

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt torsdag 17. marts 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

### DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 7/3 2011

#### MQ på Grenaabanen

I det klare martsvejr med dagens sidste solskin må der tages nogle billeder af litra MQ i drift. Dét er det nye. Måske var det mere sjældent at få ét billede af litra MR, *for måske kører de ikke mere på banen?* Dét er det gamle. En eftermiddag i hjemrejsemyldretiden omkring **Ahv** er det nok svært at få et billede af et tog uden en, to eller mange biler, der holder foran toget, eller kommer med delvist. En lastbil vil kunne vælte hele "læsset".

Første observation sker af tog RV 4346 (Os-Ar) i ovk 1 på **Ar** kl. 16.12½ (-½) kørt af DSB MQ 4126+26. Baggrund til venstre er turkisfarvet Josefine, **Borgå**, og til højre uheldigvis en sort personbil med næsen inde i skyggen.

Nu er der få minutter til at flytte til et nyt sted, for der er en skarp krydsning i **Ar** i minuttal 14 og 44 **mandag-lørdag**. Fra perronen i **Eu** (Europaplads) ses til venstre bugserbåden Hermes, **Ahv**, i midten kl. 16.16 (-½) DSB MQ 4925+25 + 4924+24 passere. Højre dekoration er indkørselssignalet til **Ar** (SR-signal 6.2.4.) med fem undertavler.

#### Eu

En cykel – parkeret op af en stander med stationskiltet **Europaplads** – slutter indramningen af.

Læs under **FASTE ANLÆG** om 9 signaler dér.

(BL)

Ti 8/3 2011

#### MQ på Grenaabanen

DSB MQ 4124+24 standser som tog RV 4338 (Os-Ar) i **Bak** (Skolebakken) kl. 14.10½-11 (+½/+½) i strålende solskin.

Der kører stadig litra MR på **Grenaabanen**.

(BL)

On 9/3 2011

#### Ti timers udflugt til GM-træf i Rd og Lg

I dag skal der køre en MX, en MY, en MZ<sup>ii</sup> og en MZ<sup>vi</sup> i **Rd**, mod normal kun én MZ<sup>ii</sup>, så det må opleves og fotograferes. **Mandag 7. marts 2011** og **tirsdag 8. marts 2011** er der skyfri himmel, men **onsdag** ... Allerede **mandag** blev der meldt vejromslag for denne **onsdag** med gråvejr med regn, slud og strid søndenvind.

Trods vejrudsigten er det nødvendigt (frivilligt og af lyst) at se 3 GM-tog. Afrejse Str med tog 5422 (Str-Ar) og fra **Lg** med IC 117 til **Rd**. Særtogene er:

**Placering af materiel** M 6239 (Ar-Rd) ME + MG, 120 km/t. pass. **Ste** (Stevnstrup) 10.39 med an **Rd** 10.44. Når MG-togsættet er transporteret ud til **Bombardier**, returnerer ME'en i tog M 6260 (Rd-Ar), 140 km/t. med af **Rd** 14.25.

**Placering af materiel til måletog** sker med MY+MX 0 i tog BM 6442 (Rd-Ar), 130 km/t. **Rd** af 15.00, **Lg** pass. 15.08.

I **Post 2** i **Rd** erfares det, at et særtogspar mere er tillyst:

#### Prøvekørsel af materiel

**Post 1** i **Lg** kan efterfølgende afsløre, at det var:

**Befordring af materiel** tog FM 8837 (Ar-Lg), MF, 180 km/t. Lg an 15.49½.

**Befordring af materiel** tog FM 8840 (Lg-Ar), MF, 180 km/t., Lg af 17.03.

Det blev til 7 sete særtog, heraf blev 5 fotograferet. 10 km cyklet i **Lg**. Hjemrejse sker med tog RA 5471 (Ar-Str), **Lg** 16.30-37 (+½/-0). Efter at have cyklet 41 km i stridt regnvejr banker søvnen hurtigt på.

(BL)

### DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Sø 6/3 2011

## Dagens observationer i Midtsjælland

Dagens flotte vejr lokkede mig ud for at se "skitoget" IP 13374, der muligvis dog kørte med et andet tognummer i dag, for det var ikke til at finde på [www.bane.dk](http://www.bane.dk), og "vistog" kendte heller ikke toget.

I **Næ** har Bravida nogen tid haft trolje 074 og NACCO Res 207.12 37 80 3940 012-2 stående. Res-vognen er læsset med grus.

### Ved Bringstrup, Rg-Fj (Fjenneslev)

MF sæt 80 (Kd-Hgl) + 76 (Es-Hgl) som IC 828.

Hector 241.005 med HG 38562 (??-??).

div. RBSAF Sdggmrs.

DBSR 185 404-8 med GD 38726 (Pa-Phm).

2 CG Sdggmrs<sup>081</sup>.

### Rg

CFL MX 1029

Rs 31-80-390 8 765-1

### I Lw (Lille Skensved)

Nyt sidespor.

DK-Malus 40 86 9501 837-9.

DK-Malus 40 86 9501 828-8.

Trolje 175.

DK-Malus Uis 44 74 9911 012-3.

MR sæt 21 som RØ 2439.

### Bo (Borup)

Hector 241.003 med HG 45698 (Duisburg-Malmö Gbg).

DSB ER sæt 21 (Fa-Cph) + MF sæt 55 (Lih-Cph) + MF sæt 23 (Ar-Cph) som IC 136.

DSB EA 3004 med IP 13374 (Bludenz-Htä).

DSB ER sæt 32 (Fa-Kh) + MF sæt 26 (Fa-Kh) + MF sæt 11 (Fh-Kh) som L 42.

