

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 10. februar 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

ultimo januar 2013 – søndag 10. februar 2013.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Hvem er vinkedamen?

Næ-lkf fortæller om arbejdsdagens forløb

ERTMS

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

5 **KØREPLANER**

Materieltog Vj-Hed-Vj

Ændringer i trafikken

Togbus Fredericia-Middelfart

Tog L 751 (Vj-Str)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

6 **FASTE ANLÆG**

Rettelsesblad 501 til TIB (Ø/V)

Strækings-information (TIB)

Rettelsesblade 2526-2529 til TIB (Ø)

Overkørslen i Øster Doense nedlægges

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning

Det skete

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning

Afrejse – videre rejse til Do!
Do i km 207,8
Historie om Do
Rettelsesblade 4500-4505 til TIB (V)
35. Sd-Sj-Sd
35. Sj-Sd
Bestilling af midlertidige hastighedsnedsættelse
"Rettelse til La" nr. 025
Rettelsesblade 2530-2532 til TIB (Ø)
35. Sd-Sj-Sd
Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning
Der kan ske følgende
Dra
Lng
Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning
Tidsplanen
En rejse Str-Ur-Ln for at komme til Dra

19 **UDLAND**

Tavlor vid gräns till område med ERTMS

20 **DIVERSE**

En julehistorie
Mand anholdt: Truede med at sprænge tog
Togførerne angriber DSB: Salgsvognenes underskud er ledelsens skyld
Kong Vinter skidt nyt for IC4-tog
Mange tog tid til tiden i 2012
IC4 og IC2-tog brød ned 284 gange i december
Tryk på istandsættelsen af havarede tog
Udfordring at skaffe reservedele til 20 år gamle tog
IC3-tog måtte afgive front til et andet tog
1/8 S-tog på værksted
Desiro-tog klar inden for et par uger
DSB sælger ud af kunstsamling

23 Fra rangerhest til udlicitering

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.01.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Fr 17/4 2009

Hvem er vinkedamen?

Hvis du nogensinde har taget toget igennem Haslev, så har du måske lagt mærke til en vinkende dame i et vindue ved sporet. I 25 år har hun vinket til lokoførerne. TV2 ØST har besøgt "Vinkedamen".

Kilde: <http://www.tv2east.dk/artikler/hvem-er-vinkedamen-video>,

TV2 ØST's Redaktion, **fredag 17. april 2009 9:53**

(JSL via BL)

At vinke til lokopersonalet

I flere år – nok mens litra MO var i drift – boede der en familie med flere børn og hund(e) i forfalden ejendom ved sikret ovk 207 i km 61,4 **Sne-Ri** (Snedsted-Sjørring) lige venstre for grunden og usikret ovk 208 til højre for grunden. De voksne vinkede altid og så glade ud.

Nu ser det lange, hvide hus forladt ud, men af og til er der lys derinde.

(BL)

On 23/1 2013

Næ-Ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Igen RØ 2428/3425 (Næ-Ro/Ro-Næ) (igen igen med DSB MR sæt 74).

Efter en pause gik turen nu mod **Kh** i RØ 2234 (5 DD + DSB ME 1521).

Hjemturen **Kh-Næ** skete med RØ 4245 (Kh-Nf) i DSB ME 1530 og igen med 6 DD.

(JSL via BL)

Ma 28/1 2013

Næ-Ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Næ-Kh

Mandag kørte jeg først **Næ-Kh** i RØ 1238 (Nf-Kh) med 5 DD + DSB ME 1532). I **Rg** holdt jeg for stop ved I-signalet i omkring 5 minutter – igen signalproblemer i **Rg**! Mens jeg holdt der, kom IC 132 eller Lyn 40 fra vest og fortsatte ind i spor 2. Stor var min overraskelse derfor, da jeg havde fast grøn i PU'erne, mens toget i spor 2 holdt og ventede.

DBSRS rangerede bilvogne med en 185'er. Forrest i toget var bl.a. DB Rbns⁶⁴¹, DB Rbns 646⁵²⁴ og en DB Klps 444 samt 8-10 DB/AAE Habbi(i)(ll)ns, 3 DB Hbbi(ll)ns^{304/305/306} og så alle bilvognene. De mange AAE Habbi(i)(ll)ns er formentlig til **Kj** med Ytong, men der var ingen kævlevogne eller tankvogne, men de kan være kommet tidligere og stå på terminalen i **Htå**.

Lidt længere fremme var der stop i SU-signalet, men mens jeg talte med stationsbestyreren, lykkedes det ham at få det røde lys til at blinke, så jeg på "Stop og ryk frem" kunne fortsætte. Da holdt der allerede to tog, der skulle ind på **Rg** station, og inden **Ky** (Kværkeby) mødte jeg endnu et tog.

