

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 21. august 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 10/8 2011

MF på Lille Syd

Lørdag 20. august 2011 hørte jeg, at der **onsdag 10. august 2011** kørte MF i et par tog på **Lille Syd**. Der var sendt fem MR-sæt til **Fa** og derfor ikke materiel nok til at køre de planmæssige tog.

Lidt efterforskning viser, at **MF sæt 77** kørte følgende tog: RØ 1238 (Nf-Kh), herefter blev den sendt til **Ro** i M 6023 (Kh-Ro) og kørte RØ 3445 (Ro-Næ), RØ 2456 (Næ-Ro) og RØ 2455 (Ro-Næ), hvorefter toget kørte M 6024 (Næ-Kh) og blev sat ind i RØ 3577 (Kh-Kb).

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

To 11/8 2011

En tur forbi Lemvigbanen

MjbaD **MX 26** holdt i remisen i **Lmv**, og reservestyrevognen modtaget fra **Odder** stod fortsat ved pakhuset. Sidstnævnte var vist ellers blevet foræret bort til en kommende funktion som turistkontor eller noget i den stil.

Den solokørende **Ym 15** varetog Struer Jernbaneklubs kørsler på **Bjergbanen**. Der så ud til at være fornuftigt belagt på denne næstsidste køredag.

Bjergbanen

Havneområdet i **Lmv** skal i den kommende tid gennemgå en del ændringer, hvorved en god del af det gamle havnemiljø vil forsvinde, og det hele vil blive noget tivoliseret. Efter opstillede informationsplancher må det uvægerligt betyde, at havnebanen afkortes. Sporet fører fortsat helt om til det sted, hvor der lå en trælasthandel, som var havnebanens sidste godskunde. Denne trælasthandel er nedrevet inden for det sidste par år, og havnesporet var nogle år forinden gjort ufarbart kort efter **Bjergbanens** normale "trinbræt" ved, at der var lavet et "bump" på asfalten, som jernbanekøretøjer ikke kan passere. Det er heldigvis nævnt på **Lemvig** Kommunes hjemmeside, at **Bjergbanen** fortsat er tiltænkt et trinbræt på havnen, og det bliver ifølge folkene fra Struer Jernbaneklub omtrent, hvor det nuværende er – eller en smule tættere på stationen.

Tog 970 (Røn-Vem)

Dagens godstog fra **Rønland** bestod af MjbaD **MY 28** + en enkelt bogietankvogn. Det rangerede fra **Cheminova** op i hovedsporet umiddelbart efter passagen af sydgående tog 320 (Thb-Vem) kl. 15.52 og afgik derefter i noget nær stationsafstand efter dette tog. Da jeg senere kom til **Lmv** kort efter kl. 17, holdt godstoget fortsat dér; men det skal også først afgå kl. 17.40.

Cheminovagodstog én gang hver uge

I **Rønland** havde jeg stillet bilen på læssevejen, og mens jeg stod og ventede på at se godstoget rangere op fra **Cheminova**, svingede en anden bil ind på læssevejen. Det viste sig at være **Cheminovas** (jernbane)transportansvarlige, som bare lige som en servicemeddelelse fortalte min kone, der sad i bilen, at man inden længe vil gå ned på kun at køre én gang om ugen. Man vil så senere igen komme op på to ugentlige kørsler. Jeg blev ikke klar over, om det er **mandags**kørslen eller **torsdags**kørslen, man i en periode vil spare væk – og ej heller, hvor lang denne periode vil blive.

(LuJ via BL)

Fr 12/8 2011

I **Bonnet** indtraf en kollision mellem bil og tog, beskrevet i Dagbladet **Holstebro fredag 12. august 2011**. Jeg er ikke klar over hvilken Ym eller Ys, det gik ud over.

(LuJ via BL)

Slap mirakuløst fra at køre ud foran tog

Fører slap tilsyneladende stort set uskadt, da han kørte ud foran toget på St. Bonnetvej i Bonnet.

