt. I givet fald standser togene mellem Østerport og Nykøbing Falster i Borup og Viby Sjælland.

Jylland/Fyn

Svendborgbanen:

Togene mellem Odense og Ringe bliver aflyst. Øvrige tog standser ekstraordinært ved Odense Sygehus.

Grenåbanen:

Der bliver timedrift på Grenåbanen, idet togene mellem Århus og Hornslet bliver aflyst.

Skørping-Ålborg:

Myldretidstogene bliver taget ud af drift.

Kilde: <http://www.bane.dk/lite/melding.asp?meldingid=12903>, onsdag 1. december 2010 09:39

(BL)

Lø 4/12 2010

Struer Jernbaneklub

Så kører vi igen JULETOG

Juletoget kører følgende dage:
27-11 Struer til Viborg og retur.
28-11 Struer til Skjern og videre til Lem, og retur.
28-11 tur til Lem.
4-12 Herning til Silkeborg og videre til RY, og retur.
5-12 Herning til Silkeborg og retur.
11-12 Struer til Herning over Aulum.
Bjergbanen den 4. og 5. samt 11. og 12. december.
18-12 Juletur til Århus.

Kilde: <http://www.struerjernbaneklub.dk/kalender.htm>

(BL)

Struer Jernbane Klub kører juletog

Oprangering: MH-BD-Bg-Bg Ag-MH.

Tog VP 8114 (Str-Ry), 60 km/t., Str 8.35 Str, Ho, Hr 10.04-18, SI 11.05-18, Ry 11.40.

Tog VP 8145 (Ry-Hr) 60 km/t., Ry 13.25, SI 13.50-14.00, Hr 14.47. "Gemmes væk" til næste dag.

Fremført af MjbaD MX 26.

(BL)

Sø 5/12 2010

Struer Jernbane Klub kører juletog

Tog VP 8214 (Hr-SI), 60 km/t., Hr 9.00, SI 9.50. "Gemmes væk" til 8245.

Tog VP 8245 (SI-Str) SI-Str 60 km/t., SI 13.00, Hr 13.48-14.01, Id, Uu, Ho 14.55-15.38, Str 16.06.

Bemærkninger: Ho Tog 8245 må afgang før tiden, hvis øvrig toggang tillader det!

(BL)

Ma 6/12 2010

Fjerntogene kører normalt tirsdag og onsdag

I sidste uge kørte der færre tog på de dage, hvor snevejret var på sit højeste.

Vejrprognosen for tirsdag og onsdag betyder, at togene igen kører efter den normale køreplan.

Vi holder løbende øje med vejrudsigten for de kommende dage. Derfor vil vi hele tiden holde dig opdateret om generelle ændringer i togtrafikken.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=12953> (6.12.2010),

hentet tirsdag 7. december 2010 kl. 7.05

(BL)

To 9/12 2010

Særlige tognumre. Anvendelse i tjenestekøreplan og toganmeldelser

1. Baggrund

Det er besluttet at anvende visse tognummerserier til forskellige særlige typer af tog og andre kørsler. Reglerne vil ved først givne lejlighed blive optaget i SIN. Reglerne gælder indtil videre ikke for TIB-strækning 8.

2. Tognummerserier

Nedenstående seks-cifrede tognumre (x angiver et vilkårligt tal) anvendes som beskrevet.

- 13xxxx-22xxxx anvendes til tog (undtagen arbejds- og placeringskørsel), der skal ekspederes jf. SIN (Ø/V) instruks 13.
- 23xxxx anvendes til arbejds- og placeringskørsel efter SR § 71
- 30xxxx anvendes til prøvetog samt arbejds- og snerydningstog

Brug af særlige tognummerserier på strækningerne Høje Taastrup-København H-Klampenborg samt Østerport-Svanemøllen-Farum/Lersøen fremgår af SIN(ØJV) instruks 5.

3. Andre angivelser

For plantog er alene et tognummer i serien 13xxxx-22xxxx en angivelse af, at toget skal ekspederes efter SIN (Ø/V) instruks 13. For tog og kørsler tillyst på toganmeldelse skal denne indeholde oplysning om de særlige vilkår, som toget/kørslen skal fremføres og ekspederes efter.

Oversigt over gyldige trafikmeddelelser kan ses på www.bane.dk, "Om jernbanen"/"Jernbanesikkerhed"/"Jernbanesikkerhedsregler"

Kilde: Trafikmeddelelse 79/2010, **torsdag 9. december 2010**

Den findes på <http://www.bane.dk/publikationer.asp?artikelID=10092>

(BL)

Fr 10/12 2010

Løb 32 med 2 togpar på Thybanen og løb 35 med 1 togpar på Thybanen

Løb Tog 5521 5530 5535 5540
32 Str 10.32 11.51 Ti 11.58 13.20 Str 13.33 14.54 Ti 14.58 16.20 Str

Tog 5529 5536
35 Str 12.32 13.51 Ti 13.57 15.20 Str

Kilde: Maskinløb gyldige **mandag-fredag**, sidste dag **fredag 10. december 2010**
(BL)

Lø 11/12 2010

Struer Jernbane Klub kører juletog

Tog VP 8316 (Str-Hr), 60 km/t., Str 8.25, Ho 8.43-44, Uu, Id, Hr 9.53.
Tog VP 8343 (Hr-Str), 60 km/t., Hr 12.50, Id, Uu, Ho 13.38-39, Str 14.06.

Juletog til Herning

Kl. 8.25. Tag med juletoget til Herning, hvor der er et par timers ophold i Herning inden toget kører tilbage. Billetter købes ombord på taget. Struer Station, Østergade 57, Struer. Arr.: Struer Jernbane Klub.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 1. december 2010, side 41

Tog AM 6114 (Str-Va), 3 MR, 120 km/t., Str 9.25, Hm (32)-39, Ho 46, Lm 10.(39)-43, Sj 51, Va 11.24.
Oprangering AR MR 4099+99 + MR 4066+66 + 4235+35.

Tog AM 6116 (Va-Es), 2 MR, 120 km/t., Va 12.46, Es 13.05.

Oprangering AR MR 4099+99 + MR 4066+66.

(BL)

Sø 12/12 2010

MX til HHJ

MjbaD MX 26 forflyttes fra **mdt Str** til **Or**.

VM 6210 (Str-Ar), MX 0, Str-Lg 110 km/t., Lg-Ar 70 km/t.

Str af 8.18, Lg 10.09-11.01, Ar 11.42½.

(BL)

Køreplan 2011

Den 12. december kommer der ny køreplan, der medfører mange forbedringer rundt i landet.

De nye køreplaner kan downloades fra www.dsb.dk/koereplaner

DSB

1. Struer, Viborg, Langå - København Struer, Herning, Vejle - København

I 2011 sparer du ca. 20 minutter i rejsetid, når du rejser mellem Vestjylland og København.

2. Flensborg og Sønderjylland - København

På strækningen Flensborg og København kører vi direkte tog hver anden time det meste af dagen.

Rejsetiden forkortes med op til 20 minutter, og du skal ikke længere skifte tog i Padborg.

Med de nye direkte forbindelser bliver det let for dig at komme til Hamburg og videre ud i Europa.

Samtidig får du forbindelser fra Fyn og Sjælland til Tinglev, Rødekro, Vojens og Vamdrup hver time hele dagen.

3. Fyn

For dig, der rejser fra København til Odense og Nyborg, udvider vi fra 1 til 3 pendlerlyntog om eftermiddagen.

De sene afgang mellem Odense og Svendborg bliver flere - Så lad bare bilen stå og tag de sene tog hjem.

4. Trekantområdet, Aarhus - Esbjerg

Mellem Aarhus og Esbjerg kører vi i 2011 med direkte tog hver time hele dagen, og mellem Vejle og Kolding 2 gange i timen mandag til fredag fra ca. kl. 6 til kl. 19.

5. Sjælland

I 2011 får du ½-times drift med IC tog hele dagen til Sorø.

Du får yderligere 2 pendlerlyntog mellem København og Odense om eftermiddagen, der standser i Slagelse og Valby.

6. Esbjerg – København

DSB kører med direkte tog mellem København og Esbjerg hver time størstedelen af dagen,

7. Aarhus, Aalborg, Randers og Hobro

Mellem Aalborg og København på 4 timer!

Den tidlige Nonstop forbindelsen Aarhus - København kører fra Aalborg kl. 5.32 med stop i Randers og Hobro. Nonstop fra København kl. 16.20 forlænges fra Aarhus til Randers og Hobro og Aalborg.

Ny Nonstop forbindelse kl. 7.20 mellem København og Aarhus fra 17. januar 2011.

8. Jylland og Fyn

Nu bliver det lettere for dig at komme direkte mellem Fyn/Jylland og Københavns Lufthavn, Kastrup.

I 2011 vil de fleste lyntog køre helt til lufthavnen.

Dermed vil der være 2 direkte tog næsten hver time mellem Fyn/Jylland og Københavns lufthavn, Kastrup.

Rejs med

DSB 1'

mellem København-Århus
og få **arbejdet** fra hånden

[Med fri internetadgang og ekstra albuerum kan du nemlig passe dit arbejde, mens du er på farten.]

Rejser du med DSB 1', får du fri internet i Intercity og InterCityLyn på strækningen mellem København og Århus. Så kan du tjekke mails, surfe og arbejde, som var du på kontoret. Bestil billetten på dsb.dk/dsb1

DSB 1'

kom med

Ta' til Flensborg i december

direkte fra København fra **79,-**

DSB Orange
kom med

Kilde: A5-flyer, hentet i Kort & Godt, **Str, lørdag 18. december 2010**

Bemærk den nye stavemåde af **Århus "Aarhus"** vedtaget af **Ar** Byråd og gældende fra **lørdag 1. januar 2010**. I TKV 11 står der stadig "Århus H" med bolle-å. **Ab** skiftede fra stavemåden "Ålborg" til "Aalborg":

"Siden 1980'erne har DSB, Post Danmark og Kort- og Matrikelstyrelsen genindført stavemåden Aalborg på skilte m.v. i tråd med kommunens ønske."

Kilde: http://da.wikipedia.org/wiki/Aalborg#Stavem.C3.A5de_.C3.85.2FAa

Først i TKV K 85, gyldig fra **søndag 2. juni 1985**, skrives der "Aalborg" i TKV. Det bliver spændende at se, hvor længe (mange år) det varer, før DSB/Banedanmark skriver "Aarhus H" i TKV.

Side 4 med de oven for afbillede to reklamer vises ikke på www.dsb.dk/koereplaner
(BL)

Ændrede afgangstider Str-Fa

Str-Fa Nyt fast afgangstid mod **Fa** er ændret til 18, 19 og 20 med flest afgang minuttal 20. IC-togene har skifte togtkategori til L-tog!

Str af 19, **Ho** af 33, **Hr** af 04, **Vj** af 03, **Fa** an 21.

I flere år var afgangstiden omkring 51 og 49.

Fa-Str Fra **Kh** indgår bagerste togdel nu i et L-tog, hvor der er afsat 2 minutter til at skille ad i **Vj**. Rejsetid **Kh-Str** er derfor nede på 3:57 (meget hurtigt) om 376,0 km = 95,2 km/t. snit. Faste minuttal for IC: **Vj** (ankomst 52½) af 02, **Hr** af 03, **Ho** af 34, **Str** an 47.

Faste minuttal for RE: **Fa** af 43, **Vj** (ankomst 00) af 02, **Hr** af 03, **Ho** af 34, **Str** an 47.
Der kan ikke vindes megen tid med litra MR med 2:04 for de 155,5 km. Da K 79 trådte i kraft, havde motorerne turbolader, og da var der afsat **Str-Fa** minuttal $17\frac{1}{2}-23 = 2:05\frac{1}{2}$.

Sidste forbindelse fra **Kh** til **Str mandag-torsdag** afgår 20.30 og **fredag-søndag** 20.50 med ankomst **Str** 0.47. Tidligere **Kh** af 21.00, **Str** an 1.19.

Tog 3741

Som et kuriosum standser tog RE 3741 (Hr-Str) i **Hm** (Hjerm) kl. 17.16-25½. **9½ minut i Hm**, som DSB ellers ikke mere standser i. Det skyldes, at toget skal krydse tog AR 5266 kl. 17.16½-17 og tog RV 3756 kl. 17.25½. Dét er gennemkørende og skal så snegle sig ind gennem spor 1 med 60 km/t.! Der er tydeligt, at det er vigtige at få bygget dobbeltspor mellem **Ho** og **Str**, som man talte om allerede i **1981**, da den to år gamle timedrift havde givet mange flere passagerer.

Tog 3741 er i øvrigt et rigtigt persontog (nedsættende kaldet "bumletog"). Prøv at se **stationsopholdene undervejs**. Man skulle næsten tro, at det var et blandet tog (på tysk GmP), hvor der skulle rg undervejs og tid til, at passagererne kunne gå på stationernes toiletter undervejs, da der ingen toiletter var i toget.

Ho 16.22½, Id 33½-36½, Uu 42½-46, Ho 17.00-08, Hm 16-25½, Str 17.32. 56,7 km kørt på 69½ minut = **48,9 km/t.** på en 120 km/t.-strækning! Standsningstiderne kan ses i Rejseplanen (uden tjenestekøreplanens halve minutter).

Kan det ikke stiftes en lobby, der arbejder for dobbeltspor Hr-Str?

Seks nye Arriva-publikumskøreplaner

Her kan du se og gemme køreplanen for din Arriva-strækning samt for Vestbanen mellem Varde og Nr. Nebel. Køreplanen er gældende i perioden fra d. 12. december 2010 til og med 10. december 2011 <http://www.mitarriva.dk/kundeservice/koreplaner>

Analyse af K 11 gældende publikumskøreplaner sammenlignet med de gamle fra K 10

Der findes ingen analyse af forbedringer og forringelser på Arriva Tog A/S' hjemmeside, så det må selv foretages.

Blå Ti-Str

Str-Ti Sidste tog afgår 22.33, **Ti** an 23.55. Tidligere af 23.37 og an 0.55.

Ti-Str Første tog af 5.03, **Str** an 6.30, fortsætter til **Es** mod tidligere til **Ar**.

Ti-Str Sidste tog afgår 22.43, **Str** an 0.11. Tidligere af 22.15 med forbindelse til **Ho**.

I K 10 stod køreplanerne for **mandag-fredag, lørdag** og **søndag** i rækkefølgen **Struer-Thisted**. I K 11 er rækkefølgen **Thisted-Struer**.

Oliven Ar-Str

Ar-Ti Sidste tog afgår 18.58, **Ti** an 22.35, tidlige af 21.24, **Ti** an 0.55.

Ar-Str Sidste tog afgår 20.58, **Str** an 23.03. Ingen forbindelse mere mod **Ti**.

Ar-Sk Sidste tog afgår 21.58, **Sk** an 23.03. Ingen forbindelse mere mod **Str**.

Ar-Vg Sidste tog afgår kl. 23.00, **Vg** an 0.11. Ingen forbindelse mere mod **Sk**.

Tog AR 5481 (Ar-Str), afgik 22.34 og 5483 (Ar-Str) afgik 23.34 og eksisterer ikke mere. Sidste forbindelse **Ar-Lg-Ti** og **Ar-Lg-Str** afgår **2 timer og 26 minutter tidligere!** Altså ingen aftenbesøg eller overvære forestillinger med begyndelse kl. 20 i **Ar** fremover.

Sk-Vg Lokalt tog AR 5490, afgår 22.35, **Vg** an 23.57 **lørdag-søndag**.

Lilla Str-Sj

Str-Sj Et nyt tog 5212 udgår fra **Str**, hvor tog 5216 tidligere udgik fra **Ho**.

Kun de tre første og tre sidste tog med videre forbindelser fra **Sj** fortsætter. 9 tog vender. Tidligere kørte 11 efter hverandre følgende tog fra **Str** videre til **Es**.