Htå

I **Htå** stod to Hector 241'er med et langt østgående SFL-tog på sporet op mod S-banen's perronspor. På S-banen i **Htå** er der opsat mindst to ERTMS-tavler. {Se efterfølgende forklaring, *red.*}

GI

I **GI** stod cirka 10 flade og lavsidede vogne på den nordlige plads, der var en DB Rbns 641, en del CFL Cargo-vogne, og flere Re(n)s, måske lejet fra France Wagon eller AAE?

Kh-Hk

Fra **Kh** gik turen så med RØ 2545 (Kk-Hk) med DSB ME 1535 + 5 DD). Mellem **Lj** (Lejre) og **Hv** (Hvalsø) er man nået ret langt, og der er lagt skærver ud som bundlag på en større del af strækningen. Der blev også fortsat arbejdet et par steder her klokken næsten 17. Ved de nedlagte overkørsler inden **Tø** var bommene også nede, og det røde lys blinkede. Den store bro, der skal skubbes ind under banen i **Tø**, stod midt i en delvis tilfrossen sø.

Fra **Hk** gik turen tilbage til **Kh** med samme stamme som RØ 2548.

Kh-Næ

Hjemturen fra **Kh** til **Næ** skete med RØ 4257 (Kk-Nf), det var DSB ME sæt 10, og så vidt jeg lige husker min første MF-tur siden nytårsskiftet.

I **Rg** stod de tre DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} på sporet, hvor der tidligere blev parkeret lokomotiver, så de er nok kommet med papir. Sammen med de tomme biltransportvogne stod endnu tre DB Hbbi(II)ns^{304/305/306}.

– *Men de kan vel ikke være hentet på det nye sidespor hos P. P. Jensen?*

Der er vist noget med, Miele kræver jernbanetransporter.

Skade i Nf

En MF skal være ramlet under rangering/kobling i **Nf** for nogle uger siden. Det var under kobling, DSB ~~MF sæt 30~~ kørte for hurtigt og fik skader på fronten, da den skulle koble. ~~MF sæt 30~~ er kørt til reparation i **Rd**.

(JSL via BL)

ERMTS

? – *Hvad skal de bruges til ved Banedanmark?*

! – Der skal indføres ERTMS på alle BDK's strækninger, ifølge det kommende nummer af S-banen er der en prøvestrækning for S-banen (der skal sikre at det nye system kan køre parallelt med HKT, idet de to systemer skal bruges sammen i en del år mens udbygningen til det, der ikke kaldes ERTMS på S-banen, finder sted).

? – *Kan du forklare lidt om den forventede funktion?*

Tavlen fortæller lkf, hvor man kan forvente en ny information, og hvis systemet ikke virker, kan man manuelt få en køretilladelse fra tavle xx til tavle xx.

(? BL ! JSL via BL)

Læs den svenske bestemmelse om ERMTS under **UDLAND**.

(BL)

On 30/1 2013

Næ-ikf fortæller om arbejdsdagens forløb

Næ-Ro-Næ

Onsdag indledte jeg arbejdsdagen med at køre RØ 3442 (Næ-Ro) og RØ 2439 (Ro-Næ) med DSB ~~MR sæt 04~~. Fra **Ølb** (Ølby) til **Ro** havde jeg en lki og to fra DTU med, der skulle ud og køre i anledning signalprojektet.

Grøftegravningen var nu nået ned mellem **Hf** og **Th** med det ene hold.

På pladsen i **Kj** stod 6 DB/AE Habbii(II)ns; de resterende 5 af dem jeg så i **Rg mandag 28. januar 2013**; må have stået nede på havnen.

Tre af BDK's Facns stod også i **Kj**.

Næ-Kh

Efter en pause gik turen så til **Kh** med RØ 2250 (Nf-Kh) med 5 DD + DSB ME 1535.

Ved **Herlufsholmhallen** har man her medio **januar 2013** revet et tidligere vogterhus for **Næstved-Slagelsebanen** ned, idet det stor i vejen for bygningen af en ny sportshal.

I **Rg** stod der fem Uacns på sporet, hvor man lossere kalk.

I **Gl** stod der 8-10 tomme vogne på sydsiden. På nordsiden stod bl.a. de to DB Rbns, jeg også så i **Rg mandag 28. januar 2013**.

Kh-Næ

Hjemturen fra **Kh** til **Næ** skete med RØ 4261 (Kk-Rf) bestående af DSB ME 1524 + 4DD. Rart kun at køre med 4 DD.

Mens jeg udvekslede rejsende i **Vy**, passerede et pænt langt godstog østpå med mange forskellige vogntyper, bl.a. 10 DB Hbbills³¹¹ (der sikkert er til DHL's lager i **Klippan**) og 2 VTG Eanos (der sikkert er til Scandust, eller hvad firmaet nu hedder i dag i **Landskrona**).