DSB ABs 7901 + Bk 7809 + B 7708 + B 7755 + ME 1534 som RØ 2242.

DSB MF sæt 82 (Kd-Hgl) + MF sæt 46 (Es-Hgl) som IC 836.

DB BR 605 x17 (Hgl-Rf) + BR 605 x10 (Hgl-Nf) som IE 32.

DBSR 185 324-8 med GD 38740 (Pa-Phm).

(JSL via BL)

Ti 8/3 2011

---

### Lidt om Greenspeed m.m.

Natten mellem den 8. og 9. marts kørte jeg MF sæt 13 som RØ 84274 (omledt 4274 pga. arbejde med at udskifte sporisoleringer mellem **Vo** og **Lu** (Lundby)) mellem **Næ** og **Kh**. Den havde en skærm i førerrummet, men skærmen var sat op, så man kiggede på skærmen lidt fra oven; ikke vinkelret som man skulle tro.

(JSL via BL)

On 9/3 2011

---

### Mere om Greenspeed m.m.

Om morgenen skulle jeg hjem med RØ 2201, der skulle bestå af DSB ME 1522 + B 7713 + Bk 7805 + ABs 7914. Da jeg passerede **Blv** (Belvedere) med RØ 84274, stod ME 1522 sammen med to andre ME'er i spor 74 på **Blv**.

Min driftsleder forsikrede mig om, at det var ME 1522 jeg skulle have, og at den da stod i spor 74 på **Blv**, men da jeg et par timer senere kom til **Blv** i taxi, kunne jeg ikke finde ME 1522. Der var mange ME'er, men ikke den jeg skulle bruge. Jeg ringede nu til driftslederen, der ikke kunne forstå, den ikke var der! Men det viste sig, at tankanlægget på **Blv** har været i stykker i tre uger, og at man derfor kører maskinerne til **Gb** for at blive tanket. *Har man mon kørt tre sammenkoblede maskiner fra **Blv** til **Gb**?*

En taxitur senere var jeg på **Otto Bussesvej**, hvor jeg fandt ME 1522 på plads 654. ATC-plomben var taget i førerrum 2, men den var i orden og ville blive genplomberet senere forsikrede lki-vagten.

Under rangering på **Blv** forsvandt luften dog pludselig, men lokomotivet kunne køre igen med det samme, så det var nok ikke noget ...

ME 1522 havde beslag til højre for forruden for Greenspeed-skærme i begge førerrum (den lille bakke til frembakker og elvarme-nøgle er flyttet til midt for forruden). ABs 7914 havde til gengæld ikke nogen (synlig) forberedelse til Greenspeed, men det afventer måske, at aftalen om forlængelse af lejemålet er helt på plads.

### ATC-fejl Kh-Næ

Afgang fra **Kh** planmæssigt 5.11, men allerede i **Htå** drillede ATC'en. Efter igangsætning kørte toget ca. 1 meter, hvorefter det stoppede og luften var væk. Der var ingen fejl i ATC-panelet, men ved at kvittere på dødmændet et par gange kom der lys i ATC fejl og ATC nødbremse. Og fejlen var FF 288 (en gang efterfulgt af FF 779, der er noget med, at ATC'en også er inde i modsat førerrum). Fejlene kunne ikke kvitteres væk, så jeg måtte tage frembakkeren op og sætte den i lidt senere. Nu selvtestede ATC'en og toget kunne – efter ny indkodning af ATC – køre igen.

Men allerede i **Ro** var det galt igen, ikke i **Rg** men til gengæld to gange i **Gz**. Så toget var blevet 11 minutter forsinket inden jeg ankom til **Næ**.

### Næ

Fejlnummer FF .....	Beskrivelse	Mulig fejlkilde	Fejlafhjælpning Reparationsniveau 1	Fejlafhjælpning Reparationsniveau 2
288	Fejl ved test af nødbremse-relæer under dynamisk test.	1. Forkert indstillet Litratype 2. Fejl i ledningsforbindelse 3. Defekte Loktilpasning 4. Defekt Hoveddatamat	1. Kontroller indstilling på togdatakort 2. Kontroller spændinger og forbindelser omkring nødbremse-kontakter 3. Skift Loktilpasning. 4. Skift Hoveddatamat	3. Skift Bremserelekort S25441-B320-A1 4a. Skift Relæ/output S25441-B295-A1 4b. Send Hoveddatamat videre til reparationsniveau 3

Her kunne den afløsende lkf ikke få toget til at køre efter to forsøg, og udkoblede ATC'en. Så er maks. hastigheden 70 km/t., og lige inden jeg faldt i søvn, hørte jeg i P4, at toget nu var over 25 minutter forsinket ...

Havde man valgt at aflyse toget, var passagererne dog kommet endnu senere frem, og man formodede toget kørte problemløst fra styrevognen. Når det så kom til **Kh** igen ville det blive pillet ud. (JSL via BL)

Fr 11/3 2011

### Mange godstog over Fyn og på Sjælland

På **Fyn** overhales med tog L 28 (Fh-Kh) flere godstog med en elektriker som trækraft. Der er det almindelige. Den bedre oplevelse sker i **Kø** kl. 13.34, hvor der ses godsvogne i spor 4, men ingen trækraft i vestenden ned mod **Storebæltstunnelen**. I østenden ses trækraften: DBSR MZ 1456. I TKG er det ikke lykkedes at finde et tog, det kunne være. (BL)

Sø 13/3 2011

### MR-nedbrud i Kj

Kl. 11.30 passer DSB MR 4075+75 mdt **Kj** med tog RØ 2430 (Næ-Ro) (-½). CFL MY 1154 "ser" til.  
Kl. 11.45-57 holder DSB MR 4043+43 i spor 3, hvor dog kun motoren på MR 4043 arbejder. Toget er beskiltet **Næstved**.