Sidste tog afgår 22.52, **Sj** an 0.08. Ingen forbindelse til **Hr** eller **Es**.

Tidligere af 22.15, **Sj** an 23.42, fortsatte til **Hr** og forbindelse til **Es**.

Sidste tog fra **Sj** 23.39, udgår fra **Es**, **Str** an 23.56. Ingen forbindelse mod **Ti**.

Tidligere afgik sidste tog 21.36, udgik fra **Es**, **Str** an 22.56 med forbindelse til **Ti**.

Det sidste togpar **Sj-Rj-Sj** er inddraget.

Rød Ar-Str

Ar-Sj Sidste tog afgår 18.58, **Ti** an 22.35, tidlige af 21.24, **Ti** an 0.55.

Ar-Str Sidste tog afgår 20.58, **Str** an 23.03. Ingen forbindelse mere mod **Ti**.

Ar-Sk Sidste tog afgår 21.58, **Sk** an 23.03. Ingen forbindelse mere mod **Str**.

Der er indført en ny togkategori RX **Regional-Express**, hvilket er et iltog mellem **Ar** og **Hr**. Mellem **Sd** og **Hr** standses der **mandag-fredag** kun i **Ry, Sl, Ik**, hvorved et gennemsnitshastighed på 78,3 km/t. nås. Til gengæld ændres halvtimedrift til timedrift for **Ak** (Alken), **La** (Laven), **Sv** (Svejbæk), **Ev** (Engesvang), **Bg** (Bording), **Hu** (Hammerum) og **Bic** (Birk Centerpark). Ved togskifte fra et tog fra **Str** er der kun 6 minutter i overgangstid til RX-tog, hvor der tidligere var 16 minutter.

Forbindelse fra Ar til Str senere end kl. 20.58. Heldigvis kan passagerer til **Str** rejse over **Hr**: Sidste tog afgår 22.09, **Hr** an 23.47 og næste dag afgår L 773/777 kl. 0.03, **Str** an 0.47. Tidligere var sidste afgang 22.46, **Str** an 1.19.

Bagsiderne

Langs den pågældende strækning slynger er der tegninger fra et rådhus, en kirke, kajak og lignende fra de største stationsbyer. Et kort kan det knap kaldes. På forsiden af de gamle køreplaner er det lille kort forsvundet med den pågældende strækning placering på i **Jylland**. I togene er der INGEN kort, og da mange (yngre) er MEGET dårlige til geografi, kan f.eks. en passager i **Sj** spørge om toget – beskiltet **Esbjerg** – standser i **Varde!**

(BL)

Nye togkategorier i tjenestekøreplan K 11

Der er indført nye togkategorier:

Arriva	RX	Regional-Express
RailCare	RM	Materieltog
	RB	Kørsel for Banedanmark
SJ	SP	Persontog
	SM	Materieltog

57XX-tognumre kan være IC 5720 (Fib-Kd), RA 5725 (Tdr-Anb), IC 5727 (Te-Fib).

Det må være grænseoverskridende, personførende tog.

På Svendborgbanen er der 574XXX-tognumre, altså sekscifrede tognumre.

Slettet togkategori

NOB RN Regionaltog

(BL)

Ma 13/12 2010

HHJ DL 10 til sydhavnen i Ar for læsning på autotransport

Tog 130843 (Odd-Ar), DL 10, 60 km/t.

Odd 9.09, Assedrup (15)-16, Mårslet (32)-35, Vi (49)-51, Ar 9.57.

Efter ankomst til **Ar** skal DL 10 rangeres ned til sydhavnen i **Ar** for læsning på autotransport.

(LuJ via BL)

Ma 13/12 – sø 19/12 2010

Ændringer i trafikken

Sådan kører vi på Svendborgbanen til og med søndag den 19. december 2010

Vi kører efter en ændret køreplan på Svendborgbanen til og med søndag den 19. december. Det gør vi, fordi Banedanmark har påbudt os at sætte hastigheden ned.

Normalt må vi køre 120 km/t., men indtil videre må vi sætte hastigheden ned til 100 km/t.

Sådan kører togene mellem Odense og Svendborg:

- Der kører tog til Svendborg i minuttal 31. Toget standser ikke mellem Odense og Ringe. Mellem Ringe og Svendborg standser toget ved alle stationer.
- Der kører tog til Ringe i minuttal 17. Toget standser ved alle stationer.
- Tog fra Odense mod Svendborg i minuttal 01 kører ikke.

Sådan kører togene mellem Svendborg og Odense:

- Der kører tog til Odense i minuttal 20. Toget standser ved alle stationer til Ringe, og bagefter fortsætter tog fra Ringe til Odense uden stop.
- Der kører tog fra Ringe til Odense i minuttal 51. Toget standser ved alle stationer.
- Tog fra Svendborg mod Odense i minuttal 50 kører ikke.
- Vi har lavet en særlig køreplan, som du kan printe ud, så du hele tiden kan se, hvordan togene kører.

Betyder 20 km/t. virkelig så meget for køreplanen?

Ja! På Svendborgbanen er der kun et enkelt spor på det meste af strækningen, og derfor skal togene passere hinanden på stationerne. Hvis togene skal køre langsommere end normalt, så kommer det ikke til at passe sammen på de forskellige stationer, hvor de skal mødes. Derfor bliver vi nødt til at køre med færre afgang, så togene har tid til at passere hinanden på stationerne.

Hvor lang tid varer det her?

Det er svært at sige. Vi afventer en prognose fra Banedanmark, men vi vil hele tiden holde dig orienteret om ændringer.

Er der så plads til os alle sammen, når der kun kører ét tog i timen?

Vi er meget opmærksomme på, at det kan blive knebent med pladsen i togene mellem Odense og Svendborg. Vi gør alt, hvad vi kan, for at sørge for, at alle togene kører med mest mulig plads. Vi beklager meget, at vi ikke kan love det på alle afgang, men vi gør vores bedste på trods af, at ændringerne er kommet med meget kort varsel.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=22459>, mandag 13. december – søndag 19. december 2010 (BL)

Ti 14/12 2010

Placering af MR-materiel til Fa

Arriva Tog A/S' 15 MR-togsæt skal køres til **mdt Fa** og rg til MR-værkstedet. Det foregår i tre på hverandre følgende dage med 5 togsæt i hvert særtog. De fem togsæt har holdt siden **lørdag 11. december 2010** i spor 5 i **Es**.

Tog AM 6401 (Es-Fa), 5 MR, 130 km/t., Es 5.00, Bm, 5.13, Kd 5.49½, Fa 6.06.

Oprangering: AR MRD 4266+66 (g) + 4299+99 (g) + 4010+10 (h) + 4071+71 (g) + 4095+95 (h). (BL)

On 15/12 2010 – to 16/12 2010

Placering af MR-materiel til Fa

Arriva Tog A/S' 10 MR-togsæt skal køres fra **Va** til **mdt Fa** og rg til MR-værkstedet. Det foregår i to på hverandre følgende dage med 5 togsæt i hvert særtog.

Tog AM 6403 (Va-Fa), 5 MR, 130 km/t., Va 4.30, Es 4.46-5.00, Bm, 5.13, Kd 5.49½, Fa 6.06.

(BL)

Lø 18/12 2010

Befordring af passagerer (Juletog)

Tog E P 8124 (Str-Ar), 1 MR, 130 km/t.,

Str 8.37, Vp, 49-51½, Sk 9.05-07, Vg 31½-33, Rk 43-45, Bj 53-55, Lg 10.08-14, Ar 10.41.

Tog EP 8125 (Ar-Str), 1 MR, 130 km/t.,

Ar 15.35, Lg 16.02-08, Bj 20-20½, Rk 31½-33½, Vg 46-48, Sk 17.16-18, Vp 31-33, Str 17.45.

Juletog til Århus

JULETOG: Struer Jernbane Klub kører lørdag den 18. december juletoget til Århus, hvor der vil være et ophold på cirka fem timer.

Toget kører fra Struer klokken 08.37 og er tilbage i Struer klokken 17.45.

Toget er julepyntet, og julemanden kommer rundt i toget med sin lille pose. Desuden er der mulighed for at købe drikkevarer m.m. på turen.

Billetter købes om bord på toget, men det er muligt at reservere pladser ved henvendelse til Struer Jernbane Klub.

Lørdag den 18. december er der mulighed for at komme med jernbaneklubbens juletog en tur til Århus.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 15. december 2010, side 10

Farvebilledet viser DSB MR 4017 udsmykket med et hvid-rødt flettet hjerte holdende i spor 0 i **Str**. (BL)

Ma 27/12 2010

Thy Cup kører til Midtjylland og Thy

Tog FE 6414 (Fa-Kh), 3 ER, 180 km/t.,

Fa 4.34, Kh 6.48. Kh: Materiel til EP 6415, vender på pladsen.

Tog EP 6415 (Kh-Fa) 3 ER, 180 km/t.,

Kh 7.27, Htå 39-40, Ro 46-47, Rg 8.13-14, Sg 29-39, Od 9.12-13, Fa 9.45.

Tog EP 6417 (Fa-Ti), 4 MR, Hast. km/t. Fa Ti 130 km/t.,

Fa 10.06, Vj 21, Gg (38)-41½, Ke (11.07½)-11, Hr 11.18-29½, Ho 12.08-08½, Hm 15-27, Str 40-50, Hvidbjerg 13.11-11½ X 85530, Yd 25½, Sne 49½-14.10½ X 5536, Ti 14.24.

Bemærkninger: Hr Afkobler 2 MR til 6418. Hw: Udveksler ikke passagerer. Sne: Udveksler ikke passagerer.

Tog EP 6418 (Hr-Ik), 2 MR, 130 km/t., Hr 11.48, Ik 11.57. Bemærkninger: Hr 2 MR fra 6417.

Tog FE 6419 (Ik-Fa), 2 MR, 130 km/t.

Ik 12.18, Hu (23)-28, Hr 35-45, Vj 13.41, Fa 13.55. Bemærkninger: Ik Materiel fra 6418.

Tog FE 6420 (Ti-Str), 2 MR, 130 km/t., Ti 15.58, Sne 16.12-16 X 741, Ur 37-18.13 X 5543, 760, 5549, Yd 18, Str 18.49. Bemærkninger: Sne Udveksler ikke passagerer. Ur Udveksler ikke passagerer.

Bemærk opholdet i Ur 16.37-18.13!

(BL)

To 30/12 2010

Thy Cup kører fra Thy og Midtjylland

Tog FE 6421 (Str-Ti), 2 MR, 130 km/t.,

Str 12.51, Hw 13.11-13½ X 85530, Yd 25, Ur 29½-30, Bn 37-37½, Sne 13.50-14.10 X 5536, Ti 14.24.

Tog FE 6422 (Fa-Ik), 2 MR, 130 km/t.,

Fa 16.59, Bk (17.08½)-21½ X 380, 153, Vj 17.31½, Bb (18.10)-20, Hr 37-54, Hu 18.59-19.04, Ik 19.10.

Tog EP 6424 (Ti-Fa), 2 MR, 130 km/t., Ti 16.00, Sne 16.14-17 X 741, Ur 16.35½-18.11½, 5543, 760, 5549, Yd 16½, Hw 28-30, Str 50-51, Ho 19.03½-04½, Hr 19.38-20.11, Ty (20.33½)-39 X 3763, Ges (21.03)-11, Vj 17, Fa 21.32. Bemærkninger: Hr Kobles med 2 MR fra 6425.

Tog EP 6425 (Ik-Hr), 2 MR, 130 km/t., Ik 19.20, Hu 25-29, Hr 19.35.

Bemærkninger: Herning Skal kobles med 6424.

Tog EP 6426 (Fa-Kh), 3 ER, 180 km/t., Fa 21.45, Od 22.21-22, Sg 56-57, Rg 23.16-17, Ro 23.34-35, Htå 42-43, 23.58-0.13, Hgl 0.23.

Tog FE 6427 (Kk-Fa), 3 ER, 180 km/t., Kk 18.55, Kh 19.02-03½, Od 20.37, Fa 21.18.

Bemærkninger: FA Materiel til 6426.

(BL)

TRÆKKRAFT

Ti 30/11 2010

Coradia Lint 41

serie II til Arriva Tog A/S

Kunde/operatør:	ARRIVA Tog A/S, Danmark
Fahrzeuge:	12 to-vogns DMU CORADIATM Lint 41
Ordre dato:	April 2009
Leveringsperiode:	September-november 2010
Passagerdrift:	Dezember 2010
Betjente strækninger:	Esbjerg-Tønder (80 km), Skjern-Esbjerg (60 km), Struer-Thisted (74 km), Århus-Skjern (135 km), Skjern-Stuer (87 km) og Struer-Århus (148 km)
Specielt udstyr:	– Motor opfylder EU's miljønorm Stage IIIa – Klimaanlæg – Video overvågning af indstigning og passagerområde – EI-stik til PC – Passagertællesystem

Alstom Transport, Alstom Danmark A/S ...

TEKNISKE DATA OG HOVEDDIMENSIONER

Profil	EBO-G2
Bredde	2.750 mm
Længde	41.810 mm
Højde	4.340 mm
Indstigningshøjde	580 mm
Gulvhøjde	
– Lavtgulvsområde	598 mm
– Højtgulvsområde	1.160 mm
– Mellemgulvsområde	1.038 mm
Sporvidde	1.435 mm
Mindste farbare kurve	100/125 m

Styrke i længderetning	1.500	kN
Akselrækkefølge	Bx' (2)	By'
Motor effekt	670	kW
Max. hastighed	120	km/h
Sæder (heraf klapsæder)	121 (17)	
Ståpladser	100	
Tara vægt iht. DIN 25008	65	t
Maksimal aksellast	18	t

ALSTOM

TRANS/BPROB/CORALINT/GER/PAS/08.99/GER/457 ©Alstom. Printed in Germany 11/10. Alstom, the Alstom logo and any alternative version thereof are trademarks and service marks of Alstom. The other names mentioned, registered or not, are the property of their respective companies. The technical and other data contained in this document is provided for information only. Alstom reserves the right to revise or change this data at any time without further notice.

Kilde: A4-prospekt tryk i Tyskland, **november 2010**
(BL)

Ma 6/12 2010

Selvsving

Normalt kommer det dårlige vejr bag på DSB og BDK, men i dag er det vist omvendt: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=12948>. Bemærk at der er særkøreplaner for både Store og Lille Syd for i formiddag. Det var også meningen (ved ikke om det blev til noget) at alle MR-togene i Næstved skulle kobles sammen to og to, startes op og parkeres i spor 5 og 6 i løbet af natten. Alt i mens det var fredeligt vejr, stort set vindstille og temperaturer omkring frysepunktet. Jeg formoder ikke MR-togene blev koblet sammen, de fleste havde så meget is og sne på fronterne, at det var umuligt at se kobling, trykluftslanger og multiplestik – og dertil kommer, at det heller ikke er ufarligt at klatre rundt på en tiliset front under af- og tilkobling!

(JSL BL)

On 8/12 2010

Litra AR^{II} har fået det nye, fulde nummer

På siden af AR AR 2051 står der

95 86 001 2051-2	og	95 86 002 2051-0
AR 2051 A		AR 2051 B

"86" er kode for Danmark. Bogstaver ikke tilladt, så derfor bliver "A" til "001" og "B" til "002". Alle cifre skal være lige høje; det letter ikke ens huskeevne eller finde de essentielle tal i en fart (beskrevet første gang **onsdag 15. september 2010** ved den første grænseoverskridende kørsel til **Tdr**).

Alle de 11 skal også have/har fået deres fulde identifikationsnummer.

AR 2051 A+B kørte tog AR 5529 (Str-Ti) **onsdag 8. december 2010** i stedet for litra MR.