JSAjr så også dette godstog fra sit S-tog, og han så endvidere DSB ME 1503 + B 7751 + B 7743 + DSB ME 1521 som M 6075 (Kh-Nf). Det var DSB ME 1525, der havde haft røgdudvikling og -alarm fra førerrum 1 og kompressorrum, og som skulle hentes i **Nf**. De to B-vogne var med, fordi man ikke må køre med to sammenkoblede lokomotiver på **Storstrømsbroen**.

Returløbet hed M 6076 (Nf-Kh).

(JSL via BL)

Materieltog Vj-Hed-Vj

Operatør DSB

Årsag Befordring af materiel

Tog: M 8045 (Vj-Hed), MR, 130 km/t.

Vj 15:12, Hed 15:26.

Kører: 10.12.2012-07.06.2013 Ma-Fr ikke 24.12.2012-28.12.2012, 31.12.2012, 01.01.2013, 25.03.2013-29.03.2013, 01.04.2013, 26.04.2013, 09.05.2013, 10.05.2013, 20.05.2013, 05.06.2013.

Bemærkninger Vj Materiel fra RV 3645

Tog: M 8046 (Hed-Vj), MR, 130 km/t.

Hed 15:42, Vj 15:52.

Kører: 10.12.2012-07.06.2013 Ma-Fr ikke 24.12.2012-28.12.2012, 31.12.2012, 01.01.2013, 25.03.2013-29.03.2013, 01.04.2013, 26.04.2013, 09.05.2013, 10.05.2013, 20.05.2013, 05.06.2013.

Bemærkninger Vj Materiel til RV 3646.

Kilde: Toganmeldelse nr. 24, **fredag 9. november 2012**
(OD via BL)

Sø 10/2 2013

Ændringer i trafikken

Togene holder i øjeblikket stille mellem Middelfart og Kolding/Fredericia pga. en fejl på sporskifterne ved Lillebæltsbroen

Vi har fejl på sporskifterne i Snoghøj ved Lillebæltsbroen, og derfor holder togene mellem Middelfart og Fredericia/Kolding stille i øjeblikket.

Hvor lang tid varer det?

Vi har en tekniker på vej for at undersøge fejlen, og vi regner med, at han er frem kl. ca. 14.10, og så kan vi få en prognose for, hvornår vi igen kan køre.

Bliver mit tog så aflyst?

Det kan vi ikke sige noget om endnu. Vi må afvente meldingen fra vores tekniker, før vi kan sige præcist, hvordan det kommer til at påvirke trafikken.

Gælder DSB's Rejsetidsgaranti?

Ja! Hvis du bliver mere end 30 minutter forsinket, så kan du søge om compensation, gennem vores rejsetidsgaranti. Du læse mere og søge compensation, hvis du klikker her.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=31278>, **søndag 10. februar 2013** 13:58, downloadet kl. 14.15

Togbus Fredericia-Middelfart

Togbusser erstatter alle tog mellem Fredericia og Middelfart. Togbusserne er bestilt klokken 14.15 så der vil gå lidt tid før de første er fremme. Det skyldes at der er revet en køreledning ned. Læs trafikmeldingen fra 10.02, 14:11

Kilde: <http://www.bane.dk/visForside.asp?artikelID=4268>, **søndag 10. februar 2013**
downloadet kl. 14.20. Begge uændrede kl. 14.52

Tog L 751 (Vj-Str)

Af de fire MF-togsæt afkobles det bageste togsæt i spor 5 i **Vj**, og alle passagerer var derfor gået helt ud i sydenden af perron 2. DSB **MFA 5040+40** afgår kl. 17.21½ (219½). Undervejs til **Str** er der de typiske krydsningsforlægninger til nabostationen.

Tgf fortæller, at en havørn ramte et bæretorv til køretråd, og der faldt ned i et sporskifte i **Sno** (Snoghøj), der efterfølgende kortsluttede elinstallationen. Han kørte fra **Str** til **Fa** med det samme togsæt, som nu kørte tog 751. Der var buskørsel i stedet for togdrift.

Ankomst **Str** 19.02½ (215½).
(BL)

FASTE ANLÆG

Ti 1/1 2013

Rettelsesblad 501 til TIB (Ø/V)

...

Rettelsesbladene nummereres fortløbende for hhv. TIB (Ø/V), TIB (Ø) og TIB (V).

TIB udgives udelukkende i elektroniske udgaver (pdf-filer).

Gældende reglementer samt oversigt over sidst udsendte rettelsesblad kan ses på www.bane.dk "Om jernbanen"/"Jernbanesikkerhed"/"Jernbanesikkerhedsregler".

I hvilket omfang instruktionsstoffet skal være til rådighed for de enkelte personalekategorier, fremgår af SR bilag 13.