– Kan det være et særtog?

Kl. 11.57½ (-½) afgår 2038+2138 som tog 204248 (Kj-Rd).

Kl. 15.00 holder toget på samme måde, påfaldende.

Kl. 15.01 indrangerer DSB MR 4054+54 i det rustne, belemrede spor 3, hvor MR 4043+43 holder. Det er tog 6031 (Næ-Kj). Lkf kender ikke årsagen til nedbruddet på MR 4043+43 og kobler de to togsæt.

Kl. 15.17 kører **gul** ØSJS LB 2134+2034 ind i blindspor 5.

Kl. 15.23 holder DSB MRD 4275+75 med tog RV 2439 (Ro-Næ) i spor 4.

Kl. 15.24 ankommer DSB MRD 4294+94 i spor 2.

Der holder altså litra MR i tre spor! (Og litra LB i det sidste ikke S-togsspor (spor 6 og 7)). Efter tog 2439 er kørt, kan lkf forhåbentlig komme af sted med tog 6030 (Kj-Næ).

Kl. 15.28½ (-½) kører jeg med tog RV 2446 (Næ-Ro) til togets endestation med DSB MRD 4294+94.

Kl. 15.30 ses atter CFL MY 1154 + fladvogn belæsset med en **gul** mandskabscontainer holde et par spor fra remisen; fotograferet der kl. 11.31.

Kl. 15.?? afgår DSB MRD 4254+54 + 4043+43 som tog 6030 (Kj-Næ)

### To GM-lok på mdt Ro

Da remisen passerer, kigges rutinemæssigt efter, om en andet damplokomotiv end udrangerede DSB F 500 skulle være opfyret. Hov. DSBM MX 1001 + gul-blå målevogne + brun MY (antagelig DSBM MY 1101) holder hen over drejeskiven. Der er en lkf på MX 1001.

Ifølge TA 6907 skulle den svenske målevogn være ankommet i går, **lørdag 12. marts 2011** i tog BM 8151 (Cph-Ro), MY+MX 50, 130 km/t. Cph 14.50 Ro 15.16. Toget skulle være placeret i **Ro** spor 45/46. (BL)

To 31/3 2011

## Greenspeed

DSB er i fuld gang med at montere skærme og beslag til skærme til brug for Greenspeed i førerrumme. Nu er det nogle uger siden, jeg har kørt andet end MR (der vist ikke får Greenspeed, selv om andre kilder siger det kun er EA'erne, der ikke får Greenspeed, der er en kombination af køreplan, TIB og La og som – vel via togets TRIT-antenne skal kunne optimere kørslen, så man kan spare på brændstoffet). Jeg skal faktisk på Greenspeed-kursus (der sker med et simulatorprogram på en PC) **torsdag 31. marts 2011**. Skærmen er trykfølsom, så man kan indtaste f.eks. La-rettelser. (JSL via BL)

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 13/3 2011

### Besigtigelse af Østbanen

Rejsen begyndes kl. 11.57½ (-½) med 2038+2138 med tog 204248 (Kj-Rd). Der skiftes kørselsretning i **Hw** (Hårlev) på 3 minutter.

#### Banen til Rd

Stationsbygningen i **St. Heddinge** er knap så høj som den **Rk** (Rødkærsbro) men længere. Vinduerne er ligeledes dækkede med spånplader. Den lave perron eksisterer stadig. Den nye øperron er meget højere.

Endestationen **Rd** (Rødvig) ser temmelig uspoleret ud, men spor 3 mangler dog. Sporskiftet til havnesiden i spor 2 eksisterer dog stadig. Ingen graffiti på de **lysegule** bygninger, kun på en relæhytte. Kommunens planer om at korte banen af og lade banen ende foran den sikrede ovk er stillet i bero (manglende finansiering), men høje huse ved havnen er dog stadig på ønskesedlen, så måske en gang ude i fremtiden ...

4 minutter efter ankomst sker tilbagerejsen med tog 204251 (Rd-Kj) til **Hw**.

#### Materiel i Hw

Kl. 12.59-13.02½ (±0/-½) er der ophold på forgreningsstationen, og mens togsættet kører en tur til **Kj** og tilbage igen, er der 40 minutter til at kigge på materiel.

I blindsporet af spor 5 op mod ovk står 946 0 845-1 Fccs.

I spor 5 fra N 946 0 875-1 + **gule** Xtg 269-5 + 263-8.

I blindspor 6 ved pakhuset **gul** sneslynge MT 101.

I den nordlige murstensremise holder rutebiler. Der findes stadig et spor delvis dækket af skærver fra englænder 5a til den midterste port.

Langs sporet mod **Lp** (Fakse Ladeplads) er det et højt hegn, hvor der fra N holder **rød** 2139-2039. Længere inde **rød** 2137+2037 og **gul** 2133+2033.

Som forgrund passerer kl. 13.25½ **gul** 2134+2034 med et tog fra **Lp** (Fakse Ladeplads).

Til højre i billedet er afbilledet i det **gule** visne græs er to fladvogne. *Hvilke numre har de?* Der er nu 18 minutter til "mit" næste tog afgang mod **Lp**, så det er der tid til at lede efter numre.

Den nordligste har fået monteret et stort skilt **UDRANGERET** og Scandia nummer 1894. Årstallet er næsten rustet væk.

Bivognen er regionstog Tb 106. Ev 4,2 t. Lv 14,2 t. REV 10 01.

