

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 26. december 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

FASTE ANLÆG

2011

Mergelspor ved Velling

Mergeltransporterne forårsagede anlæg af sidespor både ved mergellejerne, og hvor mergelen skulle læsses af. Dette kort viser anlægget af et sidespor ved et mergelleje ved Velling på statsbanestrækningen mellem Ringkøbing og Lem. Hedeselskabets arkiv i Erhvervsarkivet.

Kilde: "Tog i tiden 2011", årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, 2011, side 45.

På kortet vises et sidespor begyndende mellem **Lm** (Lem) og **Vlg** (Velling) i km 130,0. Ved ovk 254 i km 129,9 ligger "Vhs" 72, som er forkortelsen for vogterhus nr. 72.

Lm ligger i km 127,0

Vlg lå i km i km 133,2*)

Find Vlg

*) Når man skal finde et nedlagt togekspeditionssteds kilometrering, er det ikke sikkert nok at slå op i en gammel TK og se, hvor mange km der er til en nabostation for derefter at addere differens til det i TIB angivne kilometertal. Et eksempel her på er ønske om at finde kilometreringen fra **Lk** til **Vlg**.

For **Lm** er det km 127,0, og i den sidste gældende TK med **Vlg** i "live", gyldig **søndag 31. maj 1970 – lørdag 22. maj 1971**, er **Lm** anført til at ligge 71,3 fra **Es** og **Vlg** i km 77,9.

Det giver en differens på 6,2 km.

Lm i km 127,0 + 6,2 km = km 133,2, som **Vlg** burde have liget i. (Stationsbygningen eksisterer endnu).

For at se, om der er fejl i dét resultat, kigges der naturligvis efter/til den næste station, der står i TIB (V). **Rj** ligger i km 139,2 = 12,2 km fra **Lm** til **Rj**.

I TKV 1971 er **Rj** anført beliggende i km 83,8 = 12,1 km fra **Lm** til **Rj**.

Problem: – Hvor er de 0,1 km forsvundet? Mellem **Lm-Vlg** eller **Vlg-Rj**?

– Ligger **Vlg** i km 133,1 eller 133,2?

– Eller er de 0,1 km strækning "forsvundet" mellem **Vlg** og **Rj**?

Til yderligere forvirring lå **Sj** 60,3 km fra **Es** ifølge TKV 1971 og i gældende TIB (V) 59,9 km fra **Es**. Begge stationsbygninger er ikke flyttet siden 1971!

Også andre strækninger ændrer længder. **Ho-Str** fra 15,4 km til 15,5 km. **Bm-Tdr** 0,1 km fordi decimaltallet ,046 ændres til ,051 eller noget lignende. Distancen **Ar-Gr** er ændret tre eller fire gange.

Kilometerangivelse kan gives til et relæhus, eksempelvis **Vk** (Vejbæk) i km 102,9. Der har aldrig været en stationsbygning på den fjernstyrede station.

– Nå, det var en utilsigtet udflugt for at finde den 0,1 km nøjagtige placering af **Vlg**. Tilbage til mergelsporet.

Mergelspor ved Vlg

På tegningen i "Tog i tiden 2011" er mergelsporet angivet til at begynde i km 130,0. En kurvimeter¹⁾ bruges til at følge højrekurven (, der krydser **Nygårdsvej** og ender midt i et mergelleje Ø for banen. Længde 1,2 km.

I km 129,9 er der en bandedæmning med en højde på 1-2 meter, og der ses ingen dæmningsrester, når der køres fra **Lm** mod **Vlg**. Om der stadig kan ses en lavning eller et hul efter mergellejet er ikke undersøgt.

Hvad sidesporet hed, og om der fandtes en stednavneforkortelse, vides ikke.

¹⁾ Instrument til at måle distancer på kort.

Fødsel af Vlg

Uvished om **Vlg** spøger stadig. På tegningen i "Tog i tiden 2011" står der Vhs 74^a og *Velling Billetsalgsted*. Nederst i kortet er der et stempel med "DE DANSKE STATS BANER GENERALDIREKTORATET" og en underskrift dateret **onsdag 24. juli 1907**.

I De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger **1995** står der på side 38:

Vlg Velling DSB Rj-Va 1918-1971

– Er **Vlg** åbnet i 1907 (eller før) eller først i 1918?

Hvorledes ser Vlg ud fra vejsiden?

Se stationsbygningen på <http://www.danskestationer.dk/str-es/velling.php> fotograferet af GR.

(BL)

Ma 19/12 2011

Nørreport Billetsalg flytter

På grund af arbejdet med at ombygge Nørreport Station, er Nørreports billetsalg flyttet midlertidigt, indtil det nye billetsalg står færdigt.

Nørreport Billetsalg slog onsdag den 14. december dørene op til det midlertidige billetsalg på Frederiksborggade. Billetsalget holdt lukket fra den 11. til den 13. december, mens medarbejdere og flyttefolk flyttede alt fra det gamle billetsalg til de midlertidige lokaler.

I det midlertidige billetsalg får medarbejderne bedre lokaler at arbejde i, og der bliver mere plads. Samtidig er lokalerne nye i forhold til de efterhånden meget gamle lokaler på Nørreport Station. Nørreport Billetsalg bor på Frederiksborggade 15, som ligger i arkaden mellem Fona og Torvehallerne, frem til sommeren 2013, hvor det nye billetsalg på Nørreport Station står færdigt.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 19. december 2011**

(JSL via BL)

Ma 12/12 2011

Rettelsesblade 1440-1453 til SIN (V)

Instruks 3 "Ledig" erstattes af "Kørsel med veteranog".

Kørsel med veteranog

1. Indledning

1.1. Ved veteranog forstås tog fremført med en godskendt veteranogsoperatør som ansvarlig.

1.2. Toganmeldelse

Ved bestilling af køreplan skal bestilleren gøre opmærksom på, at der er tale om veteranog. Det skal af toganmeldelsen fremgå, at toget er et veteranog.

2. Bestemmelser i tilknytning til SR

2.1. Signaler på tog og køretøjer (SR § 12)

2.1.1. Slutsignaler for tog

I stedet for de i SR nævnte slutsignaler kan anvendes slutsignalskiver eller -lygter af ældre typer. Slutsignalskive og -lygte kan være sammenbygget.

Slutsignalskiver skal være røde eller gule. Lygter skal vise fast eller blinkende rødt lys bagud og kan tillige vise hvidt lys fremad til orientering for lokomotivføreren.

Slutsignalskive Slutsignalskive og -lygte sammenbygget

Disse placeres bagest på hver side af togets bageste vogn, eventuelt diagonalt, såfremt vognen kun er udstyret med én holder på hver vognside.

Om natten eller i tåget og usigtbart vejr, skal der anvendes slutsignalskiver med reflekterende belægning eller lygter.

2.2. Bremses (SR § 62)

2.2.1. Køretøjer uden automatisk bremse

Lokomotiver uden automatisk virkende trykluftbremse (kun direkte bremse) kan fremføre tog som forreste køretøj, når følgende betingelser er opfyldt:

– lokomotivets direkte bremse skal være virksom

– lokomotivet skal være betjent af minimum to personer, som begge er i stand til at betjene lokomotivets bremse og afbryde trækraften.

Højst tilladte hastighed er 50 km/t.