Kilde: **TIB (Ø/V)**, rettelsesblad 501, **tirsdag 1. januar 2013**
(BL)

Forside > Om jernbanen > Strækings-information (TIB)

Strækings-information (TIB)

Trafikal information om banestrækningen (TIB) indeholder oplysninger om de enkelte strækningers kilometrering, højst tilladte hastigheder samt signaludstyr.

Som noget nyt er der i de nye, ekstra **røde pdf-linjer** tilføjede to **røde** ord: »**til print**«. Eksempelvis  **Rettelse TIB (Ø/V) 01.01.2013 til print** 01.01.2013

Det omfatter de sider i **TIB**, der har fået rettelser den pågældende dato og år.
(BL)

Ma 21/1 2013

Rettelsesblade 2526-2529 til TIB (Ø)

Strækning 5. Roskilde-Kalundborg

Rettelsesblad 2526, Side 124-17. Rettelsesblad 2527, side 131b-2
Ibrugtagning Holbæk.

Strækning 6. København H-Vigerslev

Rettelsesblad 2528, side 135c-4

Rettelse gennemgående spor Vigerslev.

Rettelsesblad 2528, side 135d-3

Fast hastighedsnedsættelse spor 1.

Strækning 11. København H/Hvidovre Fjern – Vigerslev

Rettelsesblad 2529, side 299u-14. Side 299v-3

Fast hastighedsnedsættelse højre spor Vigerslev – Hvidovre Fjern.

Kilde: **TIB (Ø)**, rettelsesblad 2526-2529, **mandag 21. januar 2013**
(BL)

Ma 29/1 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Overkørslen i Øster Doense nedlægges

Overkørslen i Øster Doense nedlægges

Det nye vejanlæg i Øster Doense er netop taget i brug, og Banedanmark nedlægger derfor jernbaneoverkørslen i Storegade permanent.

Som led i forberedelserne til at kunne øge togenes hastigheder mellem Hobro og Aalborg, har Banedanmark etableret et helt nyt vej- og broanlæg i Øster Doense.

I sidste uge åbnede omfartsvejen i Øster Doense, og i denne uge (uge 5) nedlægger Banedanmark overkørslen i Storegade.

Overkørslen har været spærret siden sidste uge, men bliver nu endeligt lukket, idet både bane- og vejvendte signaler, bomanlæg, overkørselsbelægning mellem skinnerne mv. bliver demonteret. Der anlægges vendemuligheder for bilister på begge sider af banen

Det nye vejanlæg var planlagt til at skulle tages i brug i december 2012, men arbejdet er blevet lidt forsinket på grund af vintervejret med sne og frost både i starten af december og igen her i januar.

– Vi er glade for at kunne levere en ny og effektiv passage af jernbanen for borgerne i Øster Doense. Endnu mangler vi nogle småarbejder, som vi først kan udføre, når sneen er væk, og frosten gået af jorden. Dog vil det øverste slidlag på vejbanen og stierne først blive lagt i løbet af det næste halve år, fortæller Banedanmarks projektleder Marianne Rasmussen

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18002>, **tirsdag 29. januar 2013**
(BL)

Ma 29/1 2013

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning den 29. og 30. januar samt den 4. og 5. februar 2013

Møde med Kommissarius for ekspropriationer i Jylland

Hotel Thingaard, Ur

Forretningen begynder kl. 10.00, hvor der vil blive foretaget en orientering og gennemgang af projektet vedrørende overkørsel nr. 89, 90, 92, 93, 94, 95, 98, 102, 103, 105, 106 og 107.

De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/386>

Det skete

Besigtigelsesforretning

Præsentation af kommissionen foretages af kommissarius. To er udpræget af regning, en fra kommunen, en landinspektør. Fra BDK er der bl.a. en landinspektør og en af Atkins.

Der er ikke ekspropriationen, der her beskrives, det er en præsentation af projekter og besigtigelse. Først kommer en generel gennemgang. Hvis I her mere specifikke spørgsmål, foregår det inde ved siden af. Når dagens besigtigelser er afsluttede, trækker kommissionen sig tilbage for at gennemgå de enkelte sager. Protokollen kan ses om 4-5 uger ved Teknisk Forvaltning.

Til slut indsendes papirerne til ...