Bag de to togsæt langs det høje hegn mellem **mdt Hw** og strækningssporet mod **Lp** er sydligst parkeret **gul** trolje RT 105 + Ks med nedklappet sidelem, så nummeret ikke kunne læses.

Hov, der holder to grønne **BP**-tankvogne og fire andre godsvogne, i alt 6 gsv. Nu er der kun 11 minutter til afgang plus løbetid til perron 1. De må fotograferes, hvilket er hurtigere og nemmere end at notere vognumre. Fra N i samme spor (antagelig spor 4):

**BP ZE 503379**

**Østbanen 700 18(5)4(2)** Kun de tre cifre 18 og 4 er hvide og umiddelbart synlige. Den sortere maling, hvor der har stået 700 ses tydeligt.

**intet nummer på nummerpladen.**

— **TEXACO** Hjemsted: KØGE 700 1 801

40 86 DSB 945 1 254-7 Tjenestegodsvogn (ex litra E) med et stort skilt **UDRANGERET**.

E-vogn uden numre med et stort skilt **UDRANGERET**.

Se godsvognene på Google Earth, dateret **søndag 1. januar 2006** (selv om der er blade på træerne). De fire nordligste er fjernede.

Nu er der kun 8 minutter til togafgang, og de skal løbes og købes en billet, så der er ikke tid til at kigge efter stelnumre. En stålborste er heller ikke medbragt.

### At købe rejsehjemmel

En returbillet fra **Kj** til **Rd** (Rødvig) blev købt for 56 kroner ved det vestligste billetsalg i **Kj**.

30 kroner koster en billet **Hw-Lp**. Billetten har ikke gyldig til et antal zoner, eller man kan rejse på den i en time eller to, så der må købes en billet i **Lp** på de tre minutter, hvor tog 173754 bliver til tog 173757 samt at fotografere. Dét billetsystem er ikke beregnet til passagerne kan køre tilbage med det samme tog, de er kommet med.

Da billetten til **Lp** var købt, var der ingen mønter til at købe en ny billet i **Lp**, og billetsalget på forgretningsstation i **Hw** er kun åbent mandag-fredag 6.45-13.45. Heldigvis ligger der en fortovsrestauration på græsplænen på forpladsen, hvor en venlig ekspedient ville veksle en halvtredser til mønter.

### Banen til Lp

Kl. 13.46½ (-3½) afgår tog 173754 (Kj-Lp) trukket af 2038+2138.

I **Karise**, km 17,5, er perronen foran stationsbygningen erstattet af et plankeværk. En øperron befinder sig mellem spor 1 og spor 2.

Den tidligere **Fakse** stations- og toiletbygningen ligger i km 24,5 bag høje træer.

**Fakse Syd** (tidligere **Stubberup**) har kun ét sporskifte. Lokopersonalet savner meget et sporskifte mere, så det vil være muligt at krydse dér. Her begyndte min første tur **søndag 6. august 1970** på banen med FJ 1 som trækraft, og en DSB-godsvogn (muligvis G1m) fungerede som bastardkobling til BF + B + ? + 2 Cl(I) (alle brune). Toget hed tog 406 (Stubberup-Lp), og maskinen kørte med det ene sæt hjul på den midterste skinne. Der var naturligvis stangrækker.

**Lp** har sit omløbsspor liggende, hvor der var kulgård ud for teglværket. En trækran kunne løfte kul op til damplokomotiverne. Tilbagerejse sker med tog 173757 (Lp-Kj) til **Kj** i nutiden.

### I Kj igen

An 14.42 (±0). En "rundtur" på **Østbanen** kan altså nås på 2 timer og tre kvarter med kun 3 minutter vendetid på endestationerne. Skal *de* ses, skal der lægges to timer til!

I spor 3 holder DSB MR 4043+43 der stadig. Det gjorde togsættet også før middag. Læs om begivenheden **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**.

(BL)

## KØREPLANER

Sø 12/12 2010

### Hvilken køreplan er gyldig på lørdage?

**rt regionstog** har udgivet en mørkeblå køreplan over **Østbanen** gyldig fra **søndag 12. december 2010**. De to strækninger er gengivet med hver sin farve, så det er lettere at se – uden at læse teksten, om det er den rigtige køreplan, der er slået op på, når der skal slås op næste gang. God idé.

110R Køge – Fakse Ladeplads

110R Køge – Fakse Ladeplads

og

210R Køge – Rødvig

210R Køge – Rødvig

Hverdage

Weekend og helligdage

Hverdage

Weekend og helligdage

– *Hvad er en weekend?*

I Munksgaards "Dansk Fremmedordbog", 15. udgave, 1997, på side 988 står der:

**weekend** ['vi:-] (-en, -er) tidsrummet fra arbejdstids ophør fredag til søndag

kl. 24, evt. til mandag morgen; fritids- el. ferieperiode der indbefatter perioden fredag-søndag, fx i udtrykket *lang weekend* • eng., egl. ugeende.

Denne definering er ikke entydig, men "trækkes" weekend fra hverdage, må køreplanen på hverdage være gyldig mandag-fredag. Ved at slå op under "Weekend og helligdage", kan en læser regne ud, at "Hverdage" kun omfatter "mandag-fredag". Der er ikke praktisk eller særligt tydeligt.