2.2.2. **Bremseprocent under 50**

Ikke-personførende tog kan undtagelsesvist fremføres med bremseprocent under 50 fra udgangsstationen

– ved nødvendig transport af defekt eller urevideret materiel

– ved kørsel med solokørende lokomotiv, som ikke kan opnå den i øvrigt krævede bremseprocent.

Tog med bremseprocent under 50 fremføres med hastigheder som anført nedenstående.

3. **Særlige regler**

Der kan i SIN(Ø) henholdsvis SIN(V) være fastsat lokale regler for anvendelse af veterantogsmateriel.

Instruks 23.2

Fredericia Havn og Gfa. Rangering

1. **Almindelige bestemmelser**

1.1. **Gyldighedsområde**

Denne rangerinstruks gælder for Fredericia havn og "Gammel Fredericia", benævnt Gfa, samt stykket mellem DV 12 og Gfa. (Plan 1-5).

Grænsen mellem personbanegården og Gfa er signalerne DV 11 og DV 13 henholdsvis SR-mærke 17.17, "Endepunkt for rangering for signal". Grænsen mellem Gfa og Fredericia Havn er overkørslerne over Holstensvej i øst- henholdsvis vestenden af Gfa.

1.2. **Rangering i områder med offentlig eller anden færdsel**

Kørsel på havnen er omfattet af reglerne for spor, der er tilgængelige for den almindelige færdsel, jf. SR § 36.

1.3. **Hastighed**

Højst tilladte hastighed mellem DV 12 og Gfa (begge retninger) er 20 km/t.

1.4. **Stigning og fald**

Største fald mellem DV 12 og Gfa er 12 promille svarende til stigningsbogstav F.

2. **Regler for rangeringens gennemførelse**

2.1. **Generelle forhold**

Alle rangertræk mellem DV 12 og Gfa (begge retninger) skal være bremset. Hvis trækraften er øverst på faldet, skal køretøjet i modsatte ende af rangertrækket have virksom automatisk bremse.

Bremseprocenten skal være mindst 50.

Alle rangertræk mellem DV 12 og Gfa (begge retninger) skal føre slutsignal i mørke og usigtbart vejr.

2.2. **Rangering mellem personbanegården og Gfa**

2.2.1. **Rangering fra personbanegården til Gfa**

Før kørsel fra personbanegården skal rangerlederen senest foran DV 12 oplyse, om rangertrækket skal mod Gfa ... *(fortsætter på 2 sider og 4 sporplaner)*

Kilde: **SIN (V)** rettelsesblade 1440-1453, **mandag 12. december 2011**
(BL)

Fr 23/12 2011

På skinner: København H – Frederikshavn

Danmark længste lyntogstrækning. Det første lyntog kørte på strækningen i 1935 og bar navnet Kronjyden. På turen passeres Limfjorden på jernbanebroen fra 1938.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111223\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111223)),

DR HD, fredag 23. december 2011 07:50-13:30. Vises i 16:9. Sendes i stereo

116 – Christian Bønløkke: I går kl. 00:40

Syntes det er en fantastisk video. Lidt surt med fluen ... Kunne være rart med lidt mindre rasle lyd, ellers er den perfekt! Det er meget hyggeligt, man kan høre annonceringen af den kommende station eller besked. Det gør, at man kan leve sig lidt mere ind i turen. Kommer alle strækningerne på dvd? – på et tidspunkt?? ..

Anmeld!

116.1 – Anonym: I går kl. 11:24

En dvd-produktion vil være for kostbar. Folk vil ikke betale de 6-700 kr. en serie koster, når de selv kan downloade alle episoder, hvilket jeg har gjort og ligger nu på min eksterne harddisk, som jeg sætter til tv og afspiller :-). Er der nogen i dag, der bruger dvd-skiver, nej det er fortid :-)

Anmeld!

119 – Vestein: I går kl. 02:22

Jeg ser, at noen spør etter Bergensbaneutsendelsen. Den er tilgjengelig som torrent fra hovedsiden til NRK: <http://nrkbeta.no/2009/12/18/bergensbanen/>

Anmeld!

122 – Emil Jakobsen: I går kl. 09:14

Flot tur til Frederikshavn. Bare en skam, at den startede kl. 08.50 i stedet for som annonceret kl. 09.00. Ved gennemkørsel af de større stationer ville det være ønskeligt at få oplyst bynavn. Man kunne også en gang imellem have et kik på instrumentbrættet for at kunne se hastigheden. Ved de lange ophold i Aarhus og Aalborg kunne man nøjes med at fortælle, hvor længe man holdt her.

Anmeld!

Kilde: <http://www.dr.dk/HD/paa-skiner/togturene/koebenhavn-frederikshavn.htm?ensurevisibility=415199>

Kommentar til kommentar 122

Turen begyndte ifølge [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111223\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111223))

kl. 7.50 (og varede til 13.31, egen observation).

<Ved gennemkørsel af de større stationer ville det være ønskeligt at få oplyst bynavn.>

For en lkf er et af arbejdsredskaberne en tjenestekøreplan. Køreturen må være optaget i ultimo **september** eller primo **oktober** ifølge de begyndende, falmende blade på træer undervejs. Kig derfor i TKØ og TKV for tog L 23 (Cph-Fh) og følg med.

Jeg har foretaget notater næsten samtlige passage-, ankomst- og afgangstider undervejs fra **Htå** til **Fh**, og kun to banegårdsure kunne ses for at verificere tiden.

I **Od** standsede tog 23 i filmen kl. 9.09-12½(-4½/-5½). Vækkeuret – med signalkontakt med **Frankfurt**-senderen – viste 9:09:51-9.12.58.38. Dette vækkeur blev brugt til at tidsobservationer undervejs. Perronuret viste cirka 2 minutter tidligere.

Standsning i **Sd** 10:28:01-29:16 (perronuret viste 10:25:40). Filmen viser ikke eksakt på de tider, tog 23 burde være kørt. Den afspilles med cirka -2, så alle mine passagenotater er omkring 2 minutter og 20 sekunder forkerte, øv.

Standsende tog

<Ved de lange ophold i Aarhus og Aalborg kunne man nøjes med at fortælle, hvor længe man holdt her.>

Standsende tog Tog, for hvilke der i tjenestekøreplanen eller toganmeldelsen er angivet såvel ankomst-tid som afgangstid ved et togekspeditionssted.

Kilde: SR, Afsnit 10 Forklaringer, side 529-9, gyldig fra **mandag 28. marts 2011**

Varigheden af standsningerne kan læses i en køreplan.

Forsinket filmforevisning

Stationsopholdet i **Ar** fandt sted under forevisningen **torsdag 23. december 2011** kl. 10:44:52-34:06. Halve minutter er den mindste tidsangivelse TKØ og TKV anvender.

Hastigheden

<Man kunne også en gang imellem have et kik på instrumentbrættet for at kunne se hastigheden.>

Før i tiden skulle en lkf indsende en lkf-rapport for hvert fremført. Havde toget været fremført rettidigt, kunne man nøjes med at skrive afgangstiden fra udgangsstation, EP og ankomst til endestationen, eksempelvis for tog 3718 "**Str** 11.17½ **EP Fa** 13.23" samt lokomotivnummer med antal aksler, senere vogne, og belastning i tons. (Det var MZ + brun BDh. + psv.).