BDK

– *Hvorfor nedlægges overkørsler? Det skal ses i det grønne trafikforlig i 2009, hvor det blev besluttet at reducere afskaffe usikrede overkørsler. Danmark har også fået et pålæg fra Arbejds miljø myndighederne om at minimere antallet af usikrede overkørsler af hensyn til lokopersonalet. Det er et stressende miljø. Også de sikrede ovk skal minimeres.*

Derefter gennemgås hvad en sikret og usikret overkørsel er, kendetegn med antal bomme og signaler. En helbom er to bomme, der går ned og spærre hele vejen. Ved en halvbom går kun én bom ned og spærre den ene kørebane. Overkørslen checker sig selv, om alle pærer virker mv., før der udsendes et signal til lkf om, at den er sikret. Ved advarselsanlæg er der ingen bomme. Som eksempel på en usikret ovk vises ovk 28 **Bj-Rk**. {Genkendes, når man er strækningskendt, *BL*}. Erstatningsvejen får 4-5,5 meter bred kørebane med 0,75 meter rabat ud over vejbredden.

Det forventes, i efteråret 2013 arbejder erstatningskommissionen, og med udgangen af anden halvår 2014 – og erstatningssagerne er afsluttede – bliver overkørslerne nedlagt.

Kort og matrikelkort

Kort med matrikelnumre og indtegnede ejendomme vises, hvorpå de eksisterende ovk og nedlagte ovk indtegnede mellem **Ln** (Lyngs) i km 26,9 og **Yd** (Ydby) i km 35,1. Der står nedlæggelsesår, hvilket hidtil ikke har været kendt.

Ln-Yd	Ovk 73	Nedlagt maj 1977
Ln-Yd	Ovk 77	Nedlagt 1977
Ln-Yd	Ovk 79	Nedlagt i marken
Ln-Yd	Ovk 81	Nedlagt 1985
Ln-Yd	Ovk 82	Nedlagt 1985
Ln-Yd	Ovk 83	Nedlagt 1985, offentlig ovk.
Ln-Yd	Ovk 89	Foreslås nedlagt
Yd	Ovk 90	Har halvbomanlæg

Yd-Ur Ovk 92 Er nedlagt
Yd-Ur Ovk 93 Foreslås nedlagt
Yd-Ur Ovk 94 Foreslås nedlagt uden erstatning
Yd-Ur Ovk 95 Foreslås nedlagt uden erstatning
Yd-Ur Ovk 98 Er nedlagt, nedlægges formelt
Yd-Ur Ovk 102 Bevares
Yd-Ur Ovk 103 Foreslås nedlagt
Yd-Ur Ovk 105 Er nedlagt, nedlægges formelt
Yd-Ur Ovk 106 Er nedlagt, nedlægges formelt
Yd-Ur Ovk 107 Foreslås nedlagt uden erstatning

Kl. 11.30

Ved hvert mødetidspunkt gennemgår kommissarius årsagen til indkaldelsen, præsentation af personerne i kommissionen og en fra kommunen. En landinspektør fra BDK gennemgår definition af overkørsler samt præsenterer folk fra Atkins.

Ur-Bn Ovk 121 Forbliver sikret
Ur-Bn Ovk 122 Nedlægges, og adgangsvejen flyttes til Storchøjvej
Ur-Bn Ovk 123 Er formelt nedlagt, men ikke juridisk. Nedlagt i marken.

Kl. 13.30

Bn Ovk 130 er formelt ikke nedlagt. Det skal gøres nu.
Bn Ovk 133 er nedlagt i 1983. Ved nedlæggelsen skifter den betegnelse til overgang med kilometerangivelse.
Ovg Km 45,152 Privat ovg. Niveauovergang. Niveauovergange har intet nummer (fejlagtig nummereret 130 af BDK). BDK foreslår ingen erstatning.
Bn Ovk 134 Privat ovk er nedlagt

Der er tre fremmødte spejderledere, der bruger hytten Ø for ovg i km 45,152. Der er ikke andre fremmødte, så mødet med de berørte afholdes i hallen. Spejdere får en lang vej helt ind gennem **Bn** (Bedsted Thy) i km 46,4 ad **Thylandsvej** over ovk 135 i km 46,289 for at komme over i **Rønbjerg Plantage**.

Kl. 14

Nu sker der opbrud for at foretages syn for sagen, og det bliver ved ovk 45,132 **Ur-Bn**, derefter ved ovk 94 **Ln-Yd**.

Vinden kommer heldigvis fra SV, og **Bn** ligger lavere end **Ur** (Hurup Thy) i km 39,5, så hastigheden er ikke så ringe. Et togs tyfon høres tude før usikret ovk 129. Nå ja, der skal være krydsning i **Ur**, så kommissionen kommer til at opleve det krydsende tog kører ned mod **Bn**. En jordvej med enkelte sten og smeltende sne med løbende vand fører til spejderhytten. Kun en personbil er kørt dertil. Alle de andre er gået i smadderet, og cyklen kan lige klare sig igennem.

Nu kan kommissionen se, hvor sent et tog kan ses før ovk 45,152, og selv vurdere synligheden. Tog RA 5537 (Str-Ti) passerer kl. 14.36½ (±0) kørt af AR AR 1013.