Eksport af Y-tog til Peru

Jan Pedersen og JSAsr fortæller, at man **mandag 15. august 2011** formiddag er i færd med at læsse styrevogne fra Østbane Y-togene på blokvogne i **Nsk**, men at de først ventes at køre fra **Nsk tirsdag 16. august 2011** aften. De otte Y-togsvogne udskibes til **Peru** fra **Hamburg mandag 29. august 2011**.
(JSL via BL)

Østbane Y-togene til Peru

De fire blokvogne kører fra **Nsk** til **Rf** ved 20.30-tiden **mandag 15. august 2011**. De har tilladelse til at køre i **Tyskland** mellem 22.00 og 06.00, så der bliver desværre ingen fotos med Østbane Y-tog på **Femern-broen**.

I **Hamburg** skal Y-togene læsses af på **Am Kamerunkai 5, D-20457 Hamburg**. Oprindeligt var udskibningen planlagt til **mandag 29. august 2011**, men skibet er før på vej, og muligvis læsses Y-togene allerede **lørdag 20. august 2011 – søndag 21. august 2011**.

De sidste fire motorvogne ventes sendt af sted **onsdag 17. august 2011** på samme tid.
(JSAsr via JSL via BL)

FASTE ANLÆG

On 17/8 2011

Ombygget ovk 233 åbnet for vejtrafik

Ved ovk 233 i km 100,6 (Td-Bs) lå **Bsm** (Borris Mergelspor) i årene 1918-1927.

Kilde: [TV/Midt-Vest](#), **onsdag, 17. august 2011** kl. 22.27
(BL)

Ma 22/8 2011

Rettelsesblade 4351-4358 til TIB (V)

Strækning 31 Es-Str-Es

Es-Str: Side 449-35 fra **mandag 30. juni 2008** erstattes af side 449-36. Ændringer i **Ho:** Togvejen ud fra "Pladsen" med 40 km/t. i udkørselshastighed er fjernet og erstattet af blindspor 4 og 5. Varslingsanlægget i spor 1 er ikke vist.

Str-Es: Side 454-32 fra **mandag 7. juli 2008** erstattes af side 454-33. Ændringer i **Ho:** "Pladsen" ændres til blindspor 4 og 5 med 40 km/t. i udkørselshastighed. Varslingsanlægget i spor 1 er der stadig.

Ho-Vj: Ændringer i **Ho:** "Pladsen" ændres til blindspor 4 og 5 med 40 km/t. i udkørselshastighed. Varslingsanlægget i spor 1 er vist.

Vj-Ho: Ændringer i **Ho:** Togvejen ud fra "Pladsen" med 40 km/t. i udkørselshastighed er fjernet og erstattet af blindspor 4 og 5. Varslingsanlægget i spor 1 er vist.

Strækning 34 Str-Ti-Str

UI-Hw (Uglev-Hvidbjerg): Ovk 35a i km 21,2 er rykket til km 21,1.

Ingen ændringer i virkeligheden. Der er La **60** fra km 20,2 til 21,3, stationsgrænsen til **Hw**, hvorfra Fast hastighedsnedsættelse **50** begynder og gælder til km 21,9 som stationsbygningsmidte i **Hw**. I La angives årsagen til La **60** at være "Sen tænding af ovk 35a". Fra tændkontakterne er der cirka 1 km til ovk 35a, så der kan god bremseafstand, før den "sene" overkørsel nås.

Kilde: **TIB (V)** rettelsesblade 4351-4358, **mandag 22. august 2011**
(BL)

UDLAND

To 30/6 2011

Altmark Rail kørte MY 1155 fra Strabag Rail. MY 1155 er Altmarks tredje MY og var hensat med skader hos Strabag. Nu repareres den, og efter lakering er den klar til at køre for Altmark Rail, der holder til i **Oebisfelde**.