Da hastighedsmåleren på intet tidspunkt blev vist, ønskede jeg selv at udregne hastigheden ved at notere tider med et sekunds nøjagtighed.

Når passagetidspunkter med et sekunds nøjagtighed haves (fra stationsmidte til stationsmidte), kan hastigheden regnes ud. Er der for langt mellem to kendte steder, kan man tæller kilometertavler – også selv om man ikke er i et førerrum. På der kørte strækninger står de med 0,1 og 0,2 km's afstand. På privatbaner med 0,5 km imellem (før i tiden). I gamle dage med kun kilometersten, åbnede man bare sidevinduet, læste og talte antal kilometersten (minus en kilometersten) kørt på ét minut.

Distancen mellem de to valgte togekspeditionssteder findes i den pågældende **TIB** på adressen <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>

Et eksempel på måling og hastighedsberegning

Med siddeplads i DB 403 024-3++524-2 i tog ICE 1058 (Frankfurt am Main Hbf – Köln Hbf) blev der **tirsdag 15. oktober 2002** på den samme år indviede på strækningen **NBS Köln – Rhein/Main** talt kilometertavler. Den var ikke officielt taget i brug endnu, men offentliggjorde, personførende tog trafikerede strækningen. Det lykkedes undervejs at tælle (flere gange) 25 styk 0,2 kmtavler på 1 minut, altså $25 \cdot 0,2 = 24$ stykker a 0,2 km. På 60 sekunder blev der kørt 4,8 km, og for at få hastigheden i kilometer per time ganges med 60 minutter = $4,8 \text{ km} \times 60 = 288 \text{ km/t}$. Der passerede en 0,2-tavle hvert $2\frac{1}{2}$ sekund!!!

km (fork. for kilometer).
km² (fork. for kvadratkilometer).
km/h (fork. for kilometer per time) (jf. 2. h).
km/t. (fork. for kilometer per time).

Gennemsnitsfart **Montabaur-Siegburg/Bonn** 62,8 km kørt på 16 minutter:
60 minutter : 16 minutter = 3,75. Gennemsnitshastigheden var $3,75 \times 62,8 \text{ km} = 235,5 \text{ km/t}$.

Udregning af hastighed for tog 23.

(Tog 5331 og 5235 se forevisning med tider fra **søndag 25. december 2011**).

Et eksempel: Fj²) pass. 8:29:25 og So 8:32:08.

Antal hele minutter \times 60 sekunder + antal sekunder = totalt antal brugte sekunder.

Fj-So 2 minutter \times 60 sekunder + 43 sekunder = 163 sekunder.

3.600 sekunder : 163 sekunder = 22,1.

Der er 6,8 km fra **Fj** til **So**.

Gennemsnitshastigheden var $22,1 \times 6,8 \text{ km} = 150,2 \text{ km/t}$.

Undervejs til Ar

Det regner over **Fyn**, og da der er Stop på indkørselssignal til **Od**, sættes vinduesviskeren i brug. ●

I **Eb** (Ejby) er en rød SCR 185 med et godstog inde til overhaling i spor 2 af østkørende tog. ●

I **Fa** ses 42 86 237 8 800-0 Hbikks at holde, som den plejer, i spor 31.

I **Hs** ses HV's rundremise ligger t.v.

I **Sd** viser uret 10.25.40, mens tiden ifølge det Frankfurt-synkroniserede vækkeur var 10.28:01-29:16.

Alle notater af køretider er derfor omkring 2 minutter og 20 sekunder **forkerte**.

Et insekt blev mast fast frontruden, og et par mere kom til inden **Ar**, heldigvis ikke i søgefeltet.

Ar

Der er ikke La **40** begyndende i km 105,5 (det gamle **Kgv**), der grundet borarbejde eksisterede **mandag 7. marts 2011**, og La **40** for spor 80 km 105,5-107,8 står i La **søndag 27. marts 2011**. Optagelserne er sket i året **2010**.

– *Hvorledes foregår førerrumsskiftet?*

– *Ser seerne en lkf skiftet til modsatte ende?*

– *Sker der en nedformering af oprangeringen?*

Intet svar, for sekundet efter standsningen i spor 3 skiftes det til modsatte førerrum (uden insekter) på frontruden.

Undervejs til Ns

I **Lg** laves der (langsom) gennemkørsel gennem spor 4.

²⁾ Stationsforkortelse angivet i TK og TIB eller kan slås op på <http://john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/forkortelser.asp>

Gangbroen ved landsbyen **Tobberup** mellem **Hb** og **Ad** (Arden) eksisterer. Det vil blive/er revet ned. Kan ses på www.krak.dk.

En seer skriver i **kommentar 122**:

<Ved de lange ophold i Aarhus og Aalborg kunne man nøjes med at fortælle, hvor længe man holdt her.>

Er toget rettidigt, og der kommer udkørsel til tiden, kan standsningerne ses i publikumskøreplanen: Ar 10.41-48 og **Ab** 12.09-21.

Toglængden afsløres til at være ét sæt i **Abv** (Aalborg Vest), da toget standses foran 90-metermærket. Optagelserne er sket en **mandag-fredag**, idet mange elever venter på perronen.

I **Hj** opleves der samtidig indkørsel sammen med et blå tog fra **Hhs**, der ankommer i spor 15 (ved NJ benævnt og beskiltet spor 0). I spor 13 holder der et blått HHJ-togsæt. Tog 23 ankommer i spor 2, og det krydsende tog L 46 (Fh-Kh) ankommer i spor 1. En dame går ud for enden af perron 2 og krydser spor 1, hvor traktorvejen er mærket med et piktogram med en mand med en / over: **Adgang forbudt**.

I **Sa** (Sindal) eksisterer spor 3 stadig Ø for ovk 138.

I **Kv** (Kvissel) ses glædeligt nok ved sporstopperen op mod stationsbygningen en gamle kending: en pensionist-Gs. Det er 120 3 946-3 Gs. Første observation på vognen i **Kv** var **fredag 15. september 2000**. Der er desværre malet graffitibogstaver på vognsiden ud mod de andre spor. De sidste to sætninger er skrevet **mandag 11. juni 2007**, så graffitien burde være blegnet, *men måske er den i filmen viste graffiti en erstatningsgraffiti?*

Efter **Kv** ses den gamle strækning til **Fh** gammel station, i brug sidste gang **fredag 28. september 1979**, ses fortsætte ligeud. Det sidste materiel blev trukket derfra af DSB **MH 329** (g) + P 806 + Dh 017 + Bgc 001+ 004 + Bf 337 + ABg 252 + tjv. 943 2 204 + **Ard 132** + .

Den gamle vaskehal ses stadig i **Fh**, hvor der er ankomst i spor 1 kl. 13:31:20. Trækkes der de 2 minutter og 20 sekunder senere/forsinket fremvisning, end optagelserne i virkeligheden fandt sted, så var der rettidig ankomst!

Forhåbentlig har du nydt rejsen med en varighed på 5 timer og 41 minutter. Tiden strøg bare af sted for lokoføreren. (Rejsen fortsætter **lørdag 24. december 2011** til **Sgb** på **DR HD**) (BL)

Lø 24/12 2011

På skinner: Frederikshavn – Skagen

Ad Skagensbanens 39,7 kilometer lange strækning mellem Frederikshavn og Skagen gennem enestående og nu fredet natur.