(BL)

Lø 11/12 2010

10 MR/D i Va

10 MR/D venter på transport til **mdt Fa**, MR-værksted med tog AM 6403 (Va-Fa). Fra N holder kl. 12.28:

Spor 7 MR 4256+56 (g), MRD 4283+83 (g), 4286+86 (g), 4096+96 (g), MR 4270+70 (h), TR 087 + 332A

Spor 6 MR 4090+90 (g), MRD 4278+78 (g)

Spor 5 AR 02 (g), MRD 4277+77 (h)

Spor 4 MR 4012+12 (g), AR 21 (g), MR 4035+35 (g) kom kl. 11.24 (±0) bagest i tog AM 6114 (Str-Va)

Spor 3 AR 20 afgår med tog AR 5140 (Va-Es) (-1)

Spor 2 MR 4099+99 (g) + MR 4066+66 (g) har sat MRD 4235+35 i spor 4 S og skal afgå kl. 12.46 som tog AM 6116 (Va-Es).

Spor 0 VNJ YM 71+YS 81.

Z ←

12 MR-togsæt på ét billede, ganske sjældent!

5 MR/D i Es

I spor 5 uden fremmednet tilslutter holder fra N:

AR MRD 4266+66 (g) + 4299+99 (g) + MR 4010+10 (h) + 4071+71 (g) + 4095+95 (h).

MR 4099+99 + 4066+66 ankom i tog AM 6116 (Va-Es). De 5 togsæt skal forlade **Es** som tog AM 6401 (Es-Fa) til MR-værkstedet på **mdt Fa tirsdag 14. december 2010**.

Oversigt bemaling af Arrivas 15 MR-togsæt

MR 4010+10 (h)
MR 4012+12 (g)
MR 4035+35 (g)
MR 4056+56 (g)
MR 4070+70 (h)
MR 4071+71 (g)
MR 4077+77 (h)
MR 4078+78 (g)
MR 4078+78 (g)
MR 4083+83 (g)
MR 4086+86 (g)
MR 4090+90 (g)
MR 4095+95 (h)
MR 4096+96 (g)
MR 4099+99 (g)

4 MR/D-togsæt i hvid bemaling
11 MR/D-togsæt i turkis- og sandfarve

Signaturer (h) = hvid, første Arriva MR-bemaling
(g) = anden Arriva MR-bemaling med farverne turkis- og sandfarve.

(BL)

GODSVOGNE

Lø 4/12 2010

På vej ind mod **Kh** med RØ 2254 så jeg i **Rg** et større antal DB Fcs⁰⁹². Der kan også have været andre F..c.-vogntyper imellem, men jeg tror ikke, der var Facs¹²⁴er i mellem. Nu er det vel snare vogne i (billig) vinterhi i **Danmark** og ikke "finanskrisevogne".

Også i **GI** (Glostrup) var der DB Fcs⁰⁹²-vogne, otte på et spor og to på et andet.
(JSL via BL)

On 15/12 2010

F(a)cs-vogne i GI

I **GI** (Glostrup) står der nu mange flere DB F(a)cs-vogne i "vinterhi" end for en uge siden. Det så ud til, at der stod mindst to rækker vogne på stationen, og udover Fcs⁰⁸⁸ og Fcs⁰⁹² nu også Facs¹²⁴. Der stod også 5-8 Fcs-vogne på FDB-siden.

Til gengæld kunne jeg i mørket ikke se nogle F(a)cs-vogne i **Rg**, da jeg som passager i en ABs passerede stationen i mørket.

(JSL via BL)

On 22/12 2010

Her til aften stod TWIN-vognen Sdggmrs 37-80-4953 245-8 i spor 8 ikke **Ro** med to DHL-trailere, hvoraf den ene havde problemer med taget, der delvist var rullet tilbage. Da det er en 37-80-vogn, er det vel **Hector**, der har sat vognen ud.

(JSL via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 27/11 – sø 12/12 2010

Hjerl Hede

Aktiviteter julen 2010

Damptoget: Toget kører 3 gange pr time fra kl. 11-17

27/11	28/11	4/12	5/12	11/12	12/12
x	x	x	x	x	x

Kilde: Forside → Julelevendegørelse → Julens aktiviteter 2010

http://www.hjerlhede.dk/dk/levendegoerelse/julelevendegoerelse/julens_aktiviteter_2010/aktiviteter_julen_2010.htm

(BL)

Sø 28/11 2010

I dag kørte SJKs juletoget; der er allerede billeder på internettet.

(LuJ via BL)

Lø 4/12 2010

Set på en arbejdsdag

I **Ro** stod DSBM MZ 1401, MY 1159 og MX 1001 på sporene under **FC Ro** sammen med Strix-målevognen.

På vej til **Rf** med RØ 4261 så jeg GDS L1 stå mellem **Kh** og **Blv** (Belvedere) med en række vogne, bagerst en HJ-vogn. På **Blv** stod mange DD-stammer, men ikke så mange maskiner, så der må være kørt mange ME'er til **Gb**.

(JSL via BL)

Sø 5/12 2010

Set på en arbejdsdag

Ved drejeskiven i **Ro** stod DSBM MZ 1401 på drejeskiven nærmest remisen fulgt af Strix-målevognen, DSBM MY 1159 og lidt længere oppe mod stationen tror jeg DSBM MY 1101 stod, men det var mørkt og kan have været DSBM MX 1001.

(JSL via BL)

Lø 11/12 2010

Struer Jernbane Klub kører til Hr

Tog VP 8136 (Str-Hr) rg ind i spor 1 i **Str** kl. 8.20 og afgår kl. 8.25½ (-½). Det består af MjbaD MX 26 + DSB Dh 50 86 92-68 009-5 + Ag 50 86 17-44050-0 + BD 50 86 82-83 016-3.

Kl. 18 holder MX 26 tilsluttet fremmednet i spor 97 på **mdt Str**.

(BL)

Sø 12/12 2010

Damptog til AI

Med DSB K 563 kørte Museumstog i formiddag til **AI** (Allingåbro). Undervejs var der ophold, hvor passagererne kunne fælde deres eget juletræ.

Jeg havde udset mig et højtliggende fotosted ved **Assentoft**. Solen skinnede, der er stadig sne på jorden, og midt i det hele kan man se **Rd Fjord**. Alt tegnede godt til et billede, hvor der var landskab med og ikke kun tog. Men så var der lige det med vindretningen! Ups, togstammen forsvandt så ganske bag røg og damp.

(AC via BL)

Sø 19/12 2010

I sne fra Rd

I dag kørte Museumstog årets sidste juletoget fra **Rd** til AI (Allingåbro) – her holder DSB K 563 klar til afgang fra **Rd** i let snevejr.

(AC via BL)

FASTE ANLÆG

/11 2010

Oprydning på mdt Hg

Spor og drejeskiver er fjernet i løbet af efteråret, og området er planeret. Remisen venter på sin skæbne, og det er formodentlig nedrivning.

Litra ML var begyndt at blive udsat for hærværk, og det var vel egentlig det, der gav stødet til, at nogle togsæt blev afhentet og resten – i hvert fald to togsæt – skrottet på stedet.

(PL via BL)

Ti 30/11 2010

Havnebanen i Næstved kan være i fare!

I dagens Sjællandskes Næstved-udgave kan man læse, at sygehuset i Næstved skifter fra naturgas til fjernvarme, der i Næstved til stor del kommer fra afbrænding af affald. For at kunne forsyne sygehuset med den megen varme, skal der etableres en ny rørledning fra havnen til sygehuset. For at genere (vej)trafikken mindst muligt, overvejer man at grave rørene ned hvor havnebanen ligger.

Og det er da rigtigt nok, som der står i avisen at sporet ikke (avisen skriver længere) bruges, men fra tid til anden rumler der da lidt om at papiret måske kan komme på skinner igen ... Og selv om det ikke fremgår af avisen tvivler jeg på man vil lægge sporet tilbage når der er etableret en rørledning.

Næstved Varmeværk har også planer om at etablere et biobrændsel kraftværk i papirfabrikken gamle kraftcentral.

Kilde: **Sjællandske, tirsdag 30. november 2010**
(JSL via BL)

Ti 30/11 2010 – fr 31/12 2010

Tilladelse til prøvekørsel (funktionsafprøvning) med litra MG på Gedserbanen (Nykøbing F-Væggerløse)

Prøvekørselsområde:

Tilladelsen omfatter funktionsafprøvning af litra MG på Banedanmarks infrastruktur på følgende område:

- TIB Strækning 3 Nykøbing-Gedser mellem km 148,0 og km 152,3.

Tilladelse til prøvekørsel:

1. Der skal ansøges om kapacitet til prøvekørslen hos Banedanmark efter de sædvanlige procedurer.
2. Der skal ansøges om kørsel som arbejdstog på strækningen Nykøbing F – Væggerløse.
3. Prøvekørsel må kun finde sted med gyldig toganmeldelse.
4. Der skal dagligt ved prøvekørsels start forhindres tænding af overkørsel 71A, således at overkørslen ikke kan aktiveres. Ved afslutningen af dagens prøvekørsel skal der sikres normalstilling af overkørslen, således at den kan aktiveres. Dette skal meldes til stationsbestyreren i Nykøbing F kommandopost. Deaktivering/aktivering foretages i betjeningskabet hørende til overkørslen.
5. Standsignal "Stop", signal 16.1.2 skal opstilles midt i sporet i km 152,3, således at der er 100 m indtil forkanten af overkørsel 71A.
6. Standsignal "Stop" følger, signal 16.1.1 skal opstilles til højre for sporet i km 151,9, således at der er 400 meter til standsignal "Stop".
7. Standsignalerne skal dagligt placeres før prøvekørslernes start og dagligt fjernes ved prøvekørslernes afslutning.
8. Det skal før prøvekørslernes start sikres at leddene i overkørsel 65 og 66 (private led) er lukkede og bærer opslag om prøvekørslen.
9. Kørsel i Nykøbing F foregår som rangering efter gældende regler.

...
(JSL via BL)

/12 2010

Gedserbanen lukker

Der skal investeres 5 millioner kroner, hvis der skal køre tog på banen i fremtiden. I givet fald kan der kun køres 4 km S for **Nf** og ikke helt ind på **Vø** (Væggerløse). Banedanmark vil stadig fremover skulle godkende veteranotogs materiel.

(JER via BL)

Der er 5,9 km fra **Nf** til stationsgrænsen i **Vø** og 5,5 km til ovk 71A. Der kunne tyde på, at signal 16.1.2. ● antagelig er sat op før tændkontakterne til ovk 71A. Da der ingen sikrede ovk findes på de 4 km, vil der kunne køres uden vedligeholdelse af disse.

(BL)

On 1/12 2010

Fra i dag overgår vaskehallen i spor 105 på **mdt Str** til DSB. Der kan derfor ikke vaskes Arrivatog mere. Eftersyn om natten foregår i spor 102 i remisen.

Kilde: Arriva Driftscenter
(BL)

To 2/12 2010

Bygning til Arriva-personale klar til brug

Så er perronhytten på perron 2 klar til at blive benyttet, og skurvognen vil blive lukket og flyttet. (p)

(BL)

Lø 4/12 2010

Sporspærring i Sd

Da **lørdagen** lige er begyndt, holder der en meget høj kran med lys tændt på kranarmene i nordøstenden af **Sd**. Årsagen er, at der skal etableres en fjernvarmeledning over banen.

La oplyser: Kørsel ad venstre spor 1.26-2.10. Begge sporet mellem **Sd-Hx** (Hørning) er spærret kl. 2.10-6.02. Kørsel ad venstre spor 6.02-50.

Et par tog fra **Fa** måtte vendes i **Sd**, og passagererne måtte transporteres i bus(ser). Samme aften kan de to mindre rør ligge på en bro hen over banen ved det nordlige udgangsspor skifte og U-signalet mod Hx (Hørning).
(BL)

Set på en arbejdsdag

Fra **Nv** (Nørre Alslev) og sydpå er der noget mere sne end på resten af **Sjælland**. Både ved **Nv** og **Ek** (Eskilstrup) skal der ikke komme meget mere sne, eller det sne, der allerede er der, skal heller ikke fyge meget, før togenes underhængte sneplov kommer i aktion. I **torsdags** har man også kørt med lok forrest på i hvert fald en del DD-tog på Sydbanen. Tilsyneladende har man løbet om i **Nf** og måske også på **Kk** (Østerport).

Også mellem **Nf** og **Rf** lå der en del sne, og et par gange snittede sneploven på min MF da også en snedrive.

(JSL via BL)

Ma 6/12 2010

Nye rettelsesblade 469-471 til TIB (Ø/V)

En ny tegning er tilføjet under

2.2.3. Stationer og den fri bane

For både stationer og den fri bane er følgende vist:

Fordelingsstation og neutralsektioner for kørestrøm

*) Navn

Beliggenhed

Under

Højest tilladte hastighed

Generelt

Kilometerangivelserne indeholder kun en decimal og afrundes altid nedad for den laveste kilometrerung og opad for den højeste kilometrerung.

Kilde: rettelsesblade 469-471 til **TIB (Ø/V)**, mandag, 6. december 2010

(BL)

On 8/12 2010

Sikkerhedsnyt fra Str

Til information kan jeg oplyse, at der den 8.12.2010 vil blive opstillet udstigningsriste samt tilhørende parkeringsskilte til Lint i sporene:

Spor 6a, 6b, 6c, 6d: (De nuværende opstigningsramper til MR bruges stadig, men der vil blive opsat nye parkeringsskilte for disse pladser).

Spor 7: (opsætning af udstigningsriste samt parkeringsskilte).

Spor 101 forpå samt bagpå: Opsætning af udstigningsriste. Udstigningsristen vil blive placeret så det passer med, at man kører frem til asfalkanten med koblingen.

Spor 102 forpå samt bagpå: Opsætning af udstigningsriste. Udstigningsristen vil blive placeret så det passer med, at man kører frem til asfalkanten med koblingen.

Spor 103 forpå samt bagpå: Opsætning af udstigningsriste. Udstigningsristen vil blive placeret så det passer med, at man kører frem til asfalkanten med koblingen.

Kilde Opslag, sikkerhedschef, **mdt Str**

(BL)

To 9/12 2010

“Åbent Hus” Herning Depot

Så er ombygningen af perronhytten i Herning ved at være tilendebragt, og vi er så småt ved at være klar til driftsstart den 12. december 2010.

Alle er derfor meget velkomne til at kigge forbi og besigtige de nye faciliteter ved et uformelt åbent hus arrangement.

På torsdag den 9. december 2010 fra kl. 12.00-15.00

Der serveres varme æbleskiver og gløgg.

Kilde: Arriva opslag

(BL)

Svendborgbanen

Banedanmark har siden juli måned haft en midlertidig ibrugtagningstilladelse for Svendborgbanen for en periode på 6 måneder.

For at få en midlertidig ibrugtagningstilladelse skal sikkerheden være i orden, og det har den også været på Svendborgbanen i den tid, der er blevet kørt på midlertidig ibrugtagningstilladelse.

Der udestår imidlertid en række aktiviteter, der mangler at blive udført, før Trafikstyrelsen kan udstede en permanent tilladelse. En del af disse aktiviteter ligger hos Banedanmark, andre skal afklares i samarbejde med andre parter. Der har været afsat de nødvendige økonomiske midler til at gennemføre aktiviteterne, så det er ikke økonomien, der har trukket sagen i langdrag. Årsagen ligger i de rette ressourcer i samspil med koordinationen mellem de involverede parter.

"Det er meget beklageligt, at der er en række konkrete aktiviteter på Svendborgbanen, som ikke er bragt i orden. Nu sikrer vi, at de bliver bragt i orden," siger områdechef i Anlæg & Fornyelse, Jørgen Thomsen.

Indtil disse aktiviteter er på plads har Trafikstyrelsen i dag besluttet, at hastigheden skal sættes ned fra de nuværende maksimale 120 km/t. til 100 km/t.