(BL)

Tog FM 6802 (Ar-Sg), MG, 160 km/t.  
Ar 8.05, Vj 54-56, Sg 10.45

Tog FM 6803 (Sg-Ar), MG, 160 km/t., Sg 11.45, Vj 13.35½-37½, Ar 14.26

Tog FM 6849 (Ar-Hb), MG, 160 km/t., Ar 15.05, Lg 33-34, Hb 15.57.  
Bemærkninger Ar Spor 400/500-gruppen

Tog FM 6850 (Hb-Ar), MG, 160 km/t., Hb 16.15, Lg 16.38-39, Ar 17.05.  
Bemærkninger Ar Spor 400/500-gruppen

Tog FM 6851 (Ar-Fa), MG, 160 km/t., Ar 17.40, Vj 18.32½-33½, Fa 18.49.  
Bemærkninger Ar Spor 400/500-gruppen

Tog FM 6854 (Fa-Ar), MG, 160 km/t., Fa 19.50, Vj 20.04-05, Ar 20.56.  
Bemærkninger Ar Spor 400/500-gruppen

Kilde: toganmeldelse nr. 7395

(BL)

On 9/3 2011

---

### Befordring af materiel

Tog FM 8837 (Ar-Lg), MF, 180 km/t., Ar 15.26, Lg 15.49½.

Tog FM 8840 (Lg-Ar), MF, 180 km/t., Lg 17.03, Ar 17.26.

Kilde: Toganmeldelse nr. 7956

(BL)

## GODSVOGNE

On 9/3 2011

---

### Ordinær godsvogn i Rd?

Et par spor fra **Post 2** i **Rd** holder 31 86 455 6 069-5 DSB Sgns læsset med to brune containere i umage størrelser. Den ene står der "tex" på. Godsvogntypen ser ordinær ud, men der er ingen aflæsningsmuligheder dér, idet der er spor på alle fire sider. Containerne kunne indeholde reservedele til DSBM på **mdt Rd**.

t  
e  
x

(BL)

## FÆRGER

Ma 7/3 2011

---

### Udenlandsk færge gæster Ahv

På denne skønne forårsdag med klart solskin fra en lyseblå, skyfri himmel er det oplagt at fotografere litra MQ "et sted mellem **Bak** (Skolebakken), **Eu** (Europaplads) og **Ar** og så som baggrund at få de skibe, der måtte ligge i **Ahv** (Århus Havn). I **Bassin 1**, ved **kajnummer 12**, ligger en lille, forfalden færge med hvid overbygning, blå klædninger og med et rustbrunt fribord. De blå klædninger er grundet med samme brune farve, så der må være brugt grunder til rustbehandling. På klædning står **NOLA**, **Strängnäs**. Med bogstavet "ä" må der være et svensk stednavn. Det må undersøges derhjemme, hvor dens hjemhavn findes.

Dagen efter i samme skønne solskin ligger færgen det samme sted.

**Strängnäs Kommune** er en kommune i **Södermanlands Län**.

Kilde: [http://sv.wikipedia.org/wiki/Str%C3%A4ngn%C3%A4s\\_kommun](http://sv.wikipedia.org/wiki/Str%C3%A4ngn%C3%A4s_kommun)

Byen ligger ved **Strängnäs-fjärden** i **Mälaren**. I 1983 kørte der 6 togpar på strækning 59 **Åkers Ströckebro – Strängnäs** 15 km. Strækningen bygges om, og der kommer en ny station **mandag 9. juni 1997**. **Strängnäs** ligger nu på strækning 58 **Stockholm-Eskilstuna-Arboga**.

M/F Nola står ikke i skibslisten [http://www.aarushavn.dk/dk/skibe\\_i\\_havn/skibslisten/](http://www.aarushavn.dk/dk/skibe_i_havn/skibslisten/) for **Aarhus Havn**.

Færgens navn var **Nola** i årene **2000-2006** og blev solgt til **Danmark** i **november 2005** og ejes nu af Dansk Offshore Transport, **Egå** (Lars Bo Nielsen, **Egå**).

Kilde: <http://www.fjordfaehren.de/ssf/foto/226.htm>

## Kort over Ahv

En oversigt over pier, havnebassiner og kajnumre findes i magasinet "Aarhus Havn Marts 2011" side 31 på <http://webhouse.ipapercms.dk/AarhusHavn/BladetrhusHavn2008/Havnebladmar2011/marts2011>, 48. årgang. Den nye nedkørsel til **Spanien** er indtegnet, men den gamle er ikke slettet.

## Ny færgeterminal i Miljøhavnen

► Det har længe ligget fast, at Mols-linjen på sigt må forlade den nuværende færgeterminal på Pier 3 i takt med, at bebyggelsen af de bynære havnearealer skrider frem. Men hvornår og hvor – bortset fra et sted på Østhavnen – har hidtil videre stået uklart. Nu har Aarhus Havn en plan, som i forståelse med Mols-linjen er sendt til kommunen. Havnen foreslår en placering i den såkaldte Miljøhavn yderst på Østhavnen, lidt sydøst for containerterminalen.

## Kan være klar i 2015

...

Kilde: <http://webhouse.ipapercms.dk/AarhusHavn/BladetrhusHavn2008/Havnebladmar2011/marts2011>, 48. årgang, side 8-10

Læs mere og se en tredimensional tegning af den nye færgeterminal.

At fotografere byen **Ar** med tog mellem **Øs** (Østbanetorvet) og **Bak** fra **Mellemarmen** (med morgensol i ryggen) bliver ikke muligt i fremtiden, for **Aarhus Kommune** er ved at etablere en helt ny bydel på **Pier 2** på de nordlige havnearealer og ønsker at knytte havnearealerne mellem **Nørreport** og åens udløb ved **Mindet** tættere til byen. Se <http://www.trafikvednordhavnen.dk/Default.aspx?ID=22>

Se er havnekort på [http://www.aarushavn.dk/dk/aarhus\\_havn/kort\\_over\\_aarhus\\_havn/](http://www.aarushavn.dk/dk/aarhus_havn/kort_over_aarhus_havn/) (BL)

## FASTE ANLÆG

Ma 7/3 2011

### Skilteskov ved indkørselssignal til Ar

Fra perronen i **Eu** (Europaplads) ses til venstre bugserbåden Hermes, **Ahv**, i midten kl. 16.16 (-½) DSB MQ 4925+25 + 4924+24 passere. Højre dekoration er indkørselssignalet til **Ar** (SR-signal 6.2.4.) med fem undertavler:

40 km hastighedstavle.