Kilde: **DR HD**, 09:50 -10:30. Vises i hd. Sendes i stereo

Strækningsindøvelse Fh-Sgb

Udkørsel fra spor 2 i **Fh**. Den manglende transversal spor 1 og 2 blev også set i går, **fredag 23. december 2011**, under indkørsel med tog 23 (Cph-Fh).

Det flotte, røde træventeskur med hvide stafferinger står der stadig på det nedlagte trinbræt **Apholmen**. Også nedlagte stationer **Elling** og **Højen** passeres. Sandperronen i trinbræt **Sandmilen** (1916-1967) beliggende t.v. – vel sagtens dækket af sand-hjælmer – ses ikke.

(LuJ BL)

På skinner: Lufthavnen – Vanløse

Fra Københavns Lufthavn i Kastrup i øst til Vanløse i vest er der 16 stationer og 13,7 kilometer spor, som både føres i tunnel dybt under København og giver kik til Øresund langs Amager Strandpark.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111224\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111224)),

DR HD, **lørdag 24. december 2011** 10:30-11:00. Vises i hd. Sendes i stereo

En kedelig tur **Cph-Van** på 13,7 km, hvor en del foregår i tunnel. Dog ligger stationsbygningen i **Kastrup** flot t.v.

– *Er det nødvendigt med strækningskendskab i førerløse tog?*

(BL)

Sø 25/12 2011

På skinner: Århus H – Struer

Godt fire times togrejse tværs over Jylland, gennem Søhøjlandet op langs Ringkøbing Fjord og videre op til Limfjorden.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111225\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111225))

DR HD, **søndag 25. december 2011** 07:40-11:15. Vises i hd. Sendes i stereo

Strækingsindøvelse Ar-Sj-Str

torsdag 28. oktober 2010 eller fredag 29. oktober 2010

Strækingskendskab Viden om

- strækningen og dens sikkerhedsbærende anlæg
- strækningens driftsmæssige forhold
- strækningens topografiske forhold (fald og stigning)
- lokale rangerforhold på stationer, jf. lokale rangerinstrukser og/eller SIN på en banestrækning.

samt kendskab til

- placering af signaler og mærker
- standsningsteders navne og beliggenhed

Kilde: SR, Afsnit 10 Forklaringer, side 530-9, gyldig fra **mandag 28. marts 2011**

– Klar til at køre med?

Her kommer de noterede tider, fortællinger og historier om **Silkeborgbanen** og **Vestkystbanen**.

Sted	An	Af	Bemærkninger
Ar		7:40	Udkørsel fra spor 5. I 500-sporgruppen ses <u>MY 1159</u> + SJ 80 74 985 0 2 382-8 + <u>MX 1001</u> og DSBM MY 21 135-7. 2 AR MR i hvert sin bemaling holder i p-risten. Optagelserne er senest lavet fredag 10. december 2010!
Kgv			Nedlagt, lå i km 105,5. Eksisterer som trinbræt ved HHJ.
Vi	7:44:55	45:21	T, genåbnet.
Hc		49:42	Nedlagt for persontrafik 1979 .
Hx	51:40	52:06	Genåbnet, perronuret viser 9.24.
II		54:47	Nedlagt for persontrafik 1979 .
Sd	58:08	8:00:01	Spor 2, krydsende tog i spor 3. ATC Ydre signaler -lyd høres IKKE mellem U- og I-signalet.
Ak	8:04	04:48	Hvis kameraet var spændt fast i togsættet, ville perronpælene på perronen være skæve og ikke sporet. Nu er lygtepælene lodrette og overhøjde på s.o. ses tydeligt. Kameraet hænger lodret.
Ry	09:55	10:40	
Alg		13:02	Alling T nedlagt.
La	15:09	15:34	Spor 1, ankomstmelding ej afgivet trods A i TKV og × med tog RA 5324 (2 litra AR). Der SKAL afgives en ankomstmelding. <i>Hvem har afgivet en ankomstmelding?</i> Den må være klippet ud under indkørslen, for under stationsopholdet kunne passagerers færdsel høres. Nedlagte usikrede ovk 34 La → Sv passeres.
Sv	20:27	20:54	Stationsbygning revet ned efter søndag 20. september 1970 .
Ses		22:50	Sejs T nedlagt 1971 . Perronen ses t.v. uden perronforkanter.
SI	26:49	32:41	La 75 over usikret ovk 62.
Fu		37:24	DSB <u>E 987</u> og P 812 er væk fra gl. spor 1. La 60 foran usikret ovk 81, hvor bommene ALTID er åbne , er etableret. Den blev "byttet om" med La 75 gældende for den i modsatte kørselsretning.
MI		42:51	Moselund T nedlagt 1979 . ContiScan 400 kV højspændingsledning ses.
Ev	44:27	45:13	× tog RA 5332. La 75 ved usikret ovk 89 er fjernet. Svingbommene på ovk 89 & 91 står ALTID åbne . Det regner kraftigt, synd for optagelserne.
Bg	50:00	50:27	Ingen La grundet sen tænding afvarslingsanlæg.
Het		52:30	Hestlund T nedlagt. Svingbommene Ovk 118 og 119 står ALTID åbne . La 75 er ophævet.
Højris		55:04	Højris S. Sidesporet er fjernet.
Ik	56:24	59:53	En så kraftig fodstøj fra indstigende passagerer høres ikke i førerrummet. × tog RA 5332. Bagside af frontpassage kan ses.
Hu	9:05	9:05:25	La 40 grundet varslingsanlæg ikke opfundet endnu. La 80 til Bic eksisterer stadig.
Bic	07:45	08:20	T.
Hr	11:27	16:04	DSB MR i spor 43, AR AR i spor 44. Spor 1 befares. 2 litra i spor 40. DSB og Arriva havde, inden optagelserne fandt sted, "omvendt" sporbenyttelse.