Konsekvenser for trafikken

Banedanmark er i øjeblikket i dialog med DSB om, hvordan trafikken skal afvikles fra i morgen af, når der køres med maksimalt 100 km/t. på Svendborgbanen. DSB vil senere i dag melde ud, hvilke justeringer, der vil ske i køreplanen

Screening af overkørsler

Trafikstyrelsen har desuden givet Banedanmark et påbud om, at den screening af sikrede overkørsler i områder med mange fodgængere, som Banedanmark er i gang med at foretage på landsplan, for Svendborgbanens vedkommende skal være afsluttet inden udgangen af januar 2011.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=12992>

(BL)

Sø 12/12 2010

Arriva parkeringspladser i Hr fra K 11

Siden år 2003, hvor Arriva Tog A/S begyndte at køre, har der været benyttet to blindspor til at parkere togsæt.

Blindspor 43 med plads til 1 togsæt i den østlige ende af perron 1 og mellem spor 1 og 2.

Blindspor 44 med plads til 3 togsæt Ø for den østlige perronovergang mellem spor 3 og 4.

DSB MR-tog kunne også ses i dagtimerne parkere i spor 43. Da Arriva har genfødt **mdt Hr** med ansatte lkf, får de to retninger at gå i til materiellet.

(BL)

To 15/12 2010

"Under uret" skiftes ud

Som led i Banedanmarks udskiftning af de gamle stationsure er turen nu kommet til Københavns Hovedbanegård, hvor "under uret" bliver udskiftet i dag onsdag.

Det store ur, der har en diameter på ca. 1,2 m, har i mange år været et af danskernes mest kendte mødesteder, og der står da også næsten altid nogen og venter på nogen under det store ur. For vi mødes jo under uret.

Banedanmark udskifter i alt 600 teknisk udtjente ure på stationer rundt omkring i landet og erstatter dem med nye ure i nyt design.

Køb et ur

Hvis du går med en hemmelig drøm om at blive ejer af et af de store ure fra Hovedbanegården er det muligt. Banedanmark bortauktionerer nemlig de store ure på www.lauritz.com fra midten af januar måned.

Også en del af de mindre ure fra stationerne bliver sat til salg på to markeder hos Banedanmark i henholdsvis København og Fredericia, hvor de sælges efter først-til-mølle-princippet. Læs mere om salget her.

Udskiftningen af urene er en del af en større modernisering, der også omfatter skærme og højttalere. Til og med 2010 investerer Banedanmark 200 mio. kr. i blandt andet nye skærme på stationerne, bedre lyd i højttalerne og et nyt digitalt højttalerbetjeningsystem på stationerne med det formål at give passagerne en bedre information på perronerne.

Kilde: DSB intranet, **onsdag 15. december 2010** 13:00. Hanne Degnbol

(JSL via BL)

Rettelsesblade 4300-4301 til TIB (V)

Strækning 35. Sd-Sj

Nedlæggelse overkørslerne 178, 183 og 185. Ny overkørsel 184a i km 81,6.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4300-4301, gyldige fra **torsdag 16. december 2010**

Stu (Studsgård) ligger i km 77,9

Ovk 178 i km 78,5 med en sidevej til **Momhøjvej**.

Ovk 183 i km 80,7, hvor **Momhøjvej** krydser, og asfalt ophører.

Mon usikret ovk 184 også lukkes? Den er skyld i La **75** i km 80,7-80,9 i kørselsretning **Stu-Kæ** (Kibæk).

Ovk 185 i km 81,4 med **Velhustedvej**.

(BL)

Undersøgelse af overkørsler

I Radioavisen kl. 18 omtales, at Regeringen vil bevilge penge til at få bygget flere vejspærringer med pigge ved motorvejsnedkørsler, så spørgesbillister standses under forsøget. Det vil også blive undersøgt, og elektrisk sikrede overkørsler lever op til kravene.

Kilde: DR Radioavisen, **torsdag, den 16. december 2010**, kl. 18

Det kan opfattes som en beslutning grundet dødsulykken med 11-årige Johan i **Høs** (Højby) **fredag 3. december 2010**, hvor den fire dage gamle af Banedanmark forlængede godkendelse til 120 km/t. **Od-Svg** var gyldig. Strækningshastigheden er nu sat ned til 100 km/t., hvilket har betydet faste aflysninger af tog.

(BL)

Fr 17/12 2010

Banedanmark undersøger sikrede overkørsler med mange fodgængere

Transportministeren har bedt om, at Banedanmark foretager en screening af de overkørsler, der er sikret med enten blinklys og klokker eller både halvbom, blinklys og klokker – og hvor der samtidig er mange fodgængere. Der vil særligt være fokus på overkørsler i nærhed af ex. skoler.

Målet er at skabe et samlet overblik over, om der er allerede sikrede overkørsler, hvor særlige omstændigheder såsom intensitet i antallet af fodgængere gør, at evt. yderligere tiltag kunne være aktuelle. Den screening, der nu går i gang, vil indgå i den samlede politiske prioritering af midler til allerede sikrede overkørsler.

Samtidig fortsætter Banedanmark det forebyggende arbejde i form af kampagner for at øge folks opmærksomhed på vigtigheden af at krydse sporet lovligt.

Screening vil starte med Svendborgbanen, og Banedanmarks igangværende undersøgelse af den tragiske ulykke ved overkørslen ved Højby – der er sikret med halvbom, blinklys og klokker – vil indgå i de samlede vurderinger.

Fakta:

Der er i alt 526 sikrede overkørsler i Danmark. Heraf er

- 53 sikret med helbomme, blink og klokker
- 316 sikret med halvbomme, blink og klokker
- 157 med blink og klokker

Kilde: DSB intranet, **fredag 17. december 2010**

(JSL via BL)

Ma 20/12 2010

Nyt sikringsanlæg i Hk er på banen

Jeg har lige hørt, at der skal etableres et nyt sikringsanlæg af type 1972 i **Hk**. Anlægget skal være færdigt til **efterårsferien 2011**, hvorefter der går et par måneder mere, før det kan fjernstyres.

Rygterne taler nu om enmandsbetjening på **Lille Syd** allerede i løbet af **2011**, men da både Banedanmark (skal betale nogle af ændringerne på stationerne, tror jeg) og Trafikstyrelsen skal (vistnok) godkende en ændring på MR, så man ikke kan sætte toget i gang fra panelet ved vinduet, men kun lukke dørene, kan tidsplanen vel nå at skride flere gange.

(JSL via BL)

Rettelsesblade 4302-4307 til TIB (V)

Strækning 35. Ar-Ab

Strækningshastighed 160 km/t. sættes ned med en Fast hastighedsnedsættelse **120** i km 149,7-151,1 (gennem **Lb** (Laurbjerg) i km 150,8).

Strækning 29. Lk-Es

Overhastighed 180 km/t. **Es-Tb** i km 39,8-47,0 rykker nu ud I-signal i **Tb** i km 46,7.

Strækning 31. Es-Str

Fast hastighedsnedsættelse **70** km 56,0-56,3, stationsgrænsen, erstattes nu af Fast hastighedsnedsættelse **40** helt ud km 56,3.

Nedlæggelse overkørslerne 178, 183 og 185. Ny overkørsel 184a i km 81,6.

Kilde: TIB (V), rettelsesblade 4300-4301, gyldige fra **torsdag 16. december 2010**

Stu (Studsgård) ligger i km 77,9

Ovk 178 i km 78,5 med en sidevej til **Momhøjvej**.

Ovk 183 i km 80,7, hvor **Momhøjvej** krydser, og asfalt ophører.

Mon usikret ovk 184 også lukkes? Den er skyld i La **75** i km 80,7-80,9 i kørselsretning **Stu-Kæ** (Kibæk).

Ovk 185 i km 81,4 med **Velhustedvej**.

(BL)

UDLAND

To 25/11 2010

Dovrebanen

Udflugt fra Moelv til Lillehammer

Dagen begynder med de bedste forudsætninger, der kan være en sådan kold novemberdag: solskin fra en skyfri himmel. Landskabet er dækket af 10 cm sne.

Af forarbejde blev der ikke gjort så meget, for først dagen før kom der uventet en kørelejlighed til **Moelv**. Kun to siders udskrift af strækning **21 Oslo S – Trondheim**. Der køres stadigvæk forbavsende få tog mellem de store byer: kun 4 togpar M-F & S samt kun 2 togpar på lørdage. Køretiden er 7 timer a la den var **Kh-Ti** med færgesejlads **Kø-Ng**.

For at få tiderne for lokaltog i **Moelv** måtte der udskrives **RUTETIDER Moelv-Hamar** kl. 0-24 og **Hamar-Moelv**. Her er der timedrift med 19 tog, dog ikke på faste minuttal. De har 3XX-tognumre med ulige numre i retning mod **Oslo**. Da **Moelv** er en mindre stationsby, må togene køre til **Lhm** (Lillehammer). En køreplan kan vel fås i stationsbygningen. Formiddagen kunne bruges i **Moelv** og eftermiddagen i **Lhm**. Eftermiddagen er kun halvvejs passeret; ved 15-iden må solen været gået ned. I skumringen tilbagerejse til **Moelv**, hvorfra der er kørelejlighed kl. 16.30.

Spor i Moelv

Moelv i km 155,95 fra **Oslo S** (km 0,27) ligger på vestsiden af **Mjøsa**, og næsten fra solopgang til solnedgang vil der være solskin på stationen. Den er ikke stor og ligger i en s-kurve.

Stationsbygningen er bygget i året 1981 og minder noget om en moderne udgave af stationsbygningen i **Vm** (Vamdrup). Der er dejlig varme i ventesalen, men intet billet salg eller billetautomat og slet ingen køreplaner. Den **gule "Tog afgår"** findes naturligvis.

To togvejsspor og to sidespor samt stikspor ind til en læssevej med et par spor. Her holder 76 NSB 910 6 101-4 Ucs + 104-8 med tilslutningsslanger, men der ligger gammel sne på skinnerne, og små træer i sporene fortæller om hyppigheden af godsvognsekspeditioner. Ved det vestlige sidespor, der har været en læssevej før i tiden, sidder en banearbejder ved kranen på en **gul** trolje og lægger sveller over på en fladvogn. Den har to klappe til vejkøretøjer.

I nordenden, bag højrekurven, findes et spor ind i en lagerhal på en stor fabrik og vist et par sidespor længere mod N. De er indtegnede på Statens Karverk, Hedmark, i målforholdet 1:6.000 til 50 NOK.

Se 16 billeder fra **Moelv** på [Jernbane.net](http://www.jernbane.net)

<http://www.jernbane.net/db/dispenhet.asp?enhet=2341&kat=Stasjoner&katID=5>

<http://www.jernbane.net/db/type.asp?id=164>

<http://www.jernbane.net/norge/langslinjen/dovre/index.asp>

Eidsvoll-Dombåsbanen, Banedata '94, Data om jernbanene i Norge: banestrekninger, ekspedisjonssteder m.v., side 61-67. Norsk Jernbaneklubb 1994.

Et bykort i målforholdet 1:6.000 kan købes i en boghandel for 50 NOK.

Toggang i Moelv

Det første tog er tog 312 (Lhm-Oslo S) med ankomst kl. 9.41½ og afgang kl. 9.42½ (-3½). Styrevogn AFS 70 613 er forrest.

Hvornår der kører godstog og i dagslys, vides ikke. Det gælder om at være heldig ikke være for langt væk fra banen, når nye fotosteder skal opdages.

Andet tog består af BFM 70 012+ +70 005 med tog 808/309-(Skien-Lhm) kl. 10.28-29½ (-½/-½).

Således går det løs, indtil en krydsning skal finde sted med ankomst kl. 11.29 fra **Hamar** (første tog) og afgang mod **Hamar** for andet tog kl. 11.33. Begge tog på et billede ville være godt. Læssevejen er indhegnet, så det er ikke muligt at komme ind på solsiden. Motoren på troljen kan høres være i gang og det samme på en varebil. Ingen personale er at se, så jeg trækker med at være på solsiden til fem minutter før ankomst. En dobbeltlåde i hegnet ind til den gamle læssevej og en garage er åben, så muligheden er til stede.

Vauv! Tog 810/311 (Skien-Lhm) er fremført af et lokomotiv: El.18 2245 + 8 psv. Et rigtigt brunt tog ankommer i spor 1. Inden det krydsende tog 316/817 (Lhm-Larvik) ankommer, afgår det store persontog. ABS 70 603 er forrest under udkørslen fra **Moelv** kl. 11.34 (-½).

Der er læ bag et værksted med åbne døre (tillid til folk) ved garagen, så der kan ligges på knæ i sneen i solskinet og notere tognumre og trækkræfternumre. Et fløjt høres i et fjerne. *Var det et godstog?* Jo, det rumler. Lynhurtigt læsses handskerne ned EASTPAK-rygsækken, og der løbes måske ti meter rundt om værkstedet. Øj, en grå Hector-elektriker + 5 dobbelte containervogne kommer bankede forbi stationsbygning med nok 90 km/t. Fotoapparatet flås op af rygsækken, drejes om på vidvinkel, for ellers kommer lokomotiver ikke med på billedet, trykke af og håbe på, at fokus indstilles, og lokomotivet kommer med. KLIK kl. 11.42.

Billedet blev skarpt, men HECT 241.004 er kørt forbi køreledningsmasterne, der danner en ramme om tre af billedets fire sider. Til sorg viser det sig, at den forreste del af maskinen er bevægelsesuskarp, idet $\frac{1}{420}$ bl. 4.9 på 100 iso desværre ikke var nok. Hvis der havde været ét sekund mere reaktionstid, kunne $\frac{1}{1000}$ nemt have frosset det fast. Det var et frisk snebillede som et oplagt og ikke almindeligt julepostkort **2010 fra Danmark** i stedet for et eller andet sneplovtog. Nå, der ligger sne derhjemme, og **januar-marts 2010** blev der vist fotograferet mere end et sneplovtog eller et par fastkørte tog.

Moelv-Lhm

Med næste nordkørende tog til **Lhm** kl. 12.25 ville det være en god idé at tage med, for kl. 13.01 skal der fra **Lhm** afgå et tog mod **Åndalsnes**. Kl. 13.00 skal tog 42 (Trondheim – Oslo S) afgå, og det må være med andre litra end BFM 70-serien. Der er intet billet salg eller en billetautomat i **Moelv**, så den må købes ved tgf i tog 313 (Oslo S-Lhm). Pris 67 NOK for 28,3 km.

Der er tre fjernstyrede stationer undervejs: **Bergsvika**, **Brøttum** og **Bergsens**. Kl. 12.37 krydses et sydkørende godstog. Hm, det have været godt et have ventet en time mere i **Moelv**.

Lhm

I km 184,18 fra **Oslo S** (km 0,27) er der ankomst kl. 12.47 (+1). Tog 2343 (Lhm-Åndalsnes) køres med NSB 93.08. Så haster det med at komme ned i sydenden af stationen, for ved øperron 2 i spor 3 holder El.18 2245 klar til at køre tog 320/821 (Lhm-Larvik) med afgang kl. 13.15.

Der er to stationsbygninger, en ny, den nordligste, med stationsskiltet **Lillehammer Skysstation** og den gamle murstensbygning S for. Solens lys står i en perfekt vinkel.

Kl. 12.55½ fås et billede af:

Spor 3 El.18 2245 med tog 320.

Spor 2 ABS 70 610 beskiltet **Lillehammer**, bagenden af tog 313.

Spor 1 El.18 2251 under indkørsel med tog 42.

Så skal der laves et billede fra solsiden af sporene, og det er bare at løbe ned under den 94 m lange jernbanebro med "undergang vei til E 6", der ligger efter det sydligste sporskifte, og op på den gamle læssevej, der nu kun er en stor p-plads for biler til NSB-passagerer.

Igen klik med alle tre tog, den gamle stationsbygning og det snedækkede bjerg i baggrunden kl. 12.58. 2½ minut efter (±0) passerer EL.18 2251 forgrund under køreledningsgitterbroen.