I

62 (I 62 er indkørselssignalnummer).

● (SR-signal 11.6) gældende for ovk 03/01.

Radio

D-29 Radio D-29 (SR-signal 17.39).

ATC

(SR-signal 17.27).

Ved siden af står:

Fast hastighedsnedsættelse **40** (SR-signal 16.2.2.).

I-signalet er et trebegrebsignal, så begge 40-skilte vil altid være gældende.

Bagved er et uordenssignal:

● ● (SR-signal 11.4) gældende for ovk 03 i km 0,8 er delvist gemt.

Foran indkørselssignalet:

S

(SR-signal 17.18., standsningsmærke), som lkf skal standse ved "Stop".

**9 signaler** må siges at være en skilteskov for en lkf at iagttage.

## Eu

En cykel – parkeret op af en stander med stationsskiltet **Europaplads** – slutter indramningen af. Trinbrættet ser umiddelbart ud til at være i brug, men der er billetsalgsautomat i læskuret. **Eu** er også i publikumskøreplan 72 afført som et standsningssted, men samtlige personførende tog er gennemkørende. Afsløret. Kigges der i gamle publikumskøreplaner, ophører standsninger ved **Eu** med udgangen af K 05 **lørdag 7. januar 2006**; over 5 år uden standsende tog.

Det er lige som i tjenestekøreplanerne, når et trinbræt eller sidste sidespor nedlægges, kan dets navn tilsyneladende aldrig fjernes, da så vælter den elektroniske koordinering mellem **banedanmark** og DSB's køreplaner. Eksempelvis står **Per** (Den Permanente T) i km 3,8 og **Arn** (Arnbjerg T) i km 73,7, nedlagt 16. juni 2003, der stadig. Mærkelig nok kan nye holdsteder trykkes i TK!  
(BL)

### For kort taletid til "Marie"

I dag har nogen opdaget, at hastighederne er for høje på stationer, hvor varslingsanlægget "Marie" med "Gå ikke over sporet, der kommer tog, gong", findes. Derfor udsendes der straks rettelser for

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
<b>35. Sd-Sj</b>						
Hammerum	65,5	65,1-65,5	40	Straks	24.00	Banens tilstand
<b>35. Sj-Sd</b>						
Bording	51,8	52,1-51,7	40	Straks	24.00	Banens tilstand
Ikast	59,4	60,6-59,3	75	Straks	24.00	Banens tilstand
<b>32. Lg-Str</b>						
Stoholm	57,0	56,3-57,6	100	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg
Højslev	64,9	64,1-65,1	100	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg
Vinderup	89,2	88,6-89,8	75	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg
<b>32. Str-Lg</b>						
Vinderup	89,2	89,8-88,6	75	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg
Højslev	64,9	65,8-64,1	60	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg
Stoholm	57,0	57,6-56,3	80	Straks	24.00	Pga. kort taletid for varslingsanlæg

Årsagsbeskrivelse: For kort taletid "Marie" ved gennemkørende tog.

Kilde: Rettelse til La nr. 063-071, **mandag 7. marts 2011**. {065 kendes ikke}

På strækning **31 Es-Str** findes der intet varslingsanlæg i **Lm** (Lem) spor 1, **Uf** (Ulfborg) og **Vem**. Derfor er der en Fast hastighedsnedsættelse **75** begyndende 0,2-0,0 km før stationsmidten, hvor perronovergangen findes eller ligger tæt ved, og sluttende 0,0-0,2 km efter.

Da det opdages, at det er farligt gennemkørende tog kører med strækningshastigheden igennem stationerne på **Silkeborgbanen** og **Langåbanen**, etableres La.

**Hu-Ik:** At La **75** begynder i km 60,6 i stedet for ved stationsgrænsen til **Ik** i km 60,0 skyldes, at der i forvejen er en Fast hastighedsnedsættelse **80** i km 60,6-60,2.

Når der er 0,6 km fra I-signalet til perronovergangen, er der La **75**.


Når der er 0,8 km fra I-signalet til perronovergangen, er der La **100**.

Hvis sådanne afstande og hastighedsnedsættelser bliver gældende, må der skulle være meget større hastighedsnedsættelser på **Vestkystbanen**, hvor der ingen varslingsanlæg er i **Lm**, **Uf** og **Vem**.

– Hvad med La **40** eller La **20**?

### La i Hø

Lokopersonalet har undret sig under, at SR-signal 16.2.4. ▲ "Hastighedsnedsættelse ophører" først står med stationsgrænsen i udkørselsenden. Den er længste La forekommer før og efter **Hø** (Højslev) i kørselsretning **Sk-Sm** (Stoholm). Der findes 4 La **75** på Langåbanen grundet 6 usikrede ovk: 25-26, 33, 44-45 og 90. Oversigten varierer fra 250 til 550 m.

Usikret ovk 90 med svingbomme  ligger i km 65,7, og der har været en La **75** i begge kørselsretninger i omkring 4 år. I kørselsretning **Sk-Hø** er der oppe i kurven opstillet SR-signal 17.3 **GIV AGT**.

Km 65,8-65,1 har indtil i dag har La **75**.