			Da U-signal med undertavlen Radio A79 passeres, skifter ATC automatisk til Ydre signaler med efterfølgende bip. Den lyd høres IKKE; lyden må være optaget et andet sted i toget end i førerrummet. Samme lyd kom heller IKKE ved udkørsel fra Sd mod Ak .
Hrm	19:02	19:15	T, tidligere S.
Stu	22:37	23:07	Grusvej er anlagt, men usikret ovk 181 eksisterer stadig. Sving- og skydebommen på ovk 181 stod ALTID åbne . La 75 for usikret ovk 184 eksisterer stadig; den nedlægges sammen med sikret ovk 183 og erstattes af sikret ovk 184a. Sikret ovk 185 blev også nedlagt ved den nye 184a 3-i-1 ovk. Svingbommene på ovk 184 står ALTID står åbne . Usikret ovk 192 er nedlagt.
Kæ	28:59	29:21	La 80 grundet "Banens tilstand" har eksisteret i årevis og gør det stadig. La 75 for usikret ovk 214 og 215 km 91,7-92,4. Svingbommene på ovk 214 & 215 står ALTID åbne .
Td	35:36	36:08	Sidesporet "Ejstrupsporet" på 10 km udgik herfra t.h. S nedlagt 1977 . TKVJ's tracé anes t.v. med lave fyr. Usikret ovk 222 på "summit" har både svingbomme og låger til en niveauovergang. Ingen trafik (sjældent).
Vigkær		38:00	S til brunkul lå lige efter ovk 222 på sydsiden af banen. Svingbommene på ovk 224, Omme Å 226 & 228 står ALTID åbne . Bommene på usikret ovk 225 er ALTID lukkede .
Bsm		40:29	Borris Mergelspor 1918-1927. Lå ved 3. afstandsmærke og ovk 233, 1,1 km før Bs .
Bs	41:27	42:28	Træbomme på usikret ovk 248 er ved at falde fra hinanden. Svingbommene på ovk 251 står ALTID åbne . Svingbommene på ovk 261 er ALTID lukkede ; det er den sidste usikrede ovk La-Sj .
Sj	49:57	57:55	Spor 1 befares. Nyt tognummer RA 5237 (Sj-Str). Det høres tydeligt, at mikrofonen befinder sig ved yderdørene. Personaleudskiftning. Lkf fra tog 5331 stiger af, og ksm for tog 5235 stiger på. Udkørsel med 60 km/t. hvor der efterfølgende kom La 20 og La 40 , der <u>stadig</u> er gældende. Videbæk-banen ses. Usikret ovk 241 har stadig (december 2011) et gammel □-nummerskilt.
Db		10:03:20	Dejbjerg 1918-1969.
Lm	10:06:34	10:24	Første tog ved krydsningen med tog RA 5230.
Vlg		15:37	Velling 1918-1971. Ren svir: SR-signal 16.2.4. ▲ i km 135,6 eksisterer, hvor Fast hastighedsnedsættelse begyndende i km 129,1 i Lm ophører. Ak ja, det er historie, for senere blev der La 80 helt ind til posthuset i Rj og i sidste runde helt ud til den nordlige I-signal. Nu kan Fast hastighedsnedsættelse 80 og La 80 med en længde på 13,1 km (heldigvis) ikke forlænges mere, hverken S for Lm mod Sj eller fra Rj mod He , for nyt spor og ballast blev lagt i efteråret 2002 .
Rj	20	21:30	Ny gul sporstopper ses t.v. Sporskiftet og de første få meter af det oppillede havnespor ses. Både DSB's og RØHJ's remiser og drejeskive er fjernede for år tilbage. Rangerhovedet eksisterer nede i græsset, men signal 17.12 STOP mangler. "Næste station Hee" passer ikke; det er trinbræt lige som Tm og Bu .
He	26	26:43	La 75 km 146,6-147,4 grundet usikret ovk 293 og 294. Svingbommene på ovk 293, 294 & 300 står ALTID åbne .
Tm	31:21	31:53	Der er 4½ minuts køretid hertil, og det klares lige. Den nordlige indgangsporskiftes tidligere placering ses tydeligt i skærverne ud for skolen. Endelig kommer der en opklaring (altid først i Vestjylland).
Uf	38:05	38:40	× tog RA 5234 (Str-Sj). Ledvogterhuset ved ovk 327 er sat i stand, og der er kommet halvboanlæg. "Banens tilstand lige ved usikret ovk 329 er sat i stand med nye skærver og en sporstopning, så La 40 er fjernet. Der er (naturligvis) kommet en La igen, og nu er længden 167,3-168,4. Det er La 75 – også grundet manglende varslingsanlæg i spor 1 i Vem .
Vem	44:29	45:29	Pænt kørt fra Uf på < 6 minutter! SR-signal 16.1.2 Stop ● i spor 3 er opstillet midtvejs inde. "Klonk" høres kl. 10:47:32 i km 170,75; dårlig svejsning i højre skinne. Personalet på målevognen er orienteret herom,

			men "klonk" høres stadig. Det er i Vestjylland, så den slags gøres der IKKE noget ved. Svingbommene på ovk 336, 337 & 341 står ALTID åbne . Der er 14 La Hm-Va søndag 25. december 2011). De Faste hastighedsnedsættelser grundet "Banens tilstand" er IKKE medregnet i dét tal.
Bu	50:15	50:43	Svingbommene på ovk 347 står ALTID åbne og er den sidste, faste, åbne usikrede ovk, hvor bommene ALTID står åbne . På de usikrede ovk 348 & 350 er bommene ALTID lukkede . Ovk 350 er den sidste usikrede ovk.
Nr Grusgrav			Nedlagt, ej noteret passage af. <i>Placeret i km?</i>
Nr		54:34	Navr T 1918-1968 . Venteskuret eksisterede i 1976 .
Ho Markedsplads			Nedlagt, ej noteret passage af.
Ho	59:58	11:05	Der er lagt nye, forstøbte betonelementer i ovk 360, hvilket for spor 3's vedkommende blev gjort dagen før eller samme dag, som de blev ilagt for spor 1: lørdag 28. august 2010 . Der er lige lagt skærver og nye spor i spor 1-5. Det blev gjort i september 2010 .
Sgs		02:30	Søndergård S står ikke mere fra TIB (V), selv om det kun er hjertestykket, der er fjernet. Til gengæld figurerer den i TKV 12. Der er ingen overensstemmelse mellem TIB (V) og TKV. Af den høje hastighed fornemmes det tydeligt, at det er før de 5,1 km La 80 opstod. Der er heller ikke en ▲, der er rykket tættere og tættere på Hm . Her sidst på året 2011 er Hm degraderet med La 80 .
Hm	11:06:47	07:47	Hjerm (Grus)grav lå ved det sydligere I-signal. Sol over Dalbyvej, Gimsing, Langåbanen , den gamle indføring til Str ses lige inden kolonihaverne " Klampenborg " og udsigt over Venø Bugt .
Str	13:52		Der køres højre om den af jord tildækkede Spejdersøen . Det tilgroede rangerterræn t.h. fjernes året 2012 . 2 DSB MR i spor 0, AR i spor 1 og spor 3, MF i spor 4, og i spor 6 MR i nyt Arriva-design.

Der er ingen skrigende børn, kaffen er klar, og svigermor venter ikke. Rejs med kl. 9.15 fra **Hg** til **Hbg** **mandag 26. december 2011**.

Samlede data og kilder

Optagelserne må være lavet i tog **RA 5331** (Ar-Sj) Ma-Fr, Ar 9.14, Hx 9.26-26½, Sj 11.27 og tog **RA 5235** (Sj-Str), Sj 11.32, Str 12.49.

Disse tog to kører **mandag-fredag**. Måletoget befandt sig i **Ar** om formiddagen **torsdag 28. oktober 2010** og **fredag 29. oktober – søndag 31. oktober 2010**. Optagelserne må være foretaget en af de første angivne dage. At der holder 2 AR MR fortæller: før **lørdag 11. december 2010**.

Køreturen med tog 5531 og 5235 **Ar-Sj-Str** blev foretaget på 3:33.52.

Antal kørte km **Ar-Sj** 134,7 km + **Sj-Str** 86,5 = 221,2 km.

Stednavneforkortelser kan slås op i TK, TIB, De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af *Morten Flindt Larsen*. Bane bøger **1995** og <http://john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/forkortelser.asp>
Læs historie om **Hr-Sj-Str** i Vestjyske jernbaner, Niels Jensen, Clausens Jernbanebibliotek, **1977**.