Der er opsat en A3-tavle med en A4-farvefotokopi af to avissider:

Thisted Dagblad **By&Liv**
www.thisted-dagblad.dk, tirsdag 8. maj 2012
Banedanmark vil lukke låge
MØDER: Banedanmark hørte mandag på borgenes indvendinger mod at sikre overgange

Thisted Dagblad, tirsdag 8. maj 2012
Protest mod lukning af overgang
USIKKER OVERGANG: Overgangen Grurupvej 19 i Rønbjerg Plantage vil Banedanmark lukke mod borgernes ønske

Bn-Str

Kommissionen er gået op til de to minibusser for at køre til usikret ovk 94 mellem **Yd** og **Ur**. Der er nu 11 minutter til tog RV 5540 (Ti-Str) kan afgå inde fra **Bn** kl. 15.08, så der cykles dertil. Inde i **Bn** ses et vejskilt med navnet **Ringvej**. Vaw, en ringvej i en mindre stationsby. Den må cykles igennem, selv om der kun er 5 minutter til togafgang. Der er lapper med asfalt, og rundturen "varer" otte huse!

15.08 (±0) ankommer AR AR 2048 i spor 1. Som forventet er Kommissionen nået frem til usikret ovk 94 før toget. De to minibusser var også kørt tyve minutter før togafgang kl. 15.08½ fra **Bn**.

Str an 16.01½ (+1½) efter en interessant udflugt på syv timer.
(BL)

On 30/1 2013

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning den 29. og 30. januar samt den 4. og 5. februar 2013

Møde med Kommissarius for ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=18002>

Str-Ur

Tilrejse sker med tog RV 5509 (Str-Ti) kørt af AR ~~AR 2048~~ med afgang fra **Str** kl. 6.48. Standsning i **Ur** (Hurup Thy) kl. 7.33½-39 (±0/22). Da der er knap tre kvarter til besigtigelsesforretningen åbner på hotellet på modsatte side af stationsbygningen, vil det ikke være varmere at vente inde i glasventerummet men læ for den svage vind trods + 5 grader Celcius. To unge – af hvert køn – er også steget af tog 5509, og fyren byder den unge dame en cigaret. Uheldigvis er der ingen Rygning forbudt-skilte at se; de kan være kradset af af rygere.

– *Er der tilladt at ryge herinde?*

De kunne ikke se nogen forbudsskilte.

– *Ja, når I skal forurene, må jeg gå ud.*

Det er lidt koldt for fingrene at læse dagens aviser uden vanter på. At sidde på isolerer de.

Hotel Thinggaard, Ur

Forretningen begynder kl. 8.30, hvor de vil blive foretaget en orientering og gennemgang af projektet vedrørende overkørsel nr. 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130 og 131. afholdes i salen.

Besigtigelsesforretning

- Ur-Bn Ovk 124 Nedlagt
- Ur-Bn Ovk 125 Nedlagt og flyttet i 1963
- Ur-Bn Ovk 125 Nedlægges. Flyttet til efter ovk 126
- Ur-Bn Ovk 126 Nedlagt
- Ur-Bn Ovk 127 Nedlagt
- Ur-Bn Ovk 128 Nedlægges
- Ur-Bn Ovk 129 Nedlægges. Lodsejerne har "byttet" jord, og de er ikke interesseret i at bevare ovk
- Ur-Bn Ovk 130 Nedlagt august 1976
- Ur-Bn Ovk 131 Nedlagt august 1976
- Ur-Bn Ovk 132 Nedlagt
- Ur-Bn Ovk 133 Har hele tiden været en privat fællesvej. Et par af de indkaldte fortæller, at der i deres købspapirer står, at der findes en privat sti omkring deres grund. Matrikel til 10a får ved anlæggelsen af banen i 1879 tillyst færdselsret hen over en privat overkørsel. Matrikelkortene viser med en stipulering, at der findes en vej. Den behøver ikke at være tillyst. Der, hvor overgangen krydser banen, eksisterede der i 1814 eller endnu tidligere en offentlig vej. Den nedlægges i 1983.
- Ur-Bn Ovk 134 Foreslås nedlagt

Kl. 10.00

- Bn-Hsg Ovk 139 Nedlagt
- Bn-Hsg Ovk 140 Nedlagt
- Bn-Hsg Ovk 141 Nedlægges
- Bn-Hsg Ovk 142 Nedlægges
- Bn-Hsg Ovk 143 Nedlagt
- Bn-Hsg Ovk 144 Bevares, priv. ovk.
- Bn-Hsg Ovk 148 Off. ovk
- Bn-Hsg Ovk 149 Nedlagt i marken
- Bn-Hsg Ovk 150 Nedlægges
- Bn-Hsg Ovk 151 Ændres ikke, sikkerhedsforbedres

Ingen af lodsejerne havde brug for en besigtigelse i marken sammen med kommissionen, og den havde allerede sonderet stederne.