Se gælder det med at finde et fotosted, for om 14 minutter kører den næste elektriker mod solen! **Torstadvn** forløber i et lavere niveau langs med banen forbi I-signal med forkortelsen **Lhm** hen til **Lillehammer Kirke**, der vil være godt i højre del af motivet. Der er under 1 minuts køretid hertil, og stedet er **Lhm → Bergsens**.

I ventetiden – til næste sydkørende tog skal afgå om en time – må der laves nogle solskinsbilleder af stationen. Kl. 13.30 passerer et nordkørende godstog, mens der købes en billet til **Moelv** og indsamles køreplaner. Køreplaner for K 11 er endnu ikke kommet.

Kl. 14.15 (±0) passer styrevogn ABS 70 610++BFM 70 010 + 70 612 samme sted **Lhm → Bergseng**. Bjergkæden på den anden side af Mjøsa er skyld i en tidlig skygge på stationen, nok kl. 14.30.

Kl. 14.40 holder "hjemrejsetoget" i spor 3 med ABS 70 609 forrest klar til afgang. Lyset er blå, og der er kun solskin oppe på bjergsiden NV for byen.

Kl. 14.57 (+1) ankommer BFM 70 011 med tog 816/317 (Larvik-Lhm), hvor **Lillehammer Kirke** kan være imellem køreledningsmasterne. Kl. 15.05 forsvinder solskinnet deroppe.

Lhm-Moelv

Kl. 15.09½ (-½) sætter tog 324/825 (Lhm-Skien) i gang fra **Lhm**.

Kl. 15.17 krydses der på en af de tre stationer undervejs, **Bergsvika, Brøttum og Bergseng**, et godstog, der er det første tog ved krydsningen.

Moelv

Der er lys til et stemningsbillede i skumring kl. 15.33½ (±), da tog 324 triller ud fra spor 2 i **Moelv**.

Der er nu knap en time til afhentningstidspunktet kl. 16.30, og det næste tog vil først ankomme 16.29. Der er rigtig julestemning på stationen med et træ med lyskæder på hver side af stationsbygningen, der giver en julestemning. Til højre ses ud for "undergang riksvei 213" er stort træ med 2½ km lyskæder!

Kl. 16.31-31½ (-2/-2½) standser BFM 70 007 med kraftigt lys. 3 sekunder eksponeringstid ved bl. 8 på 100 iso.

Påklædning og norsk kulde

Når man i et flere timer skal være under åben himmel en kold solskinsdag med -12 °C, gælder det om at være klædt på til at holde varmen, når man står stille i længere tid. I bjerglandet Norge er der slet ikke den hårde vind, der forstærker afkølingen, som i det forblæste, flade Danmark. Derfor er kulden ikke så bidende. Der altid nogle træer, en skov eller klipper i nærheden, der skaber læ.

Tre par bukser, hvoraf det yderste er vindtæt, to par strømper og et par skistrømper, to trøjer og en sweater samt en vindtæt jakke.

For ikke at fryse håndled, bærer en par muffediser på håndleddene, og til fingrene bruges både vanter og handsker. Det skyder, at i vanter kan fingrene varme hverandre og den samlede overfalde er mindre. Når der stå fotograferes, byttes den højre vante med en handske.

Solbriller er nødvendige for at undgå svejseøjne, selv solen kun er på himlen i omkring 5 timer, fra kl. 9.30 til 14.30. I dybe eller smalle dale er solskin i endnu kortere tid.

Det vil dog være en fordel, at der er en redningsplan i form af at kunne komme ind i en opvarmet ventesal – helst med radiatorer, hvor fingrene og fodtøj kan varmes.

Dagen er omme

Denne gode fotodag er omme. Tre elektrisk trukne tog, et motortog og et godstog ud af fire blev det til samt flere eltogsæt. Det var vist den eneste skyfri dag i denne uge! En prægtig dag er slut.

(BL)

Lø 27/11 2010

Gjøvik

Se først billeder fra station på

<http://www.jernbane.net/db/dispenhet.asp?enhet=1473&kat=Stasjoner&katID=5>

Billetsalget er i å 2010 flyttet fra ventesalen i stationsbygningen her til en kiosk for enden af bygningen ved busperronerne. Der kører ingen godstog og personførende tog med elektriske togsæt litra BM.

Kun spor 1 har en høj perron.

Hver weekend står der litra ABS+ +BM i spor 2 og 3.

Der er køreledninger over spor 1-4.

Spor 5 fører ned til læssevejen, deler sig, og venstre spor går til en enderampe, højre spor til drejeskive. Et spor begynder langt fra stationsbygningen og fører hen over pladsen til den venstre remiseport. Der holder ingen jernbanekøretøjer derinde.

Remisespor 2 og 3 har ikke mere skinner.

Et sidespor ligger stadig på en dæmning i en kurve langs **Parkgata** om til **Strandgata**. Traceens videre forløb kan ses på Google Earth, hvor en sporløs jernbanebro kan ses 0,3 km længere fremme føre over **Hunnselva** til fabrikken Hunton, der havde 4 sidespor.

Se **Gjøvikbanens** holdepladser på <http://www.jernbane.net/norge/langslinjen/gjovikbanen/index.asp>

Dampskibet Skibladner

I vinterhi ligger hjuldampere under en meget utraditionel "remise", Skibladnerhuset, kun 80 meter Ø for jernbaneremisen. Der er glasfacede mod N og i gavlen mod land, så skibet kan ses udefra. Det ligger i **Mjøsa**.

Se i WIKIPEDIA på http://da.wikipedia.org/wiki/DS_Skibladner. Der findes tre billeder af hallen på Google Earth.

Der findes et jernfundament fra et gammelt færgeleje ved stævnen af **Skibladner**. På gamle søges efter en færgehavn på modsatte side af **Mjøsa**, og det har været **Mengshol**. Under "Fjordferjer i Norge, Binneseen/innsjø, Mjøsa" på <http://www.fjordfaehren.de/ferjesteder/elv.htm> står nogen om færgeoverfarten og færgerne. Tilsyneladende er overfarten indstillet i 1994.

En nyere vejbro med E 6 er bygget over **Mjøsa** til **Moelv**, og færgeoverfarten kan være blevet nedlagt ved åbningen af vejbroen.

(BL)

Lø 27/11 2010

Svenska hemligheter på tv i aften

I aften klokken 19.15-19.30 på svensk TV1 handler serien "Svenska hemligheter" om beredskabslokomotiverne.

Det insplastade lok

Inne i skogen, mitt i ingenstans står en inplastad kulturhistorisk skatt. Det handlar om teknikhistoria och ett helt system byggt för att klara de värsta påfrestningarna. Det få vet är att det förr förvarades hundratals beredskapslok runt om i landet. De drevs av ånga eller diesel och stod inplastade och avfuktade i enkla plåtskul längs med järnvägen från norr till söder. De skulle vara redo att rullas ut om elförsörjningen till den elektrifierade järnvägen skulle slås ut. Idag är nästan alla borta, skrotade och sålda. Men det finns några enstaka kvar. I Svenska hemligheter hittar **Melker Becker** ett av loken, men avslöjar inte var det står.

(JSL via BL)

Lø 4/12 2010

Ny tunnel indvies

Malmø: I dag indvies Malmøs Citytunnel. Den er bygget hurtigere end planlagt, og den er billigere end budgetteret. Slutprisen for projektet lyder på omkring 8,5 milliarder svenske kroner – en milliard mindre end budgetteret.

Kilde: **B.T.**, **lørdag 4. december 2010**, side 5

(BL)

Fik du set ... www.bt.dk/bttv

Se verdens hurtigste tog

Med 486,1 km/t. sætter det kinesiske højhastighedstog »CRI-1380A« ifølge det statslige nyhedsbureau Xinhua verdensrekord for passagertog. Se det på BT Tv:

Kilde: **B.T.**, **lørdag 4. december 2010**, **NYHEDER**, side 21

Så sædvanlig med et overordnet link til en hjemmeside, er artiklen arkiveret et eller andet sted på hjemmesiden og meget svært at finde. Under "Søg" skriv noget unik fra den eftersøgte artikel, her "486,1", og vupti! Filmindslaget varer 49 sekunder.

Lykkes eftersøgningen ikke, er der lidt hjælp på adressen

<http://www.bt.dk/udland/passagertog-koerte-486-kilometer-i-timen>

(BL)

Eisenbahn-Bundesamt bremst 835-m-Züge aus

Sicherheit Die Aufnahme des Betriebs mit auf 835 m verlängerten Güterzügen von Dänemark nach Maschen verzögert sich. Sie war ursprünglich für den Fahrplanwechsel am 12.12.2010 vorgesehen. Die Prüfung des Nachweises gleicher Sicherheit sei wegen der hohen Komplexität nicht bis zum Fahrplanwechsel möglich, teilte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Deutschen Bahn mit. Dennoch gibt es eine Verbesserung: Statt bisher mit 670 m Länge werden die Güterzüge mit bis zu 740 m Länge fahren. Die DB hatte die Vorbereitungen für den regulären Betrieb abgeschlossen und wäre zum Fahrplanwechsel startbereit gewesen. RB 06.12.10 (ici)

Eivel: Abschied von den Rundnasen

Traktion

Am 29.10.2010 fanden vor- ge hinaus. RB 06.12.10 (ri) erst die letzten Fahrten der dänischen „Rundnasen“/Nohabs der Eichholz Eivel statt. Zwei Loks (V170 1147, 1155) haben zum 01.11.2010 ihren Dienst bei Strabag Rail angetreten und werden v. a. als Zugloks für Baumaschinentransporte eingesetzt. V170 1143 steht defekt im Instandhaltungswerk Haldensleben abgestellt.

Weitere Loks der Eichholz Eivel wurden trotz noch laufender Transportverträge Ende November größtenteils verkauft: | 03 (V 60 D): EBS Erfurter Bahnservice | V170 1125: Privateigentum (Ungarn)

Die in Erfurt ansässige Raildox hat am 26.11.2010 eine Diesellok der Type 232/TE 109 von den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (EVW) übernommen. Vermittelt wurde die Maschine über den Fahrzeughandelsplatz „Rail Assets“. Raildox wird die Lok vor den für die Salzburger Eisenbahn TransportLogistik (SETG) gefahrenen Rundholzganzzügen einsetzen, wo sie eine bislang verwendete G 1700-2 BB der MRCE substituiert. Die EVW hatte sich von der Lok im Rahmen einer Vereinheitlichung des Lokparks auf Siemens ER 20 trennen wollen. RB 06.12.10 (ri) Foto: Schrader

- V170 1127: Michael Frick (Museumslok) | V170 1131: EBS Erfurter Bahnservice
- V170 1138: CLR Cargo Logistik Rail
- V170 1142: Museumslok (Braunschweig)
- V170 1149 (Nohab): Altmark-Rail
- V170 1151 (Nohab): Altmark-Rail

Bei der Altmark-Rail handelt es sich um ein neu gegründetes Unternehmen von Michael Frick, das die beiden Loks kommerziell vermieten will. Zum 01.12.2010 retournierte die Eivel auch die via Railpool angemietete JT42CWR der CBRail. RB 06.12.10 (ri)

Og til sidst lidt fra Railbusiness 48/10 – måske er der også en fremtid for MR i Canada!

VT 628.1 wandern nach Kanada aus

Heros Die kanadische Société de gestion des équipements publics de Charlevoix (SOGEPC) in der Provinz Quebec und das Schweizer Unternehmen Heros America Middle East Asia GmbH (Zürich) haben am 16.11.2010 einen Vertrag über den Kauf von zwei zweiteiligen Dieseltriebzügen der DB-Baureihe VT 628.1 geschlossen. Die SOGEPC wird die Fahrzeuge dem Betreiber „Chemins de fer Charloix“ zur Nutzung überlassen. Das EVU ist im Regional- und Fernverkehr tätig und gehört zur Groupe Le Massif Inc. des kanadischen Unternehmers Daniel Gauthier (Mitbegründer des „Cirque du Soleil“). Das Unternehmen entwickelt und betreibt das Skigebiet „Le Massif“ in der Nähe von Quebec. Die Dieseltriebzüge werden im Regionalverkehr eingesetzt und sollen insbesondere die Anbindung an das Skigebiet verbessern. Vor dem Export ist die Revision und der Umbau der Fahrzeuge in einer Fahrzeugwerkstatt in Deutschland geplant. Ein entsprechender Umbauvertrag zwischen dem kanadischen Kunden und der mittelständischen Fachwerkstatt steht kurz vor dem Abschluss. Mit diesem Projekt ist der Heros- Gruppe der Einstieg in den nordamerikanischen Markt gelungen. RB 29.11.10 (ri)

www.heros-rail.com

Kilde: Railbusiness 49/10

(JSL via BL)

Ti 7/12 2010

Italienerne kører i Tyskland

Deutsche Bahn sælger Arriva forretningen i Tyskland til italienerne, skriver avisen Die Welt i dag.

Ifølge Die Welt har Deutsche Bahn besluttet, at det bliver italienske Trenitalia, der overtager Arrivas aktiviteter i Tyskland. Dermed har italienerne taget det første skridt ind på det tyske marked.

Konsortiet bestående af Trenitalia og infrastrukturfonden Cube har i dag meddelt Arrivas tyske ledelse, at Deutsche Bahns ledelse har accepteret konsortiets tilbud.

Arrivas bestyrelsesformand er ikke tilfreds med køberne.

"Trenitalia har ingen erfaring med passagertrafik i Tyskland og er ikke stærkt nok repræsenteret i busdriften", siger formanden for Arrivas fagforeningsråd (Beirat), Hans-Jürgen Hauschild.

Selv om Hauschild fortsat håber, at DB's bestyrelse vil afvise italienernes tilbud på et bestyrelsesmøde i morgen, vurderes det som usandsynligt.

Ifølge kilder i DB har italienerne afgivet et klart bedre tilbud end franskmændene, der ifølge forlydender har budt 396 millioner euro.

Afgørelsen menes at passe DB-chef Grube godt, da Veolia er en skarp konkurrent til DB i den tyske regionaltrafik.

Kilde: DSB's intranet, **tirsdag 7. december 2010** 12:55. Niels Molsted

Schleswig-Holstein: Bahn Frei nach Esbjerg

■ Ab 12. Dezember 2010 fahren alle Züge zwischen Esbjerg und Niebüll durchgehend. Ein Umsteigen in Tønder ist nicht mehr notwendig! Damit geht ein lange gehegter Wunsch der Grenzregion in Erfüllung. Der heutige Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein hatte als damaliger Bundestagsabgeordneter in den 1990er Jahren einen Verein mitgegründet zur Reaktivierung der Strecke Niebüll-Tønder. Seit 2001 fahren wieder Züge, jedoch anfangs nur saisonal, seit 2003 mit Umstieg in Tønder, seit 2008 mit durchgehenden Wochenendzügen von Arriva und neg während der Sommersaison.

Arriva Tog A/S, DK-Kastrup, Dänemarks größte privat organisierte Bahngesellschaft, hat im Frühjahr 2009 einen europaweiten Wettbewerb der dänischen Verkehrsbehörde Trafikstyrelsen zum Betrieb des Netzes Vest-Jylland inkl. der Strecke Esbjerg-Niebüll gewonnen. Die Zusammenarbeit zwischen Arriva und neg bedeutet, dass nur die Lokführer von Arriva und neg in Tønder den Platz wechseln, die Fahrgäste aber – endlich – für Ihre durchgehende Beförderung sitzenbleiben können. neg verantwortet den deutschen Streckenabschnitt.

Arriva und neg bieten allen Interessierten an, das Angebot zwischen Niebüll und Tønder ab 12. Dezember bis Jahresende 2010 gratis auszuprobieren! Die modernen Fahrzeuge Bauart LINT 41 bieten an sämtlichen Bahnsteigen einen niveaugleichen Einstieg, attraktive Innenräume und in Dänemark WLAN-Verbindung.