Oplevelse under og tanker om turen

Der var en god tur – trods en uheldigvis dag vejrsmæssigt – med længere stationsophold undervejs. På daværende tidspunkt havde **Str-lkf** en morgentur den modsatte vej, **Str-Sj-Ar**, på omkring 3 timer 20 minutter, hvor det længste stationsophold var 3 minutter ved en krydsning, og sådan en "lang" pause forekom kun én gang. Husk at gå på toilettet før afgang fra **Str**!

– Talte du, hvor mange usikrede ovk, du så under strækningssindøvelsen?

På optagelsestidspunktet var der omkring

- 68 usikrede ovk og 1 niveauovergang. **Sd-Sj** (eller rettere først fra **La**).

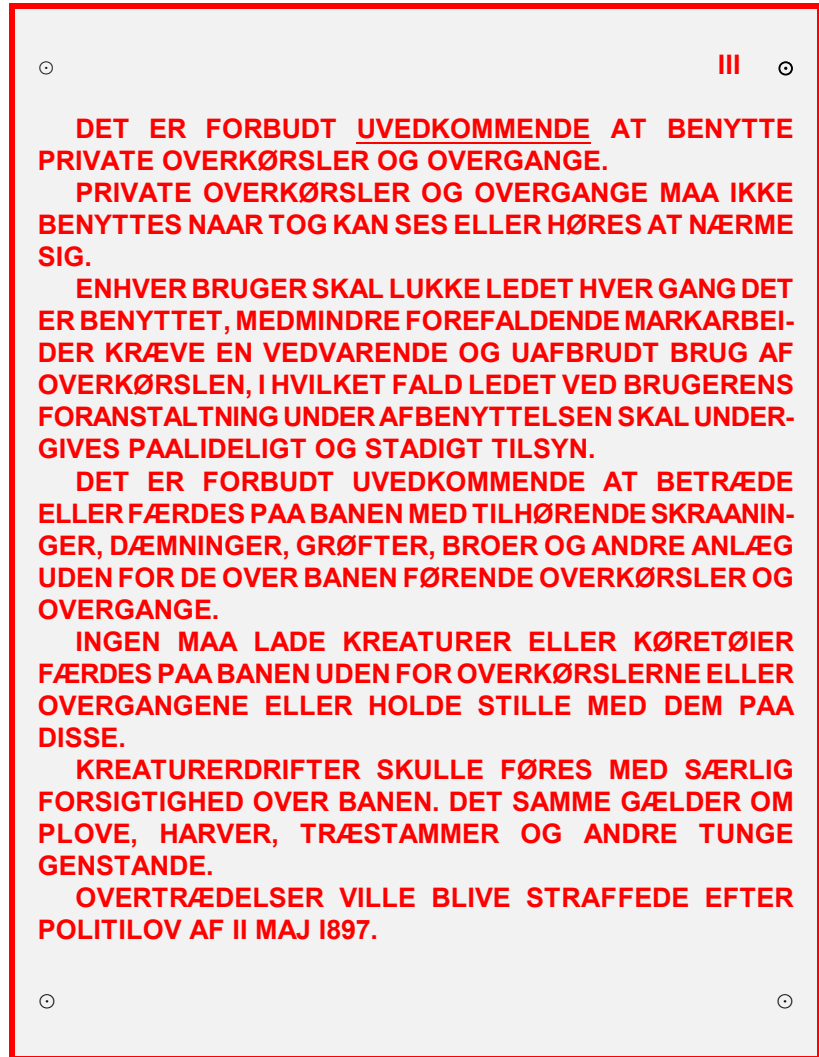
- 39 usikrede ovk og niveauovergange **Sj-Str** (eller rettere kun til **Nr**).

– Tænk du (også) følgende?

– Hvorfor skal der være bomme ved en usikret overkørsel, når de ved adgangsvejen til visse ejendomme **ALTID** står åbne? Brugerne **VIL IKKE** lukke bommene!

Det får heldigvis en ende om få år, idet de usikrede ovk sikres eller lukkes, så lodsejerne får en som regel en længere adgangsvej til offentlig vej. Eksempelvis er usikrede ovk 181 og 184 **Stu-Kæ** nedlagt.

Usikret ovk 136 ligger mellem **Vp** og **Str**, har en skydebom ud mod Vinderupvej **513** og en svingbom over **Tellingvej**. Skydebommen er for det meste lukket, mens svingbommen altid står åben. Ovk 136 bliver nedlagt. Læs om overkørsler på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=1400>



Støbejernopslagstavle version III fra **Jl** (Jelling). De var ophængt på begge sider overkørsel. Bemærk, allerede i 1897 hed det er overkørsel!

Luk ALTID led efter passage

Skal du over med **særlig langsomt kørende transport:**

Kontakt Banedanmark på 86627037

Er leddet defekt:

Kontakt banedanmark på 86627037



Du står ved:

Overkørsel nr. 136

Km. 95,776

Langå – Struer

Afløsertavle for version III fra 1897. Visse brugere retter sig som angivet stadig ikke efter påbuddet. Skrivefejl: Der skal ikke være et forkortelsespunktum efter forkortelsen "km".

Kommentar 128 – Grete: I går kl. 11:28

Jeg synes, det er nogle gode udsendelser. Mangler dog nogle små "historier" om f.eks. bygningen af Storebæltsbroen og tunnel, Lillebæltsbroen.

Kilde: <http://www.dr.dk/HD/paa-skinners/togturene/koebenhavn-frederikshavn.htm?ensurevisibility=415199>

Kommentar til kommentar 128

Kære Grethe. Din efterlysning kan indfries ved at læse min beretning, hvis du har kørt med i førerrummet fra **Ar** over **Sj** til **Str**.

(BL)

Ma 26/12 2011

På skinner: Helsingør – Helsingborg

Med færge kan turen klares på 20 minutter, men hvis man vil nyde den smukke kyststrækning fra Helsingør til Klampenborg, krydse Øresund via verdens længste skrånstagsbro til både motorvej og jernbane, opleve den nye citytunnel under Malmø og den svenske øresundskyst til Helsingborg, så tager turen godt to timer.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111226\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111226))

DR HD, mandag 26. december 2011 09:15-11:25. Viser i hd. Sendes i stereo

(BL)

Ti 27/12 2011

På skinner: Hundested – Hillerød

Fra fiskersamfundet ved indsejlingen til Isefjord går turen via industribyen Frederiksværk til slotsbyen Hillerød. Mange kender turen, fordi den giver adgang til sommerlandet på Halsnæs og i Odsherred.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111227\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111227))

DR HD, tirsdag 27. december 2011 11:00-11:50. Viser i 16:9. Viser i hd. Sendes i stereo

(BL)

On 28/12 2011

På skinner: Hillerød – Helsingør

Kom med på tur gennem Sjællands største skov, Gribskov i Nordsjælland, langs skovsøer, gennem tæt bevoksning og så er man pludselig i Gilleleje, og resten af turen foregår langs Sjællands nordkyst med kik helt til Sverige og solen glimtende i Øresund.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111228\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111228))

DR HD, onsdag 28. december 2011 10:20-11:35. Viser i hd. Sendes i stereo

(BL)

To 29/12 2011

På skinner: Slagelse – Holbæk

51 kilometer op over det vestlige Sjælland gennem det åbne landbrugsland til byen ved fjorden.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111229\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111229))

DR HD, torsdag 29. december 2011 10:20-11:45. Viser i 16:9. Sendes i stereo

(BL)

Fr 30/12 2011

På skinner: Holbæk – Nykøbing Sjælland

Kom med Ohioekspresen fra Holbæk til Nykøbing Sjælland. Banen fik kælenavnet, fordi den blev anlagt på inddæmmed jord på Lammefjord. Det kan den dag i dag ses på den flade, lige strækning ved Fårevejle, som med lidt god vilje minder om det flade midtvesten i USA.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre\(2\);dato\(20111230\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#genre(2);dato(20111230))

DR HD, fredag 30. december 2011 10:05-10:55. Viser i 16:9. Sendes i stereo

(BL)

Lø 31/12 2011

På skinner: Køge – Hillerød (S-tog)

Fra Køge i syd langs Køge Bugt tværs gennem København og nordpå til Hillerød på tur med S-toget på linje E.