Afrejse – videre rejse til Do!

Først omkring kl. 11.30 opdager jeg, at der ikke skal foretages besigtigelse i marken med kommissionen, så nu er der knap 1½ time til næste tog kører mod **Str**. I stedet for kl. 10.54 må det blive kl. 12.54.

På internettet kigges der i ventetiden på forbindelser fra **Ur** til **Do** (Øster-Doense), idet ovk 427 i km i sydenden af den nedlagte station ifølge TIB (V) rettelsesbladene 4502-4503 med gyldighed **torsdag 31. januar 2013** skulle nedlægges. På forhånd var der søgt på Rejseplanen efter forbindelser til **Do**.

På www.bane.dk dukker der en nyhed dateret i går, **tirsdag 29. januar 2013** om **Overkørslen i Øster Doense nedlægges**. Det læses, at ovk 472 har været nedlagt i en uge.

– Måske kan afmonteringen af ovk 472 fotograferes?

Forkortelsen **Do** dækker i årene **1904-1958** over togekspeditionsnavnet **Doense**.

I **1958** skifter det navn til **Øster-Doense**, og siden da har denne stavemåde stået i samtlige tjenestekøreplaner samt i TIB (V).

Derfor bør stationsnavnet i jernbanemæssige relationer skrives med en bindestreg.

De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger **1995**, anvender også stavemåden **Øster-Doense**.

Topografisk Atlas i målforsholdet 1.100.000 fra **2008** angiver skrivemåden **Øster Doense**.

Ur-Str-Lg-Hb-Do

Uanset tilstanden må **Do** besøges. **Ur** af 12.54 med

tog RA 5540 (Ti-Str) med an Str 13.36. Der vil blive 6 minutter til at skifte tog i **Str** og parkere cyklen.

Tog RA 5452 (Str-Ar) med an Lg 15.06,

Tog IC 141 (Cph-Ab) Lg af 14.47 med Hb an og 16.12.



Ha

Det er længe at vente 41 minutter i **Lg**, så i stedet nydes varmen i toget til **Ha**, hvor der "kun" vil være en skiftetid på 17 minutter til tog 141. *Det kunne være, at boghandleren havde et postkort fra **Ha** og måske en jernbanebog?* Jo, minsandten to lokale postkort hver med fire billeder på, hvoraf der er et billede af et DSB MR-tog med røde døre fra dengang.

En lokalhistorisk bog med et forsidebillede af **K 563** findes også. Læs mere om denne bog under **DIVERSE**.

Hb

Rejseplanen angiver en spadseretid på 20 minutter om den ene kilometer til **Hb Busterminal**, så der er tid til at bestille en durum med kebab til afhentning kl. 17.37 og betale 55 kroner. Så vil den varme aftensmad være klar til at indtage i toget tilbage mod **Lg**.

Bus 118 kører til **Do** har afgangstid kl. 16.50 med ankomst kl. 17.02 til **Do**. Der vil være 21 minutter til fotografere i, til en anden bus i buslinje 118 afgår kl. 17.23 mod **Hb**. En billet koster 20 kroner og gælder 1 time. Først 16.54 bliver der afgang, idet fra **søndag 20. januar 2013** blev zonernes størrelser ændrede, og chaufføren ville i første omgang ikke acceptere den billet, en dame kunne fremvise.

Do i km 207,8

Efter at **180 Hobrovej** er forladt, køres mod Ø mod **Do**. Hvor **Do** begynder, ses i et nyt Y-kryds den nye vej fortsætte til højre ned under den nye jernbanebro. Bussen drejer i det nye Y-kryds til venstre op ad **Storegade**, og der er et stoppested på den gamle stationsforplads. An 17.04 – kun 19 minutter til at fotografere.

Der er en dyster stemning her under mørkets frembrud. Ifølge Almanak var der solnedgang kl. 16.46, men i dag er der gråvejrr og kuling – intet solskin. Lysene er tændte i husene, og vindstødene rusker.

Ovk 427



Ovk 427 i km 207,6 skulle ifølge TIB (V) forsvinde fra i morgen **torsdag 31. januar 2013**, men som læst i formiddags **Overkørslen i Øster Doense nedlægges**, udsendt **tirsdag 29. januar 2013**, stod der, at ovk 472 havde været nedlagt i en uge. Der er ingen rester af bomanlægget, kun 4 af hvid plast dækkede uordenssignaler eksisterer endnu. Det er logisk at anvende hvide plaatsække i stedet for sorte, for så kunne en lkf tro, at ovk var sikret! Der er sågar sat 4 grå plastbånd hen over skiltene med overkørslens numre.