"Dass wir mit der neg international nach Deutschland fahren dürfen, hat für uns eine sehr große Bedeutung", so Marketingleiter Jens Thousgaard. 2010 durch die ÖPNV-Prämierung "Eisenbahn mit Herz" des Fahrgastbeirats Schleswig-Holstein geadelt, freut sich neg-Geschäftsführer Ingo Dewald auf die kommenden Jahre: "Unsere Mitarbeiter sind fit im dänischen Sicherheitsreglement und erhalten gerade wieder Danisch-Intensivkurse für eine noch bessere Kundenbetreuung."

Für dänische Kunden bietet Arriva zu festen Verkehrstagen das "Arriva One-Day Nordtyskland" für 195 dkr pro Person über 12 Jahre an (Kinder 96 dkr). Hiermit können am betreffenden Tag alle Arriva-Strecken sowie die NOB-Strecke nach Hamburg und die neg-Strecke nach Dagebüll (-Föhr-Amrum) genutzt werden.

Deutsche Kunden können mit dem Grenzkieker-Ticket mit bis zu 5 Personen für 49 EUR die gleichen Strecken von NOB, Arriva und neg nutzen (Pressemeldung Arriva Tog A/S, Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, 07.12.10).

Kilde: www.lok-report.de

(JSL via BL)

Ma 13/12 2010

Historisk søndag for DSB i udlandet

Det var ikke alene i Danmark, at DSB kunne markere skiftet til den nye køreplan i søndags. I Sverige kunne DSB føje yderligere to strækninger til sine udenlandske aktiviteter: "Tåg i Väst" i Gøteborg og "Krösatåg" ved Nässjö/Jönköping. Det betyder, at DSB fra denne uge driver fire svenske operationer: Øresundstrafikken, Roslagsbanan, Tåg i Väst og Krösatåg.

Dermed kører DSB i alt næsten 24 millioner togkilometer og servicerer over 60 millioner svenske passagerer om året. Fra juni 2011 kommer endnu en strækning til, når DSB starter driften af Upptåget nord for Stockholm.

Med driftsstarten i Gøteborg og Jönköping kører DSB nu flere strækningkilometer i Sverige end i Danmark, og op mod hver fjerde DSB-kunde er i dag svensker.

I Tyskland etablerer DSB sig solidt i Frankfurt-området ved at føje endnu en operation til sine tyske aktiviteter. I marts i år overtog DSB Odenwaldbahn mellem Frankfurt og Eberbach, og fra søndag kører DSB og partneren RATH's driftsselskab VIAS Rheingau-trafikken mellem Frankfurt am Main og Koblenz. De to operationer, der omfatter 4,1 millioner togkilometer, løber til henholdsvis 2015 og 2023.

Store ambitioner

Administrerende direktør Søren Eriksen er glad for driftsovertagelserne i Sverige og Tyskland og lægger ikke skjul på, at DSB har store ambitioner om at forsætte udviklingen i begge lande.

»Med overtagelse af driften i Gøteborg, Jönköping og Frankfurt bygger vi videre på den succes, vi allerede har opnået i Sverige. Selv om det tyske togmarked er anderledes end det svenske, har vi også her valgt at starte med at fokusere på lokal- og regionaltrafikken for at komme rigtigt ind på markedet og skabe den bedst mulige platform for fremtidig vækst,« siger Søren Eriksen.

Inspiration fra udlandet

»DSB lærer hele tiden nyt af aktiviteterne i udlandet og af de udbud, vi deltager i. Vores vedholdende tilbud af nye produkter til forskellige kundegrupper er inspireret fra udlandet, og DSB fik for eksempel

idéen til at samle alle de kræfter, der styrer trafikken, i ét fælles driftscenter fra det engelske marked,« siger Søren Eriksen

Kilde: DSB's intranet, **mandag 13. december 2010** 09:40. Niels Molsted
(JSL via BL)

Ma 13/12 2010

DB samler sine internationale selskaber

Deutsche Bahn samlede i sidste måned alle sine udenlandske passagertrafikselskaber for første gang i Frankfurt.

DB-chef Rüdiger Grube bød velkommen.

"Udover at være størst i verden på logistikområdet er det vores ambition også at være størst i Europa på passagertrafikområdet", sagde Grube.

Efter købet af Arriva har Deutsche Bahn nu fået de bedste betingelser for at nå dette mål. Overtagelsen af Arriva betyder, at DB-koncernen i dag kører i 11 lande, har fået yderligere 44.000 medarbejdere og en årlig omsætning på 3,3 milliarder euro.

"Vi har fanget en stor fisk og er i gang med at skrive europæisk jernbanehistorie", siger Grube.

Arriva-chef David Martin nævnte tre mål, der, efter hans mening, har gjort Arriva til en succes: Det drejer sig om at gøre kunden glad, at forbedre forholdet mellem kunderne og medarbejderne og at have tilfredse medarbejdere. Det giver yderligere omsætning, vækst og overskud, mener Martin.

Kilde: DSB intranet, **onsdag 15. december 2010** 10:52. Niels Molsted
(JSL via BL)

Fr 17/12 2010

Mulig konkurrence for biltogene til Sild – fra EurailPress

DB Autozug Sylt: Niederlage vor Gericht – Kommt Wettbewerb im Sylt-Shuttle?

Die Deutsche Bahn muss für ihren Sylt-Shuttle Nutzungsbedingungen ausgeben.

Damit wäre grundsätzlich der Weg frei für ein Wettbewerb auf der lukrativen Strecke über den Hindenburgdamm. Am 10.12.2010 hatte das Verwaltungsgericht Köln (AZ 18 L 1710/10) eine entsprechende Verfügung der Bundesnetzagentur vorläufig bestätigt. Die Behörde hatte der DB Autozug GmbH im Oktober 2010 aufgegeben, Nutzungsbedingungen für die von ihr betriebenen Verladestationen in Niebüll und Westerland aufzustellen. Dagegen hatte die DB-Tochter vor dem VG Köln Widerspruch erhoben und wollte mit dem Eilverfahren beim Verwaltungsgericht erreichen, dass sie bis zur abschließenden gerichtlichen Klärung auf den Verladestationen keinen Wettbewerb zulassen muss. Diesen Eilantrag lehnte das Gericht jedoch ab. Die beiden Autoverladestationen seien Serviceeinrichtungen, die auch von Mitbewerbern benutzt werden könnten, entschied jetzt die Richter. Das Gericht hielt die Verfügung für rechtmäßig und sah keine besonderen Interessen der DB Autozug GmbH, die ausnahmsweise dazu hätten führen können, der Verfügung nicht sofort Folge leisten zu müssen. Gegen den Beschluss kann innerhalb von zwei Wochen Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht in Münster eingelegt werden. (cm)

Der Sylt-Shuttle ist für die DB AG höchst lukrativ; Foto: C. Müller

Kilde: <http://www.eurailpress.de/>
(JSL via BL)

DIVERSE

Ma 13/12 2010

rex

mit exprestog

Hurtigere frem – hurtigere hjem

Med REX skærer Arriva nu et kvarter af rejsetiden mellem Århus og Herning.

>

Kortere rejsetid er et ønske fra Arrivas kunder, og det bliver nu opfyldt på den mest benyttede strækning:

Århus-Herning.

Med introduktionen af REX-Arrivas regionale exprestog – bliver hver anden tur mellem de to byer forkortet med 15 minutter, fordi der kun stoppes ved seks stationer undervejs; Viby J, Hørning, Skander-

borg, Ry, Silkeborg og Ikast.

"Det gør en reel forskel, hvis man som pendler kan spare en halv times transport hver dag. Samtidig kan man se det som vores bidrag til at få regionen til at hænge bedre sammen. Århus

og Herning er to af regionens vigtigste kraftcentre både erhvervsmæssigt og kulturelt, og med REX forsøger vi at bringe byerne tættere på hinanden," fortæller Jens Thousgaard, salgs- og marketingchef i Arriva Tog.

EN ROLIGERE REJSE

At toget ikke stopper ved så mange stationer undervejs, giver passagererne en mere behagelig rejse, vurderer Jens Thousgaard.

"Man undgår nogle

ind- og udstigninger, og på den måde får man en mere rolig og sammenhængende rejse mellem de to byer og alt det, de har at byde på – lige fra messer og koncerter i Herning til attraktioner

som ARoS og Den Gamle By i Århus," siger han. >

"Vi har lyttet til vores passagerers ønsker og skabt REX ud fra en filosofi om 'bedst for flest: Vi er overbe-

vist om, at rigtig mange vil få glæde af det."

JENSTHOUSGAARO
salgs- og marketing-
chef

Kilde: Arriva Tog A/S, SI, Arriva min tid, ?? 2010, ANNONCETILLÆG 5.3 i **URBAN**,
mandag 13. december 2010

(BL)

Fr 5/11 2010

Status fra Flytoget

På værkstedet i Augustenborggade i Århus er der travlt. Det norske tog-flagskib Flytoget, gennemgår en omfangsrig 12-års eftersyn

Det er et stort arbejde, når 16 togsæt a fire vogne, skal gennemgå et eftersyn. Ikke desto mindre er det den opgave værkstedet i Augustenborggade i Århus har påtaget sig for norske Flytoget. I august kom det første tog, og efter at have brugt syv uger på det første, er man nu nede på fire uger pr. togsæt.

»Det første togsæt tog nogle uger ekstra, fordi vi skulle have tid til at finde ud af, hvordan toget var opbygget og den slags. Desuden viste det sig, at de plantegninger af toget, vi fik med, ikke stemte helt overens med virkeligheden. Der fik vi os et par overraskelser,« griner værkstedschef Finn Sandager Christensen.

Ekstra opgaver

Oprindeligt lød ordren på et eftersyn, men løbende er der kommet flere opgaver til. Reparationer og forbedringer er nu en del af de faste rutiner medarbejderne skal nå igennem på de fire uger.

»Vi skal skifte alle lister ved dørene, deres trykkomponenter, toiletterne skal renoveres, alle møbler skal ompolstres osv.,« forklarer Finn Sandager Christensen. På nogle punkter laver man også ekstra installationer. F.eks. bliver der installeret stikkontakter ved alle sæder.

Alle ekstraopgaverne betyder selvfølgelig flere penge i kassen, og det glæder værkstedschefen:

»Vi har en rigtig god dialog med nordmændene. Når vi finder fejl og mangler, eller muligheder for forbedringer, tager vi en snak med dem. Tit er de indstillede på, at vi ordner det, nu vi alligevel er i gang,« forklarer han.

Vigtig opgave

I en tid, hvor besparelser og nedskæringer er på dagsordenen i mange selskaber, glæder Finn Sandager Christensen sig meget over ordren.

»Vi skal jo tjene penge, og det gør vi ved løbende at få ordrer ind. Nogle områder i DSB har man faste opgaver, men vi skal selv finde vores arbejde ude på det store marked. Med denne opgave, har vi sikret vores medarbejdere fast arbejde indtil udgangen af 2011, og vi har endda tilført ti nye medarbejdere for at kunne klare det,« fortæller han. Samtidig påpeger han, at de store ordrer er med til at nå deres primære målsætning; nemlig at bidrage til DSB's samlede økonomi.

»På andre områder kan man jo sige, at vi drikker af hinandens trug. Altså vi "køber" opgaver af andre afdelinger inden for samme firma, men en opgave som denne her, det er jo ekstra penge i kassen,« fortsætter han.

Fortsætter

Selvom der er et års tid tilbage af opgaven med Flytoget, skal værkstedet allerede nu til at se sig om efter næste job.

»Det er jo vigtigt, at vi hele tiden følger med i de udbud der kommer. Det har vi nogle dygtige folk til. Vi skal jo sikre, at der er noget nyt at gå i gang med så snart vi er færdige med det her projekt,« siger Finn Sandager Christensen.

Samtidig forklarer han, at han kan mærke en stigende anerkendelse som følge af det arbejde værkstedet har lavet. Faktisk bliver værkstedet tit kontaktet, af en udbyder, der vil gøre opmærksom på et udbud, der kunne være interessant for Finns team at byde ind på.

Kilde: DSB's intranet, **fredag 5. november 2010** 06:00. Frederik Nørby

(JSL via BL)

On 24/11 2010

Jernbaneklubbens juletog er på skinnerne både lørdag den 27. og søndag den 28. november.

Juletog til både Viborg og Skjern

JERNBANEKLUBBEN: Lørdag den 27. november er der mulighed for at komme en tur med Struer Jernbaneklubs juletog til Viborg.

Toget kører fra Struer klokken 09.55 og er tilbage igen klokken 16.08.

Toget er julepyntet og julemanden kommer rundt i toget med lidt godt til børnene og andre barnlige sjæle.

Togvognene er opvarmet, og der er mulighed for at medbringe barnevogne m.m. om bord på toget, da der er en vogn med pakrum.

Billetter købes om bord på toget, og der er mulighed for køb af diverse drikkevarer på turen til rimelige priser.

Søndag den 28. november kører der også juletog til Skjern.

Toget kører fra Struer klokken 9.35 og er tilbage igen klokken 14.31.

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 24. november 2010, side 16

Kørslen **Str-Vg-Str lørdag 27. november 2010** blev aflyst grundet nedbrud på MH.

(BL)

2011-puljemidler på trafikområdet fordelt

Side 1/22

**Aftale mellem regeringen
(Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne,
Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti,
Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om:
Bedre mobilitet
26. november 2010**

Side 2/22

Indledning

Parterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik fra 2009 og september 2010, regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har indgået aftale om udmøntning af en række puljer samt det videre arbejde med en række større anlægsprojekter.

Aftalen indgås som led i den rullende planlægning med at udmønte de overordnede principper, der blev fastlagt med aftale om en grøn transportpolitik den 29. januar 2009.

...

Side 9/22

Stationsmoderniseringer

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at afsætte 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer af bl.a. Enghave Station og Nordhavn Station.

Parterne har endvidere i aftale om Bedre veje mv. af 2. december 2009 besluttet at tilføre puljen til stationsmoderniseringer 100 mio. kr., når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag herfor gennem mindre udgifter på igangværende projekter eller anden ny finansiering.

Parterne er med nærværende aftale enige om, at puljen til stationsmoderniseringer tilføres yderligere 100 mio. kr.

Parterne har i aftale om Nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 afsat 90 mio. kr. til flytning og modernisering af Enghave Station. Parterne har endvidere med aftale af 2. december 2009 om tillæg til aftale af 22. oktober 2009 afsat 3,5 mio. kr. til en gangtunnel ved Hvalsø station.

Parterne har noteret sig, at Transportministeriet, Københavns Kommune og By & Havn er blevet enige om en model for at forbedre adgangsforholdene til Nordhavn Station. Parterne er enige om at afsætte 76,7 mio. kr. til renovering og ombygning af de banerelaterede anlæg i forbindelse med en modernisering af Nordhavn Station.

Parterne er endvidere enige om at afsætte 35,4 mio. kr. (fysikpris) samt 17,7 mio. kr. i anlægsreserve, dvs. i alt 53,1 mio. kr. til genåbning af Langeskov Station under forudsætning af, at Kerteminde Kommune finansierer etablering af parkeringspladser, forplads mv. Stationen forventes at kunne åbne i 2013.

Parterne er enige om at afsætte 2,5 mio. kr. til udarbejdelse af nye beslutnings-grundlag for følgende fem stationer:

- Erritsø ved Fredericia
- Åløkke i Odense
- Gødstrup i Region Midtjylland
- Ny station ved det kommende hospital i Hillerød
- Store Rørbæk ved Frederikssund

Disse beslutningsgrundlag forelægges for forligskredsen i 2011.

Parterne er enige om at reservere i alt 50 mio. kr. til nye stationer og stations-moderniseringer.

Side 10/22

Parterne er enige om, at der anlægges en ny perron på Sønderborg Station.

Etablering af en ny perron vil sikre de nødvendige direkte adgangsforhold mellem stationen og Alsion. Der afsættes 5 mio. kr. til etablering af den nye perron inklusive tilpasninger af forpladsen. Dertil kommer udgifter, som DSB afholder til perronapteringen, dvs. belysning, bænke, læskure m.v. Perronen forventes at kunne ibrugtages i 2011.