Kilde: [http://www.dr.dk/tv/oversigt?v#side\(2\);dato\(20111231\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt?v#side(2);dato(20111231))

DR HD, lørdag 28. december 2011 10:30-? Viser i hd. Sendes i stereo

(BL)

Tog TEKNISK NYT

Ny type plomber

Værkstedet vil i den nærmeste fremtid begynde at indføre en ny type plastikplomber. Disse kan være svære at bryde, men hvis man vrider plomben, samtidig med man trækker i den, går det nemmere. Ved samme lejlighed bliver gruppelederne også udstyret med disse plomber, så der hurtigt kan genplomberes, f.eks. efter uddannelse, eller hvis ATC-plomben er brudt pga. glemt indtastning eller vending på en station uden baliser.

Dette tiltag fritager dog ikke lkf for indmelding til DC. Alle plombebrud skal følge gældende regler og skal stadig indmeldes til DC. Lint-data, der skal indkodes i ATC, er følgende:

- Længde 42 m (ved 1 sæt.)
- Bremsprocent: 127 (Ikke 130 som man ser en gang imellem)
- Hastighed: 120.
- Retning: A eller B. (På strækninger med faste ATC-togstopanlæg, indkodes altid retning A).

Kørsel på 1 motor på Lint 2

Ved kørsel på 1 motor på Lint 2 skal der fremover afbrydes maksimaler for klimaanlæg ligesom på Lint 1. Bemærk, at disse sidder i nederste række til venstre. Maksimalerne vil blive opmærket lige som på Lint 1.

Opmærkning af maksimaler på Lint 2 lev.

De mest anvendte maksimaler ved fejlretning bliver nu opmærket på Lint 2 lev. De maksimaler, der har mindre betydning, opmærkes med grøn eller hvid farve. De maksimaler, der giver større fejl og bliver hængende, til toget har været nedrigget udvendigt, bliver opmærket med rødt.

Standser lampen

Der har været udtrykt ønsker om at "standser lampen" på førerbordet afblændes. Dette ønske kan ikke opfyldes, da vi i forbindelse med indsættelsen af Lint-togsæt på Vestbanen, stadig skal have mulighed for at køre med behovsstandsning samt, at det er planlagt, at alle togsæt skal kunne køre der.

Kobling

I K 12 er der flere af- og tilkoblinger end i K 11. For at undgå mislykkede af- og tilkoblinger samt skader og misforståelser skal der herfra opfordres til, at man sætter sig ind i procedurerne, som er

beskrevet i ADI instruks 18 til 23. Disse procedurer er der let adgang til via tabletpc under fanen sikkerhed.

Brandalarm på Lint 2 lev.

Ved brandalarm skal toget føres til hensigtsmæssigt sted for visuel kontrol af alarmen. Når alt er o.k., må alarmen tilbageslides, og der skal udføres test via skærmen, inden kørslen genoptages. (Hyletone ved alarm forsvinder først efter udført test). Røgudvikling i elektriske komponenter eller skabe samt åben ild skal altid indberettes til lki og sikkerhedsvagten.

Tablet

I forbindelse med indførelsen af tabletpc, bliver der monteret et usb stik i førerbordet, således man kun skal have sin egen ledning med, hvis man vil oplade undervejs.

Ny Mobility

Det er nu muligt at foretage mødetilmelding og hændelsesindberetning via tabletpc til det ny mobilityprogram. Der vil i en overgangsperiode, indtil alle er uddannet, og systemerne er driftsikre, være mulighed for også at anvende det gamle program. Nærmere info endelig ibrugtagning følger i nærmeste fremtid.

Hændelsesindberetning

Et nødråb fra værkstedet, som ønsker en så korrekt fejlmelding som muligt, særlig ved dørproblemer, er fejlen kun i skærmen, eller er det rent fysisk dørene, som er fejlramte. Den korrekte fejlmelding gælder selvfølgelig alle fejltyper.

Vinterforanstaltninger

I forbindelse med den kolde tid nærmer sig, opfordres alle til at være ekstra opmærksomme på at komme ud på toget i god tid inden afgang og senest på det tidspunkt der står i turen. Ligeså opfordres man til at være omhyggelig med at lave det, der står i turen, inden man kører eller forlader toget. Under centerhændelse sørge for at kontrollere og efterfylde sand, olie, sprinkler osv. Man kan og må ikke forvente, at kollegaen laver mere, end der står i planerne. Også selv om der måske er nogle, der engang imellem vil være flinke ved den, der kommer bagefter. Kan vi komme nogle fejlsituationer i

forkøbet, sikre rigtigt udkald og besiktning samt at togene er dejlig varme ved afgang, er vi nået langt. Husk også under kørslen at informere passagerne. Brug det udleverede materiale med hjælp til højtalertekster. Kun ved at vi alle yder det bedste, kan vi blive ved med at levere den gode kvalitet, vi er kendte for i Arriva.

SR spørgsmål

Der går flere diskussioner om gældende hastighed ved signal "kør." Vi vil prøve at give et svar her.

Signal "kør" med gul over grøn, hastighedsviser med pil ned. Betyder køre med begrænset hastighed maks. 40 km/t. eller som TIB, LA eller særlig meddelelse.

Laveste forekommende hastighed i stationens

Kilde: Iki-gruppen december 2011
(BL)

Fr 23/12 2011 – lø 31/12 2011

På skinnerne med DSB og DR HD

JULE-TV: I juledagene er der en enestående mulighed for at se hele Danmark og ikke mindst ruten mellem Aarhus og Struer, som det ser ud gennem forruden på et tog.

DR har sat kameraer op i forruden på togene, der kører gennem landskabet, og så filmer man »bare« turen.

Ideen er norsk og er blevet et kæmpehit, og nu har DR HD fortolket ideen i en dansk version og sender 10 film med masser af jernbanespor fra ti forskellige togstrækninger fra 23. december.

»Vi blev inspireret af de norske optagelser fra Bergensbanen, som blev lavet i forbindelse med banens 100-års-fødselsdag. Syv timers film fra Oslo til Bergen i strålende snelandskab. Det er ubeskriveligt smukt,« fortæller journalist Karen Nielsen fra DR Nyheder, som er den ene halvdel af duoen, som står bag de nye togfilm.