Km 63,3 er stationsgrænsen.

Km 64,9 er stationsmidte. Gennemkørselshastighed **spor 1** er **120**.

Km 64,1 er stationsgrænse mod **Sm**.

**Mandag 7. marts 2011** er der indført i

km 65,8-64,1 La **60** over 1,7 km!

Varslingsanlægget – farepunktet – befinder sig i km 64,9, og når et tog fra **Sk** er standset ved perron i spor 1, er varslingsanlægget "Marie" passeret. Når et tog sætter i gang, er der stadig 0,8 km ud til stationsgrænsen, hvor SR-signal 16.2.4. ▲ "Hastighedsnedsættelse ophører" er opstillet. Normalt kører litra AR 75 km/t. ved denne stationsgrænse, og det kan undre, hvorfor ▲ først står her, så tog skal snegle ud af stationen med 60 km/t., når farepunktet er passeret.



## La i Sm

Fra stationsgrænsen i østenden af **Sm** er der 0,7 km ind til "Marie" i km 57,0. Med 120 km/t. vil det tage 21 sekunder at nå dertil. Der er nu La **100** gennem hele stationen fra km 56,3-57,6, **1,3 km!** Det vil tage 0,7 km divideret med 27,8 km/s = 25,2 sekunder til perronovergangene passeres af en gennemkørende tog.

## Usikret overkørsler på fri bane

Når varslingstiden for "Marie" ikke er lang nok til at køre med strækningshastigheden – 120 km/t. på **Langåbanen** – igennem stationerne, kan det undre, at det er tilladt at køre 120 km/t. over usikrede ovk på fri bane. Nogle steder står SR-signal 17.3. **GIV AGT** og 17.4. **GIV AGT i usigtbart vejr** 250 m foran en usikret ovk. Med 120 km/t. – svarende til 33,3 m/s – tilbagelægges de 250 m på 7½ sekund. Der findes ingen belysning ved de usikrede overkørsler på fri bane.

– Hvorfor må tog køre 120 km/t. dér?

## Thybanen

Thybanen er 73,6 km lang og strækningshastigheden 75 km/t. Der er 80 usikrede overkørsler og niveauovergange. Flere af de usikrede ovk krydses af asfalterede veje, og ikke alle ovk har opstillet **GIV AGT**. Der, hvor der står SR-signal 17.3. og 17.4., er afstanden til ovk typisk 150 m. Med 75 km/t. køres der 20,8 m/s = 7½ sekund før passage.

– Burde der ikke være La 60 foran samtlige usikrede overkørsler, da ingen har et varslingsanlæg "Marie"?

(BL)

To 10/3 2011

---

## Olieforsyning og vask i Es

Nu kan der igen forsynes i **Es**. Med litra AR kan det gøres med ét stop ud for mærket **AR** ud for vinduessprossen. Vaskeanlægget fungerer igen. (p)

(BL)

Fr 11/3 2011

## “ Et lille stykke af Roskildes kulturhistorie forsvinder

I disse dage er et lille stykke af Roskildes kulturhistorie ved at forsvinde: DSB Ejendomme er i færd med at nedrive pakhuset ved perron 1. Synd at denne pæne bygning, som ellers fint indgik i harmoni med den fredede stationsbygning, nu forsvinder. Bygningen har jo ellers gjort god gavn gennem tiderne, seneste som cykelstald (og cykelhandler) og

burde være blevet liggende (f.eks. som galleri) som en fin kontrast til det massive byggeri (Røde Port), som nu skal opføres på den anden side af sporene.

Når man nu er i gang med at rive ned, så burde DSB også fjerne den efterhånden skumle "glasveranda", også på perron 1, som skæmmer den fredede stationsbygning. Meningen, da den blev

opført, var jo at man kunne sidde ned og nyde en forfriskning eller lidt spiseligt, men DSB's servicekoncept er jo ikke længere indrettet på dette, og da DSB ikke har ønsket at udleje bygningen, har den de seneste år kun været benyttet til lager – mørkelagt med tildækkede vinduer – og er derfor ikke længere nogen prydelser for omgivelserne.

Kilde: Roskilde Avis, **fredag 11. marts 2011**, side 33. **Peer Kurland**, Søndervang 22, Roskilde.  
(BL)

Lø 12/3 2011

---

## Mdt Hg

Remisen eksisterer stadig, og pladsen, hvor litra ML er blevet skrottet er ikke blevet byggemodnet. På Helsingør Kommuneatlas side 45 er remisen indtegnet med signaturen \$ Høj bevaringsværdi. Stationsbygningen er % Fredet bygning.

Kilde:

<https://helsingorkommune.dk/Borgere/bolig-og-byggeri/Fredede%20og%20bevaringsvaerdige%20bygninger/Kommuneatlas.aspx>

Der kan ikke findes en lokalplan for arealet foran remisen på **mdt Hg** under "Helsingørs centrale bydel findes nedenstående lokalplaner og byplanvedtægter" på

<https://helsingorkommune.dk/Borgere/bolig-og-byggeri/Find%20din%20lokalplan/lokalplanoversigt/Helsingor%20centrale%20bydel.aspx>

Den tresporede remise må derfor antages at skulle bevares, og det er en drøn for klubberne at få materiel indendørs. Læs og se et billede af ukrudtet på **mdt Hg** i *Jernbanen* nr. 1 **februar 2011** side 36. (BL)

Ma 14/3 2011

---

### Nedrivning af et lille stykke af kulturhistorie er i gang

Det **gule** pakhuis i **Ro** er ved at blive blevet revet ned. Det er sket fra østsiden, og kl. 11 er en gravemaskine nået igennem to tredjedele.