(JSL via BL)

Leverance af MG fra Italien til Danmark

På vej til **Italien** på ferie kom der lige et meget velkendt syn frem på skinnerne i **Brenner-passet** under en kørepause. En IC2 trukket af 3 elektriskere. Mindre kan nok ikke gøre det, når et dansk tog skal sikkert frem.

(Ikf via BL)

Billederne viser forrest ES 64 U2-029 + grå elektriker + grå elektriker med **gule** fronter + antagelig DSB MP 5704, for MG 5704 holdt i **Pa onsdag 20. juli 2011** og kom til **Øm** (Mølleengen) **torsdag 21. juli 2011**.

På en køreledningsmast er der malet 111,19. **Abzw Steinach/T. 4 (Breenersee)** ligger i km 111,4, og **Breenersee** ligger i km 110,9 i kote 1351. Billederne således taget i **Østrig**.

(BL)

Ti 26/7 2011

Det danske EU-formandskab

Når Danmark overtager EU-formandskabet, vil indførelsen af 25 meter modulvogntog i EU have topprioritet. Transportminister Hans Christian Schmidt har udtalt sig i et interview i Deutsche Verkehrs Zeitung fra **tirsdag 26. juli 2011** og er angiveligt meget optimistisk. Han forventer ikke en generel tilladelse, men at modulvogntogene tillades mellem EU-lande og/eller regioner.

Heldigvis er der i brede kredse i Tyskland stor modtand mod monstertrucks, bl.a. med henvisning til trafikssikkerhed samt til at broer og autoværn ikke er dimensioneret til de tunge biler.

Herhjemme breder lastbilerne sig til gengæld, bl.a. vil havnene i **Aa** og **Næ** have adgang for modulvogntog, noget der vil bringe lastbilerne ind i områder med stor trafik med bløde trafikanter, *men de bløde trafikanter i Danmark er måske mere solidt konstrueret end tyskernes broer og autoværn?*

Efterhånden som modulvogntogene breder sig vil vejtransportens bedre konkurrenceevne uvægerligt flytte gods fra bane og nærsøfarten, og så bliver de påberåbte fordele for miljøet og fremkommeligheden på vejene pludselig til en ulempe ...

(JSL via BL)

Lø13/8 2011

REJS SOM POIROT

Veterantoget Bluebells Railway tøffer adstadigt gennem Sussex' smukke landskab.

Hos Bluebell Railway er detaljerne i orden – også når det gælder bagage og rejsegods, der venter på stationen.

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **explorer**, **lørdag 13. august 2011**, side 19.

Et kapløb med tiden

Prøv at klikke på <http://www.bluebell-railway.co.uk/bluebell/ext/extprog.html> og se en filmscene med en varighed 8:07. Klik på det store, flotte damplokomotiv fra Southern Railway "West Country" class 34059, hvorefter der høres nogle dejlige, runde dampslag. Der er bygget 110 maskiner i nummerserien 34001-34110 (continued) i årene 1945-1950. I 1957 begyndte en ombygning af maskinerne, hvorved strømlining blev fjernet. I 1961 var 55 af dette litra ombygget.

Det koster 25 £ per ton at køre affald bort med godstog, hvor vejtransport koster 39 £. Der kan være 50 tons i **gul**, åben godsvogn. Der kommer nye affaldsaffgifter i **april 2012**, hvorefter det vil koste 69 £ per ton at få det gamle affald væk. Samlet vil det koste 2.000.000 £ at få genåbnet strækningen igennem affaldsberget fra 1960'erne og 1970'erne. We need your help! You can pay ... Læs om projektet, der begyndte i **juli 2011**, på <http://www.bluebell-railway.com/event/destination-east-grinstead/>

Hvor i England ligger Bluebell Railway?