»Jeg sad faktisk og så et par timer af Bergensbanen-filmen uden at falde i søvn, og det var sådan helt tranceagtigt,« forklarer producer Torsten Egesten, der er den anden halvdel af tog-duoen.

Fra den 23. december til 31. december 2011 kan du se udsigten gennem forruden på et af togene, der bevæger sig gennem Danmark. Den 25. december gælder det turen mellem Aarhus og Struer.

■ Den 25. december 2011 gælder det turen mellem Aarhus og Struer.

Stor interesse

Allerede inden de er sendt, er DRs film om togture gennem Danmark tilsyneladende allerede et hit. Siden dr.dk skrev en artikel om togfilmene i november, er det væltet ind med begejstrede kommentarer fra DRs brugere, og artiklen er blandt de mest læste på dr.dk's kultursider.

Chefen for DRs HD-kanal, Henrik Birck vil ikke gætte på, hvor mange seere togfilmene kan samle foran tv-skærmen.

Her er det mit håb, at over 100.000 seere vil se forbi i løbet af programmet København-Frederikshavn den 23. december, siger han.

Fredag 23. december kl. 8.00: København H-Frederikshavn.

Lørdag 24. december kl. 9.50: Frederikshavn-Skagen, København-Vanløse (Metro).

Søndag 25. december kl. 7.40: Aarhus-Struer via Skjern.

Mandag 26. december kl. 9.15: Helsingør-Helsingborg via København H.

Tirsdag 27. december kl. 10.50: Hundested-Hillerød.

Onsdag 28. december kl. 10.25: Hillerød-Helsingør via Gilleleje.

Torsdag 29. december kl. 10.20: Slagelse-Holbæk.

indkørselsende er gældende fra signalet plads. (Eneste undtagelse er, hvis ATC-førerrumssignal tillader en højere hastighed, må denne efterkommes).

Signal "kør" og hastighedsviser med lige streg. Betyder køre med høj hastighed 75 km/t. eller derover, eller som TIB, LA eller særlig meddelelse. Laveste forekommende hastighed i stationens indkørselsende vil være over 75 km/t., og er gældende fra signalets plads. (Eneste undtagelse er, hvis ATC-førerrumssignal tillader en højere hastighed, må denne efterkommes).

Glædelig Jul og Godt Nytår

Teknisk nyt

ARRIVA TOG A/S

Fredag 30. december kl. 10.05: Holbæk-Nykøbing Sjælland.

Lørdag 31. december kl. 10.20: Køge-Hillerød (S-tog)

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 20. december 2011, side 21

Der findes også strækningsoptagelser filmet af tysk fjernsyn i **Tyskland**.
(BL)

Danmark fra togsiden – i hd

Nu er der en enestående mulighed for at se hele Danmark, som det ser ud gennem forruden på et tog. Se det her på siden i hd-kvalitet eller på DR HD fra 23. december.

Man sætter et kamera op i forruden på et tog, der kører gennem landskabet, og så filmer man 'bare' turen. Ideen er norsk og er blevet et kæmpehit. Nu bliver ideen fortolket i en dansk version, når DR HD i juledagene sender 10 film med masser af jernbanespor og smuk dansk natur – filmet i hd-kvalitet af et kamera, der sidder fast i forruden på et lokomotiv, som kører gennem landet. De ti togfilm sendes fra 23. december til 31. december, hvor klassiske togstrækninger bliver sendt i deres uredigerede og fulde længde fra morgenstunden på DR HD.

Et con amore projekt

De ti togfilm er i høj grad resultatet af et con amore-projekt for de to DR medarbejdere – journalist Karen Nielsen og producer Torsten Egesten, som har fået passet arbejdet med filmene ind ved siden af deres almindelige arbejde i DR.

– Vi blev inspireret af de norske optagelser fra Bergensbanen, som blev lavet i forbindelse med banens 100-års-fødselsdag. Syv timers film fra Oslo til Bergen i strålende snelandskab. Det er ubeskriveligt smukt, fortæller journalist Karen Nielsen fra DR Nyheder, som er den ene halvdel af duoen, der står bag de nye togfilm.

– Jeg sad faktisk og så et par timer af Bergensbanen-filmen uden at falde i søvn, og det var sådan helt tranceagtigt, forklarer producer Torsten Egesten, der er den anden halvdel af tog-duoen.

Den begejstring de delte ved Bergensbanen-filmen udløste den tanke, at det tilsvarende måtte kunne lade sig gøre at vise denne nye vinkel på fædrelandet. Og kanalredaktøren for DR HD, Henrik Birck, slog til med det samme, da de foreslog projektet.

"Jeg havde længe ønsket, at fylde de timer, vi ikke sender programmer, ud med noget andet end programoversigter. Jeg havde derudover set det norske Bergen togprojekt, så da Karen og Torsten mødte op med en plan for det danske skinnenet, var det bare at slå til."
Henrik Birck

2.200 km når projektet er færdigt

Karen Nielsen og Torsten Egesten har således været meget af Danmark rundt for at filme det, som ingen togpassagerer normalt får lov at se: Udsigten gennem forruden på skinner, skyer og modkørende tog. Skinnenettet i Danmark er på 2.200 km, så der er stadig ture at køre. Det har ikke været helt ligetil at skabe de 10 første film, ikke mindst har det evige problem i Danmark – vejret – været en stor udfordring.

– En fem timer lang film om Danmark er ikke køn, hvis der kører vinduesviskere hen foran scenariet konstant, så det har været lidt af en udfordring at ramme dage med kønt vejr. Der er en hel del logistik omkring optagelserne, som gør, at vi var nødt til at vide det i god tid i forvejen, inden vi skulle ud på optagelse, siger Karen Nielsen

Allerede et hit

Allerede inden de er sendt, er DRs film om togture gennem Danmark tilsyneladende allerede et hit. Siden dr.dk skrev en artikel om togfilmene i november, er det væltet ind med begejstrede kommentarer fra DRs brugere, og artiklen er blandt de mest læste på dr.dk's kultursider.

Chefen for DRs HD-kanal, Henrik Birck vil ikke gætte på, hvor mange seere togfilmene kan samle foran tv-skærmen.

"Det er mere interessant, hvor mange der vil se med i løbet af programmerne, den såkaldte dækning. Her er det mit håb,

Sendes i TV

På skinner kan ses på DR's HD kanal:

- Fredag 23. december kl. 8.00: København H-Frederikshavn
- Lørdag 24. december kl. 9.50: Frederikshavn-Skagen og København-Vanløse
- Søndag 25. december kl. 7.40: Aarhus-Struer via Skjern
- Mandag 26. december kl. 9.15: Helsingør-Helsingborg via København H
- Tirsdag 27. december kl. 10.50: Hundested-Hillerød

Se På skinner nu

- ~~Torsdag 29. december kl. 10.20:~~
 - » Frederikshavn-Skagen
 - » Helsingør-Helsingborg
 - » Hillerød-Helsingør
 - » Hundested-Hillerød
 - » København H-Frederikshavn
 - » Københavns Lufthavn-Vanløse

at over 100.000 seere vil se forbi i løbet af programmet København-Frederikshavn den 23. december, siger han."

Henrik Birck

Kilde: <http://www.dr.dk/HD/paa-skinner/danmark-fra-togsiden.htm>
(BL)