Den næste bygning, der måske også skal rives ned må være den større, **gule** bygning lidt tættere på stationsbygningen. Den er heldigvis fredet, så det rives ikke ned.

(BL)

## UDLAND

Lø 12/3 2011

---

### Ein bunter Nachmittag an der Nürnberger Güterbahn (m6B)

Dann kam auch schon die Vormeldung der ersten Überführung aus Fürth, so daß ES 64F4-202 mit dem IC4 für die DSB auf ihrem Weg Richtung Eibach festgehalten werden konnte.(16:16 Uhr)

Kilde: <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,5296441>, Drehscheibe Online  
Foren: 03 Sichtungen, 52 8195, **lørdag 12. marts 2011 kl. 18.18**

*Er det mon til Henriksen eller Libyen?*

(JSL via BL)

Ma 14/3 2011

---

### T66K 714 i nye (danske) farver

<http://www.postvagnen.com/forum/index.php?id=444792>

(JSL via BL)

Ti 22/3 2011

---

### Slut med SJ X31 og lidt om Greenspeed m.m.

Fra **tirsdag 22. marts 2011** afleverer SJ deres X31-motorvogne retur til länstrafikselskaberne, så efter denne dag må det være slut med disse motorvogne – og vel omkring halvdelen af SJ's kørsel til **Kh**.

(JSL via BL)

## DIVERSE

Ma 28/2 2011

---

### Vestbanen reddet fra lukning: Nye tog og en renovering de kommende år

**VEJLE-VARDE:** Vestbanen kan fortsætte efter sommeren 2012, når den nuværende kontrakt med Arriva udløber.

Privatbanen blev reddet efter en maratondebat i Region Syddanmark i Vejle, som endte med en hensigtserklæring om, at pensionister skal have gratis billetter og at takstforhøjelser for studerende ruller tilbage.

Det er Dansk Folkeparti, der vil sikre bedre forhold for pensionister og for studerende, og det var partiets pris for at stemme for forslaget.

Med i beslutningen er, at regionen vil gå i dialog med trafikelskaberne for at sikre pensionister og studerende.

Regionen vil også kompensere trafikelskaberne, men DF fik ikke en garanti for et krav om at sikre de svage grupper.

Men Vestbanen bliver renoveret, og der kommer nye tog.

DF, SF og S stod bag forslaget med hensigtserklæringen.

Kilde: **tirsdag 1. marts 2011** 8.00

<http://www.jv.dk/artikel/1075533:Varde--Vestbanen-reddet-fra-lukning--Nye-tog-og-en-renovering-de-kommende-aar>

(BL)

### **Samspelet mellem sø- og banegodstransport skal styrkes**

► Selv om vi stadig befinder os i en krisetid, er der klare tegn fra godstransporterhvervet, at udviklingen er ved at vende.

Det danske godserhverv har oplevet betydelig vækst i de seneste år, med fremgang for godstransporter på vej, bane og for containertransporter.

...

Aarhus Havn har i kraft af sin position som Danmarks største containerhavn, moderniserede banespor, og beliggenheden tæt ved nogle af Danmarks vigtigste industriområder særdeles gode forudsætninger for at blive en central aktør i et stærkt fremtidigt samspil mellem sø- og banegodstransport.

Aarhus Havn kan dermed sammen med andre havne også yde i vigtigt bidrag til målsætningen fra den politiske aftale "En grøn transportpolitik" om, at der skal ske en styrkelse af gods på jernbanen. ■

Kilde: <http://webhouse.ipapercms.dk/AarhusHavn/BladetrhusHavn2008/Havnebladmar2011/marts2011>, 48. årgang, side 8-10. Af Carsten Falk Hansen, direktør i Trafikstyrelsen

### **Følgende containertog kører:**

Tog G 8751 (Ar-Fh), **tirsdag 14. december 2010 – 7. juni 2011, Ar af 6.32.**

Tog G 8750 (Fh-Ar) **onsdag 15. december 2010 – 8. juni 2011, Ar an 16.30.**

Tog G 9260 (Ar-Htå) **onsdag og fredag, Ar af 22.22.**

Tog G 9261 (Htå-Ar) **fredag, Ar** an 3.40.  
Tog G 9263 (Htå-Ar) **lørdag, Ar** an 19.05.  
Tog G 9264 (Ar-Htå) **søndag, Ar** af 22.32.  
Tog G 9265 (Htå-Ar) **tirsdag, Ar** an 1.50.  
(BL)

On 9/3 2011

---

### **Pendler du i bil til Fredericia?**

Så har Fredericia Cykelby & DSB et godt tilbud til dig i perioden fra d.1. april – 30. juni. Stil bilen og få 3 måneders:

- Gratis og personlig pendlercykel
- Gratis togtransport
- Aflåst cykelparkering i Fredericia

Læs mere på [www.FredericiaCykelby.dk](http://www.FredericiaCykelby.dk)

**DSB**

FredericiaCykelby.dk

Kilde: **Morgenavisen** Jyllands-Posten, **Udland**,  
**lørdag 12. marts 2011**, side 11

(BL)

On 16/3 2011

---

### **Tag din cykel med S-toget kvit og frit**

#### **S-tog gør det nemt for dig og din cykel**

S-toget er meget mere end en smutvej. Fx kan du tage din cykel gratis med i S-toget, og som medlem af S-more får du bl.a. 20 % rabat på udvalgte cykelmotionsløb, aflåst cykelparkering på flere stationer og masser af tilbud hos Jupiter Cykler, læs mere på **dsb.dk/s-more**

**DSB**

*kom med*

Kilde: **URBAN**, **onsdag 16. marts 2011**, side 9  
(BL)