Hjemmesiden mangler et luftfoto eller et kort med målestok til at vise, hvor affaldsberget befinder sig. Så må landinspektøren gå i gang med at finde ud af, hvor i **Sussex Bluebell Railway** ligger. Endelig opdages under Timetable & Fares en pdf-køreplan, 2011 TIMETABLE 3, der efter at være downloadet viser et vej- og jernbanekort. Det er ikke særligt brugervenligt for **Bluebell Railway** at "gemme" sig på denne måde. De lokale (englændere) ved måske, hvor det ligger, men for fastlandseuropæere er det "fremmed land".

Den første fornemmelse af, hvor det i **England** ligger, fås, når det på kortet ses, at **Gatwick Airport** ligger "lige" VNV for banen. Er man vant til at flyve via **London**, kender man dén lufthavn. Åbn Google

Earth og indtast "East Grinstead" i søgefeltet, og vupti svæver man over byen, hvor sidebanen fra **Groydon** ender.

Hill Place Farm Bridge

I **East Grinstead** ender BR, og det må være herfra godstogene kører det gamle affald bort. Detektiven følger traceen mod SV. Google Earth af fra **2011**, og der ligger ingen skinner i traceen, men et spor må være lagt i sommeren **2011**, for undervejs ud til **Hill Place Farm Bridge** er der flere billeder at bese, der viser broen i filmen og gravearbejdet, blandt andet

<http://www.panoramio.com/photo/16773498?source=wapi&referrer=kh.google.com>

– *Hvor langt er der igennem affaldsbjergtet til traceen dukker op igen?*

Med Linial, Sti i Google Earth måles der fra **Hill Place Farm Bridge** til traceen igen er synlig på den anden side af vejbroen med **Imberhorne Ln** 550 meter. Tænk, det koster 2 millioner GBP at fjerne affaldet fra denne gennemskæring. Den må meget dyb.

Hvor lang er Bluebell Railway?

Der er heller ikke lykkedes at finde banen længdes (i miles), så igen må Linial, Sti i sving. Der er

Km 0,0	East Grinstead
Km 3,5	Kingscote
Km 10,2	Horsted Keynes (tidligere forgreningsstation)
Km 17,4	Sheffield Park

Landskabet ser ganske varieret ud – både på billeder på Google Earth, men også på luftfotoene. Der kan ses et tog ved **New Coombe Crossing**, en mark, forspændt damplokomotiv [592](#).

– *Bluebell Railway kunne besøges, når der er et flyskifte med flere timer imellem ankomst og afgang?*
(BL)

On 17/8 2011

70 procent af DB's medarbejdere er utilfredse

Ifølge en intern Deutsche Bahn undersøgelse er 70 procent af DB's medarbejdere demotiverede. Det skriver Financial Times Deutschland. Koncernen siger, at de allerede har reageret på resultatet.

To af tre medarbejdere i DB er frustrerede over deres arbejde. Det fremgår af den stikprøveundersøgelse blandt de 190.000 medarbejdere, som koncernmarketingchef Ulrich Klenke har gennemført.

Ifølge undersøgelsen klager medarbejderne blandt andet over for ringe frihedsgrader, for lange beslutningsveje, ugennemsigtige strukturer og for høje mål eller forældet informationsteknik.

En talsmand for Deutsche Bahn bekræfter undersøgelsen overfor Financial Times Deutschland, men ønsker ikke at gå i detaljer om resultatet. Ifølge talsmanden har Deutsche Bahn allerede iværksat initiativer til at imødegå kritikken og planlægger en landsdækkende medarbejderkonference.

"Vi har indledt en omfattende lære- og forandringsproces", siger talsmanden.

Store udfordringer

Deutsche Bahn har længe kæmpet med en række problemer, herunder forsinkelser og aflysninger i S-tog Berlin. Adm. direktør Rüdiger Grube erkendte for nylig, at koncernen stod overfor store udfordringer.

"Vi ved, at vi, netop når det drejer sig om koncernens image stadig, har meget, vi skal forbedre."