Parterne er opmærksomme på adgangsforholdene til den kollektive transport for rejsende med bevægelseshandicap. Parterne noterer sig, at i takt med indsættelsen af nye IC4-tog og IC2-tog, som alle har lavgulvssektioner, vil tilgængeligheden til togtrafikken for bevægelseshandicappede blive markant forbedret.

For at skabe bedre adgang til metroen på Nørreport Station er parterne enige om, at den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station skal forlænges, samt at der skal etableres en nedgang fra gågadeområdet ved Frederiksborggade i retning mod Købmagergade.

På Nørreport Station er der i dag ingen direkte adgang fra gadeplan til transfer-tunnelen og passagerer kan kun få adgang til tunnelen via metrostationen eller via nedgang fra S-tog og regionaltog. Dette er ikke hensigtsmæssigt. En forlængelse af transfertunnelen vil dermed kunne skabe bedre flow i passagerstrømmen til og fra S-tog, regionaltog og Metro.

Parterne er derfor enige om at afsætte 2 mio. kr. fra pulje til stationsmoderniseringer med henblik på at der udarbejdes et beslutningsgrundlag for en forlængelse af den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station med en nedgang fra gågadeområdet ved Frederiksborggade. Beslutningsgrundlaget vil blive afsluttet i 2011.

På baggrund af tidligere skitseforslag og foreløbige anlægsoverslag vurderes projektet at koste i størrelsesordenen 100 mio. kr. Parterne er enige om, at det i den konkrete tilrettelæggelse af projektet skal søges at nedbringe anlægsover-slaget.

Parterne er endvidere enige om at finansieringen af en forlængelse af transfer-tunnelen og etablering af nedgang fra gågadeområdet sker således:

- Metroselskabet – som ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – bidrager med 50 mio. kr.
- DSB's pulje til bedre adgang til den kollektive trafik bidrager med 50 mio. kr.

Side 11/22

Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning:

- Forundersøgelse af mulighederne for udbygning af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) samt dimensionering af VVM-undersøgelse (6,0 mio. kr.)

...

- Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger på jernbanen i forbindelse med signalprojektet (4,0 mio. kr.)
- Analyse af mulighederne for forbedring af jernbanekapaciteten og regulariteten mellem Skanderborg og Århus H (2,0 mio. kr.)

...

- Der afsættes yderligere 5,0 mio. kr. til VVM-undersøgelsen af motorvejen Holstebro-Herning.
- Forundersøgelse af mulighederne for udbygning af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22) (4,0 mio. kr.). Der reserveres 25,0 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af rute 22, Slagelse-Næstved, idet der tages stilling hertil, når resultaterne af den iværksatte forundersøgelse foreligger.

...

- Forundersøgelse af en baneforbindelse til Billund Lufthavn (2,0 mio. kr.)

{Bemærk den politiske beslutning om at forbedre trafikforholdene Sg-Næ gælder for landevejstrafikken. Ved ingen af politikerne, at Sg-Næ Banen kunne have haft timedrift og en køretid på 40 minutter ved at ofre 508 millioner. Kilde: **Rådet for Bæredygtig Trafik** <http://www.slagelse-naestved.dk:80/>, red. BL}

Side 12/22

...

Parterne er enige om, at forundersøgelsen af en bane til Aalborg lufthavn skal omfatte såvel en løsning med en stikbane fra den bestående linje som en løsning, hvor den bestående linje omlægges til at gå via Aalborg Lufthavn.

Der er 8,6 mio. kr. til udmøntning i 2011. Parterne er enige om at tilføre puljen yderligere 123,8 mio. kr., som finansieres indenfor rammerne af Infrastruktur-fonden, herunder 8,0 mio. kr. fra de midler, der blev afsat til undersøgelse af mulighederne for en kombiterminal ved Køge.

Kilde:

<http://www.trm.dk/da/publikationer/2010/aftale+om+bedre+mobilitet/~media/Files/Publication/2010/Aftale%20om%20Bedre%20mobilitet.ashx>

(LuJ via BL)

Ma 29/11 2010

Sort weekend for togtrafikken

»En sort weekend,« siger Frank Olesen, direktør i Fjern- & Regionaltog, om togtrafikken i den forgangne weekend, hvor rettidigheden var helt nede på 70 pct.

Det startede fredag morgen med, at et ME-lokomotiv brød ned i røret mellem Københavns Hovedbanegård og Nørreport. Halvanden time gik der, før det lykkedes at få trukket toget til Østerport, og dermed var det skyld i forsinkelse af 100 tog og ca. 50 hel- eller delaflysninger. Samme lokomotiv brød senere samme dag ned i Glostrup, da der var så kraftig røgudvikling fra maskinen, at brandvæsenet måtte tilkaldes.

Men, en større kilde til negativ påvirkning af trafikken har IT-systemerne været. De har været mere eller mindre ukampdygtige hen over weekenden og betydet, at driftscenteret ikke har kunnet handle effektivt. Det har bl.a. været stort set umuligt at sende sms til togpersonalet hele weekenden, ligesom nogle af de mest driftspecifikke systemer har været nede eller arbejdet så langsomt, at de i praksis ikke har været anvendelige.

»Det har været frustrerende,« siger Frank Olesen.

»Nu koncentrerer vi os i første omgang om at få IT-systemerne helt op i omdrejninger igen. Når det er sket – forhåbentlig i løbet af ganske kort tid – må vi evaluere denne weekends oplevelser. For derigennem skal vi sikre, at hele værdikæden hænger sammen.«

Frank Olesen siger også:

»Jeg vil gerne takke for den kæmpe indsats, der er ydet hen over weekenden. Der er knoklet på de indre linjer med at finde løsninger på vores udfordringer, men jeg er også meget bevidst om, at det ikke har været sjovt at være i fronten. Jeg ved, at I dér har måttet stå model til megen vrede fra vores kunder

Kilde: DSB i dag Online, **mandag 29. november 2010 09:30** Merete Mygind

Stadig flere vælger toget

Flere og flere danskere stiger på toget, og DSB's præcision er rekordhøj, viser de dugfriske tal i DSB's 3. kvartalsregnskab

Blækket fra printeren er knapt blevet tørt på det 3. kvartalsregnskab, der ligger på bordet foran ham. Og han tøver ikke et sekund med at svare på spørgsmålet om, hvad regnskabet viser i denne omgang:

»Det er to ting, der stikker markant ud. Det er et regnskab, der i den grad afspejler, at vi har tiltrukket flere kunder til vores tog. Og vi servicerer samtidig danskerne med tog, der kører med rekordhøj præcision,« forklarer DSB's administrerende direktør Søren Eriksen.

Imponeret direktør

I alt satte cirka 146 millioner kunder sig til rette i et DSB-tog i årets første ni måneder. En stigning på fire procent i forhold til den samme periode i 2009.

»Tallene viser, at DSB's medarbejdere gør en fantastisk flot indsats, og vi glæder os selvfølgelig over, at markant flere danskere er blevet fortrolige med, at toget er et konkurrencedygtigt, økonomisk og klimavenligt alternativt til bilen,« siger Søren Eriksen.

»En kundevækst på fire procent er rigtig flot. Og ud af de cirka 4,4 millioner flere kunder, vi har fået, er cirka tre millioner S-togskunder. Det er imponerende og bekræfter, at S-tog fortsætter en meget positiv udvikling,«

Den vigtigste årsag

Årsagen til den markante kundevækst skal ifølge Søren Eriksen findes flere steder: Blandt andet er skinne kvaliteten og dermed rejseoplevelsen blevet bedre i hele landet, DSB er blevet gode til at markedsføre togets bæredygtige kvaliteter og udvikle nye produkttyper. Samtidig har befolkningen i krisetider en tendens til at fravælge dyre produkter som biler og i stedet søge mod billigere transportalternativer.

»Men den væsentligste årsag er, at vi ganske enkelt leverer et bedre og bedre produkt,« siger han og henviser til, at DSB har kørt med rekordhøj præcision i 3. kvartal, hvor antallet af forsinkelser er faldet med 40 procent sammenlignet med samme kvartal sidste år.

»Det vigtigste for vores virksomhed er at køre med en høj præcision. Fordi vi ved, at det forhold betyder mest for vores kunder. Rettidigheden er alfa og omega for DSB. Hvis ikke vores grundprodukt er i orden, så er al markedsføring, kommunikation og prissætning i et eller andet omfang relativt ligegyldig. At markedsføre et uattraktivt produkt er ikke særligt nemt,« forklarer Søren Eriksen.

Omkostninger under pres

»Økonomien og konjunkturerne er stille og roligt ved at vende, og selvfølgelig vil vi komme til at se, at flere køber bil i den nærmeste fremtid. Vi vil komme til at mærke en forstærket konkurrence og skal være parate til at vise, at vi har et godt produkt, der kan stå i mod den,« siger han og fortsætter:

»Trængslen på vejene bliver jo ikke mindre af, at der kommer flere biler derud. Og hvis vi fortsat leverer et godt produkt, har toget den indbyggede fordel, at man som rejsende kan udnytte tiden bedre og mere effektivt. Den konkurrenceparameter bliver vigtigere over tid, i takt med at vores hverdag bliver mere presset,« mener han.

Men er der slet ikke nogle knaster i det her regnskab?

»Jo, vores omkostninger er under pres. Det er ikke gratis at levere et godt produkt til vores kunder. Det har vi hele tiden godt vidst. I 2005-2006 leverede vi nogle flotte økonomiske resultater, men vi havde en tilbagegang i antallet af kunder, vores kunder var stærkt utilfredse med os, og omdømmet var rigtig dårligt. Den tendens har vi vendt, og det har kostet.«

Kilde: DSB Intranet, **mandag 29. november 2010** 11:45 Jannik Preisler
(JSL via BL)

I den kommende tid vil Rebaut-automaterne blive udskiftet med Nautila-automater. I øjeblikket er arbejdet indstillet grundet vejret. (p)

Læs om, hvad det drejer sig om under **VIGTIG INFORMATION** under **torsdag 2. december 2010**.
(BL)

INNOVATION Arriva Togs salgs- og marketingchef Jens Thousgaard (uden for billedet) viser og fortæller om de nye i-terminaler, der blandt andet giver adgang til internettet på stationerne, til (fra venstre): Arrivas togdirektør Ivan Skødt Andersen og administrerende direktør Johnny Hansen, Silkeborg Kommunes borgmester Hanne Bæk Olsen og formand for Vej- og Trafikudvalget Frank Borch-Olsen, transportminister Hans Christian Schmidt og Arrivas projektleder Henrik Uth Chortnum Hoe. Foto: Martin Wex

Tag med Arrivas tog til fremtiden

Transportminister Hans Christian Schmidt kom på besøg i Silkeborg for at se Arrivas bud på fremtidens togtrafik.

TRAFIKVISION • MIDTJYLLAND

Af Martin Wex

Der var jazzmusik og kanapeer. Kaffe og danskvand. Kendisser og taler. Da Arriva 22. november præsenterede sin vision for fremtidens kollektive trafik ved et festligt arrangement på Silkeborg Station.

Omdrejningspunktet var et af Arrivas 12 nye tog, der holdt parkeret lige over for ventesalen og gav deltagerne indblik i, hvordan togrejsen frem over bliver lidt behageligere, når man rejser med Arriva.

Toget var beklædt med et banner med teksten: '8 år mere med Arriva' for at markere, at Arriva 12. december tager hul på sin nye kontrakt med Trafikstyrelsen. Transportminister Hans Christian Schmidt var særligt indbudt til lejligheden og fik æren af at bryde banneret, der var sat på tværs af dørene.

Nu slår vi dørene op til otte år mere med Arriva. Held og lykke med det,« sagde Hans Christian Schmidt, inden han åbnede dørene og trådte inden for i varmen i det helt nye tog.

Alle de øvrige deltagere var hurtige til at følge efter for at slippe væk fra den råkølde luft, der denne mandag havde lagt sig over Midtjylland.

Høje forventninger

De 12 nye tog er – i lighed med de eksisterende 29 – blevet udstyret med tv-skærme – fem i hvert togsæt – så passagererne kan følge med i nyhederne og få trafikinformation på rejsen. Skærmene er de mest synlige forbedringer, men passagererne vil også opleve, at alle 41 tog har fået mere komfortable sæder, så rejsen bliver så behagelig som muligt. Ventetiden kommer også til at føles kortere, da Arriva har udvidet sit koncept med gratis internet i toget til også at omfatte samtlige Arrivas stationer.

Arrivas administrerende direktør, Johnny Hansen, er da også overbevist om, at flere vil få lyst til at tage toget – selv om konkurrencen er hård.

»Den gennemsnitlige familie i det her område har 1,7 biler, så det er stærke kræfter, vi er oppe imod. Vi mener dog, at vi med de initiativer, vi præsenterer i dag, kan gøre det mere attraktivt at tage toget,« sagde Johnny Hansen.

► EN BEDRE TOGREJSE

Arrivas har skabt en række forbedringer for sine jyske togpassagerer:

- 12 helt nye Alstom Coradia Lint 41-tog (leveret til tiden).
- Opgradering af de 29 eksisterende tog (flere siddepladser, større komfort og bedre indeklima).
- Gratis internet i toget og på stationen (ny hardware sikrer en bedre forbindelse).
- Realtime-trafikinformation på nettet, på stationen og i toget.
- Lydløse tv-nyheder, trafikinformation og reklamer på tv-skærme i toget (lyden kan findes på FM-båndet).
- Nyt regionalt eksprestog, kaldet REX, mellem Herning og Århus (15 minutter kortere rejsetid).

Samarbejde med Midttrafik

Forbedringerne af togtrafikken er alle skabt som en del af Arrivas vindende bud på togtrafikken i Midt- og Vestjylland, men fremtiden kommer til at byde på endnu flere forbedringer for brugerne af den kollektive trafik.

Arriva har indledt et samarbejde med trafikselskabet Midttrafik for at skabe bedre sammenhæng ...

- Fortsættes på side 6

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 29, december 2010, side 1

MÆRKEDAG Struers borgmester, Niels Viggo Lynghøj, deltog sammen med Arrivas togdirektør Ivan Skødt Andersen (til venstre) i den officielle indvielse af Arrivas nye togværksted i Struer. De mange deltagere kunne også se de nye tog, som Arriva netop har modtaget. Foto: Martin Wex

Nyt togværkstøj indviet i Struer

Arriva kan fremover reparere sine tog i både Varde og Struer – også de 12 nye tog, der nu alle er leveret.

INDVIELSE • STRUER

Af Martin Wex

Tre spritnye togsæt lyste op i remisen på baneterrænet i Struer, da Arriva 15. november indviede sit nye togværksted i den vestjyske by ved Limfjorden. Togene var ankommet blot to timer tidligere – som de sidste af i alt 12 nye tog, som skal køre på Arrivas strækninger i Midt- og Vestjylland.

»Vi har set frem til denne dag og glæder os til at sætte de nye tog i trafik. Togene vil give et yderligere kvalitetsløft til togtrafikken på vores strækninger og give passagererne en endnu bedre rejse. Vi er også glade for at være kommet på plads her i vores nye værksted, for vi har altid følt os godt behandlet i Struer

og håber, at vi med tiden kan udvide vores tilstedeværelse,« sagde Arrivas togdirektør Ivan Skødt Andersen, da han bød de mange fremmødte velkommen til arrangementet.

Især ordene om fremtidige udvidelser faldt i god jord hos Struers borgmester, Niels Viggo Lynghøj. »Struer har altid været en stor jernbaneby, og vi er glade for, at vi nu kan byde Arriva hjerteligt velkommen. Det er godt set og helt oplagt, at disse lokaler nu igen bliver taget i brug. Vi er glade for initiativet og ser frem til ekspansionen. Den må gerne ske hurtigt,« sagde Niels Viggo Lynghøj med et smil.