Det gælder åbenbart også for arbejdet med kunderne:

Ifølge Financial Times Deutschland har marketingchef Klenke også fremlagt en undersøgelse af 2000 Deutsche Bahn-kunder fra reklamebureauet Serviceplan.

Omkring spørgsmålet om social og økologisk orientering landede Deutsche Bahn i denne undersøgelse på den næstsidste plads – kun BP fik en dårligere placering.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 17. august 2011**

(JSL via BL)

Lø 20/8 2011

En naturpark grundlagt på stål

Findes der et sted i verden, hvor man kan se, hvad der sker, når man blander et rangerterræn og en urskov? Ja, i det sydlige Bertin, hvor varme og kolde krige har skabt en spændende jernbane-naturpark. Jernbane Tidende har kigget nærmere på fænomenet.

Kilde: [Jernbane Tidende](#), 113. årgang, nr. 4/September 2011, side 26-27

Blandt de fire billeder fra junglen er der et af DR 50 3707-2; det næsthøjeste 50³⁵-nummer. Et sideskud af maskinen kan ses på <http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/natur-park-suedgelaende/uebersicht/>, vælg BILDGALERIEN, se PARK 'GESTALTUNG', billede 2 af 10.

(BL)

DIVERSE

On 17/8 2011

Vand og atter vand

Så hældte himlen igen vand ned over landet i store mængder. Søndag aften d. 14. august gik det ud over mindst elleve stationer i hovedstadsområdet. Blandt andet Ryparken og Buddinge stod igen for skud, og måtte se rulletrapper gå i stå og tunneller blive oversvømmet.

DSB er ellers næsten kommet sig oven på skybruddet over hovedstaden den 2. juli 2011. Her blev 45 stationer, flere værksteder, boliger og administrationsbygninger oversvømmet af regn- og kloakvand. 43 elevatorer gik i stå, heraf venter tre stadig på reservedele, fordi leverandøren ikke kan følge med behovet i København.

Vandet stod ikke bare højt i elevatorerne men også i tunneller, teknikrum, kælderrum, sporarealer, kiosker og på rulletrapperne. Kioskvarer måtte smides ud, og HR-afdelingen står nu med containere fulde af papirer, der lå i en oversvømmet kælder.

Flere steder er affugtere stadig i gang over en måned efter skybruddet, men hvis det ellers holder rimeligt tørvejr, er genopbygningen af de ødelagte vægge, gulve osv. på vej, fortæller Karen Ægidius, afdelingschef i DSB Ejendommens Servicecenter:

»Alle steder er rengjorte og desinficerede. Nu er vi ved at få et overblik over, hvad der skal laves, og reetableringen er så småt i gang. Jeg forventer, at det kommer til at koste mellem tre og fem millioner kroner at få alt pænt igen.«

I 2010 kostede et lignende skybrud DSB fem-seks millioner kroner. Til gengæld kom der erfaring på kontoen.

»Sidste år blev flere elevatorer og rulletrapper fuldstændig ødelagte, fordi mekanikken sad i bunden og derfor blev ødelagt af vand. De steder har vi fået flyttet mekanikken op i toppen uden for oversvømmelsernes rækkevidde. Vi har også fået sat effektive højt vandslukkere på toiletter og håndvaske flere steder.«

Ifølge meteorologerne kan vi forvente flere skybrud fremover, så i DSB Ejendomme skal en evaluering af sommerens våde oplevelser være med til at klarlægge, hvordan skaderne efter et nyt skybrud kan forebygges.

»Når vi renoverer vores bygninger, rulletrapper og så videre rundt omkring i hele landet, prøver vi at forudse, hvor det kan gå galt, så vi kan tage nogle forholdsregler. Vi ser også på, om vi for eksempel skal oprette et beredskab eller et varslingsystem, så vi næste gang er så godt forberedte som muligt,« siger Karen Ægidius.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 17. august 2011**

(JSL via BL)