Vellykket samarbejde

Derefter var der rundvisning i et af de nye tog, som Arriva modtog som et af de første, og som er gjort helt klart både indvendigt og udvendigt. Største forandring er, at der nu er tv-skærme i toget, så man kan følge med i nyhederne, trafikken og se reklamer. Der er ingen lyd på skærmene, men ved at stille ind på den rette radiokanal, kan den enkelte passager også få lyden med.

Arriva har dermed indkøbt i alt 41 Coradia Lint 41-tog fra Alstom Transport, og administrerende direktør Lars Kleppe fra Alstom Transport Nordic var da også både glad og stolt over det gode samarbejde med Arriva.

»Leverancen af yderligere 12 tog er det synlige bevis på Arriva og Alstoms langsigtede og indgående samarbejde. Vi er utroligt stolte over den fortsatte, gensidige tillid. Held og lykke med de nye tog. Bestil gerne flere,« sagde Lars Kleppe.

Alstom har leveret alle tog til tiden – lige som det var tilfældet med de første 29 tog, der blev leveret i 2004.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 29, **december 2010**, side 2

KONKURRENCE Regeringen lægger op til, at der skal være fri konkurrence på rent kommercielle vilkår på togstrækningen mellem Aalborg og København. DSB's nuværende kontrakt med staten udløber i 2014.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 29, **december 2010**, side 3

Tag med Arrivas tog til fremtiden

► Fortsat fra forsiden

... mellem bus og tog på strækningen mellem Herning og Århus. Målet er at få køreplanerne for bus og tog til at passe bedre sammen, så der bliver mindre ventetid, og den samlede rejsetid dermed bliver kortere.

Ros til Arriva

Projektet har kun kunnet lade sig gøre på grund af en bevilling fra Folketinget. Regeringen indgik i 2009 et trafikforlig med Socialdemokraterne, SF, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance, og der er som en del af forliget sat penge af til projekter, der kan få flere til at benytte den kollektive trafik. Arriva og Midttrafik har derfor fået 20 millioner kroner i støtte, og transportministeren er begejstret for udsigten til bedre sammenhæng mellem bus og tog.

»Hvis vi skal have flere til at benytte den kollektive trafik, så skal toget køre til tiden, der skal være en ordentlig service, og det skal korrespondere med hinanden. Og det er netop, hvad det her projekt går ud på: At hele rejsen skal passe sammen, og det, synes jeg, der er grund til at rose Arriva for,« sagde Hans Christian Schmidt til TV 2/Østjylland. ...

1 KORT

Togpassager overfaldt Arriva-mand

OVERFALD En af Arrivas togmedarbejdere blev 30. oktober overfaldet af en 49-årig mand, der ikke havde billet. Manden blev sat af toget i Bedsted i Nordjylland, men rev jakken af togmedarbejderen og stak af med både jakke og den pda, der lå i lommen. Gerningsmanden blev senere på dagen anholdt af politiet i Struer. Den 49-årige er sigtet for vold mod tjenestemand.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 29, **december 2010**, side 6
(BL)

To 2/12 2010

VIGTIG INFORMATION

Opsætning af nye billetautomater på strækningen Hjerm-Thisted

Arriva og DSB påbegynder opsætning af nye billetautomater på strækningen Hjerm-Thisted i perioden 7. december – 17. december 2010.

Automaterne på den enkelte station vil være ude af drift i ca. 6-10 dage fra påbegyndt udskiftning.

Arriva beder passagererne om at købe 10-turskort i perioden eller købe billet på en nærliggende station.

Alternativt kan der undtagelsesvis købes billet i toget.

Med venlig hilsen
Arriva Tog A/S

Servicetelefon kl. 6.00-24.00
70 ARRIVA (70 24 74 82)
www.arriva.dk

Kilde: A-4 opslag på glasventerum i Sne, set **torsdag 2. december 2010**
(BL)

Nykøbing F begravet i sne

Sneen høvler ned og har lukket den meste på den sydligste del af Sjælland, Lolland og Falster. DSB har taget imod udfordringen og kører timedrift mellem København og Nykøbing F. Mellem Nykøbing F og Rødby Færge er trafikken dog indstillet.

Lokomotivførerne kæmper

Trods sne og kulde er stemningen fin blandt lokomotivførerne i Nykøbing F, fortæller gruppeleder Jørgen Panton:

»Vi er i godt humør og ved godt mod. Folk gør mere end de skal for at få tingene til at fungere, og de overleverer fint til hinanden. De internationale tog kører jo ikke, så nogle af lokomotivførerne har haft tid til at rydde sne på perronerne, så gæsterne ikke skal trampe rundt i den.«

Firmaet, der har snerydningsopgaven på perronerne, er sneet inde, så de kan ikke komme frem.

Lokomotivet forrest

Det er primært dobbeltdækkere med ME lokomotiver, der betjener strækningen mellem Nykøbing F og København. Normalt kører de med styrehuset forrest mod København. Men ikke i dag. Det tunge lokomotiv kan nemlig bedre skære sig gennem snemasserne end det noget lettere styrehus i dobbeltdækkerne.

Status

Togene kører med op til 30 minutters forsinkelse og de internationale tog bliver sendt via Padborg. Der er kun et spor farbart syd for Vordingborg, for sporskifterne fryser til.

Politiet fraråder i øvrigt al udkørsel syd for Farøbroerne, og skoler og institutioner holder lukket i dag. Snestormen er nu på mod Bornholm.

Kilde: DSB's intranet, DSB i dag Online **fredag 2. december 2010** 12:45. Ane Marie Nielsen
(JSL via BL)

Fr 3/12 2010

Nedlæggelse af ovk 114a og 234

Møde kl. 19.00 i Kulturhuset i Ri tirsdag 2. februar 2010

Som på mødet i **Hw** (Hvidbjerg) og **Ur mandag 1. februar 2010** i de to andre stationsbyer blev der givet en gennemgang af processerne af en landinspektør fra COWI.

Niveauovergang 114a kan på den hårde måde at nedlægge, alternativ lave en sti hen til ovk 113 eller lave en underføring til 5 millioner kroner. For biler også 8 million kroner. Bomanlæg 1,5 millioner kroner.

Ovk 234 nedlægges. Advarselsanlæg. Brugere skal bruge ovk 235. Klatrefrit banehegn ca. 50.000 kroner. En gangtunnel vil beløbe sig til mindst 5 millioner kroner.
Læs mere om disse tre møder under [FASTE ANLÆG](#) under dagene **mandag 1. februar 2010** og **tirsdag 2. februar 2010**.
(BL)

Sø 5/12 2010

DSB
kom med

Lidt omtanke

– meget bedre rejse

Hver dag rejser ca. 80.000 mennesker tit og fra Københavns Hovedbanegård, så det er lidt af en kabale, der skal gå op, når vi alle skal rundt på stationen og ind i togene.

Og det vigtigste for dig og for os er selvfølgelig, at togene kører til tiden.

Det arbejder vi fokuseret på ved hele tiden at tilpasse og forbedre vores egne rutiner. Selv små ting kan have betydning for, om toget kommer af sted til tiden.

Der er dog nogle ting, som vi ikke kan klare alene. Vi har brug for din hjælp.

Derfor sætter vi, på Københavns Hovedbanegård, de næste par måneder fokus på de områder, hvor du kan være med til at hjælpe togene, dine medrejsende og dig selv godt på vej.

Vi håber, at du vil tage godt imod vores farverige budskaber, når du møder dem på Hovedbanegården.

Se de andre små budskaber på bagsiden →

Lad de andre komme ud af toget, før du går ind

Togdørene lukker, når du hører fløjtelyden. Så kom i god tid

A, B, C eller F? Find dit perronafsnit, inden toget kommer

Sæt din bagage midt på perronen, så andre kan komme forbi

Gå længere frem på perronen, så er der bedre plads til alle

Pas på du ikke blokerer togdørene, når de lukker

Tak for din opmærksomhed

Og kig endelig forbi dsb.dk/hovedbanen, hvor du kan se små film om de syv gode råd.

Kilde: Flyer fundet ved billetsalget i **Ar**

(BL)

Fr 10/12 2010

I dag skriver Sjællandske på en hel side om udbygningen af Sydbanen, og om den øgede støjbelastning de mange godstog vil medføre. Det skuffer mig, at man hverken fra Banedanmarks eller Trafikministeriets side tænker lidt mere konstruktivt.

Allerede i dag leveres nye godsvogne med bremsesåler af kompositmateriale og støjer derfor mærkbart mindre end godsvogne med bremsesåler af støbejern. På grund af de høje priser på jernbanehjul overvejer flere vognudlejere også øget brug af skivebremser. De støjer endnu mindre, og reducerer hjulsliddet.

Der går cirka ti år, før forbindelsen vil kunne tages i brug, og til den tid vil en endnu større del af godsvognene støje mindre. Dels sker der en løbende udskiftning af godsvognsparken, dels gives der – bl.a. i Schweiz – tilskud til ombygning af godsvogne med kunststofbremseklodser.

I Tyskland har der i Forbundsrådet været fremsat forslag om at belønne mindre støjende godsvogne med en kilometerbunden bonus, og da den nye rute gennem Danmark endnu kun er i projekteringsfasen, kunne man måske forestille sig noget tilsvarende i Danmark.

Og det må da være bedre (og kønnere) at bekæmpe støjen ved kilden, frem for at plastre banen til med støjskærme.

Prøv næste gang, du ser f.eks. øl-toget, at lægge mærke til, at TWIN-vognene (dem, der er lidt forsænkede på midten) støjer mærkbart mindre end de ældre vogne af type T2000, som der som oftest er nogle stykker med af i samme tog.

Det samme gælder Scandifibre-togene, hvor TRANSWAGGON Hirrs⁴ og Hirrs støjer meget mindre end de tidligere Nordwaggon Laais.

(JSL via BL)

Sø 12/12 2010

For togentusiasterne

ÅRETS NR. 1?

Næst efter kønsdriften er, af alle de menneskelige drifter, jernbanedriften den, der sætter de fleste lidenskaber i bevægelse», sagde folketingsmedlem J.K. Lauridsen omkring 1900. Den holder stadig. Der er mange mennesker, for hvem jernbanen står som noget fantastisk spændende og romantisk. I weekenden er de på plads ude langs sporene, jernbaneentusiasterne, og det siger sig selv, at de har kameraet med på turen. Hvad de flittige jernbanefotografer får ud af det, kan man se i 'På sporet af 2010'. Hvert år udkommer denne uundværlige registrering af livet på de danske skinner og dukker op under juletræet hos de toginteresserede. Store og små begivenheder, som altid for den udenforstående er temmelig ens billeder, men for entusiasten er det årets boglige højdepunkt. For eksempel kan årets flotteste jernbanebillede meget vel være dette her af Lemvigbanens MY 28, der rydder sne ved Nejrup 12. januar 2010.

'På sporet af 2010', 200 kr. Dansk Jernbane-klubs forlag. www.jernbaneklub.dk

Kilde: **POLITIKEN, søndag 12. december 2010**, side 18

ÅRETS NR. 1 er taget **tirsdag 12. januar 2010** kl. 13.03½ mellem **Nejrup** og **Klinkby** i **Nejrupudgravningen**.

(BL)

Ma 13/12 2010

Travlhed fra start

Sekundet efter at administrerende direktør i DSB, Søren Eriksen klippede den røde silkesnor over til det nye billetsalg i Roskilde, stimlede de første kunder ind i billetsalget for at benytte sig af det gode åbningstilbud om cruise til Norge for blot 20 kr.

Inden åbningen havde Roskildes borgmester Poul Lindor Nielsen (S) holdt tale om, hvor vigtig Roskilde Station er for byen.

»Når kommende borgere kigger på Roskilde Kommune er det nok ikke byrådet de kigger på. Så er det mulighederne for at komme til og fra kommunen, og her spiller DSB og Roskilde Station en stor rolle,« sagde borgmesteren ved åbningen.

Søren Eriksen kom i sin tale ind på, hvor vigtig god service er for DSB's kunder og at DSB er i øjenhøjde med dem.

»Kunderne efterspørger i dag i langt højere grad mulighed for selvbetjening gennem øget anvendelse af internettet, sms'er, e-mails og automater. Selvbetjening er en integreret del af god kundeservice. For mange falder det naturligt og let at bruge automater og kunde-pc, for andre betyder det, at de skal hjælpes på vej indtil de føler sig trygge ved at benytte dem. Her er det, at DSB's medarbejdere står til rådighed for at sikre, at alle vores gæster får en god oplevelse og bliver trygge således, at de selv har mulighed for at benytte disse salgskanaler fremover,« sagde Søren Eriksen i sin tale.

Det nye billetsalg har været fire måneder undervejs, hvor billetsalg, Rejsebureau og alle de oplevelser, DSB kan tilbyde kunderne er samlet i et.

På væggene er der levende tapeter, der viser billeder af eksotiske rejsemål og reklamer for DSB's aktuelle tilbud.

Konceptet er nyt, med færre skranker og større vægt på selvbetjening og trafikinformation. I forbindelse med DSB Butik er der computere og billetautomater, kunderne kan benytte til at søge information og købe rejser og hvor der hele tiden vil være personale til at hjælpe kunderne.

Kilde: DSB's intranet, **mandag 13. december 2010** 13:45. Lars Flindt Pedersen
(JSL via BL)

Fr 17/12 2010

Banedanmark og DSBFirst arbejder på at få trafikken fra Sverige til at glide

Efter at Malmö Citytunnel åbnede i weekenden, og en ny køreplan trådte i kraft, er der kommet flere tog fra Sverige mod Danmark. DSBFirst og Banedanmark har derfor arbejdet tæt sammen om at få den øgede trafik fra Sverige til at køre planmæssigt.

"Det er glædeligt, at vi med den nye køreplan kører 10 minutters drift mellem Sverige og Danmark både om morgenen og om eftermiddagen, så flere kan komme over sundet og drage nytte af Øresundsregionens mange tilbud. Men det helt afgørende er naturligvis, at togene også er rettidige," siger rettidighedschef i Banedanmark Kim Andersen.

Ved åbningen af Citytunnelen er der konstateret en række fejl, som blandt andet giver hastighedsnedsættelser i Sverige. Sammen med den nye køreplan giver de svenske problemer desværre forsinkelser i Danmark – både på Øresundsbanen og Kystbanen.

"Vi arbejder hver dag med at isolere forsinkelserne fra Sverige, så passagererne i Danmark får så mange tog til tiden som muligt," siger Kim Andersen.

Særlige planer

Nogle af de igangsatte initiativer er blandt andet at indsætte ekstra tog i stedet for de forsinkede, så passagerne oplever, at deres tog afgår til tiden. Derudover sættes særlige disponeringsplaner i værk, når der er mange forsinkelser fra Sverige.

"På Kystbanen regner vi med at kunne få togdriften til at køre nogenlunde, så passagererne får de tog til tiden, som de regner med, mens vi må forvente, at forsinkelserne fra Sverige i lidt tid endnu vil påvirke togene til og fra Kastrup," siger Kim Andersen.

Kilde: www.bane.dk, **fredag 17. december 2010**
(JSL via BL)

Lø 18/12 2010

De – angiveligt – 7.000 t skinner ligger stadig på havnen i **Næ** og venter på bedre skrotpriser. *PKL* fortæller i dag, at man er i gang med at fælde træer langs det kommende Fodspor mellem **Fy** (Fodby) og **Sa** (Sandved). Det er tilsyneladende en enkelt mand, der går og fælder træerne med motorsav.

Skov- og Naturstyrelsen er desværre meget tillukket vedrørende projektet, på hjemmesiden står der intet nyt, alt om udbuddet af projekteringen er fjernet fra hjemmesiden, og man kan ikke læse, hvem der vandt, og hvornår selve arbejdet med stien kommer i udbud.

Når man spørger Skov- og Naturstyrelsen, svarer de meget kortfattet med et svar, som jeg kunne forestille mig det ville se ud, hvis det kom fra en Nordkoreansk efterretningstjeneste!

(JSL via BL)