Der er ingen rester af vejen mellem de fire skinner. På begge sider af banen er **Storegade** spærret af **SKANSKA =))=))=))=))=** med **gult** blinklys.

La 80



Der er allerede fra den lukkede **Storegade** og måske hundrede meter mod S opstillet et hegn med lodrette, tykke tråde, så ingen tilfods kan komme over sporene. En ny, smal vej er anlagt langs dette hegn. Her begynder La 80, hvor "Banens tilstand" fortsætter til hen den anden side af den nye jernbanebro over den nye omfartsvej.



24. Aalborg-Aarhus

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Skørping	222,1	207,6-	80	0	2400	Banens tilstand
Hobro	199,0	207,4				

Kilde: La, 24. Aalborg-Aarhus, **fredag, 1. februar 2013**

Historie om Do

Stationens navn var i årene **1904-1958 "Doense"** og i årene **1958-2008 "Øster-Doense"**.

En stor nedlæggelsesfase raserer ved køreplansskiftet i **maj 1972. Lørdag 27. maj 1972** nedlægges persontrafikken for følgende ni togekspeditioner mellem **Ar** og **Ab**.

Km Fa Togekspeditionssted

145,9	Lr	Lerbjerg
161,0 ¹⁾	Sé/Ste	Stevnstrup
175,8	Bv	Bjerregrav
189,8	On	Sønder-Onsild
207,8	Do	Øster-Doense
218,3	Mk	Moskov T
234,1	Eh	Ellidshøj
239,2	Sn	Svenstrup J (er genåbnet)
244,1	Og	Skalborg (er genåbnet)

Flotte kilometerafstande fra Fa

Både **Hb** i km 199,0 og **Sø** i km 222,1 ligger ikke langt fra runde eller flotte tal. **Hb** 1,0 km og **Sø** 0,1 km.

Vinder på banen er absolut endestationen med 333,3 km!

I TIB (V) gyldig fra **søndag 25. september 1983**, er der for kørselsretning **Hb-Do** anbragt et x ved 800 m Fremskudt signal og x ved I-signal.

For kørselsretning **Ad-Do**, gyldig **lørdag 9. maj 1992**, anbragt et x ved 800 m Fremskudt signal og x AM og AM/DS¹⁾ DS-signal.

Måske en gang i 1990'erne fjernes sporskiftet ind til Rockwool?

Med gyldighedsophør af TVK 07 **mandag 27. august 2007 – lørdag 5. januar 2008** forsvinder **Do** fra tjenestekøreplanen.

Frem til **onsdag 30. januar 2013** er de eneste "rester" af **Do** angivelse af placering af ovk 427 i km 207,8.

Med rettelser til TIB (V) **torsdag 31. januar 2013** slettes ovk 427 i km 207,6 i forbindelse med nedlæggelse. Fa denne dato er der intet angivet mellem stationsgrænsen i **Hb** i km 199,6 og **Ad** (Arden T) i km 214,5 – 14,9 km uden noget! Nu er **Do** og resterne heraf totalt borte.

Ære være dens minde!

Se resterne af Do fra luften

I marken kan dog stadig ses en del **Do** på www.krak.dk. Vælg **Kort** og **Hybrid**, indtast "Øster Doense" og tryk på tasten "Retur". Sæt forstørrelsesgraden på **16**. Der er intet årstal anført.

Begynd fra S. Ovk 427 ses, derefter ligger en grøn – på forplads. Her lå den hvide stationsbygning tegnet af den samme arkitekt som tegnede **Bv** (Bjerregrav) og **Sé/Ste** (Stevnstrup). Den havde halvvalmet²⁾ tag.

Sporplanen ved Rockwool kan ses ved at flyve længere mod N. Der ses ny ballast på sporet under vejbroen. Den kan være lagt, da sporskiftet ind til Rockwool blev fjernet.

Op mod dæmningen med **Stevnstrupvej** ses det første sidespor uden for fabrikkens hegn.

¹⁾ **19.05.1992** km 161,0. I TKV **1971** km 161,1. Forkortelsens "**Sé**" ændres i 1993 til "**Ste**".

²⁾ Et valmet eller afvalmet tag betyder, at gavflader også er med taghældning. Det stykke tagflade, der ligger ned ved gavlen, kaldes for valmen. Hvis tagfladen ved gavlen ikke er ført helt ned, så benævnes taget at være halvvalmet.

Der var to sporskifter inde på fabrikken. Inde på fabrikken lå et spor mod N til dæmningen med **Stevnstrupvej** og to spor i retning S, der kan ses i asfalten.

DS-signalet stod lige N for **Stevnstrupvej**.

Billeder fra 2005 og 2011

På Google Earth er der mulighed for at se billeder fra to år. Først præsenteres det nyeste billede fra **torsdag 6. januar 2011**. (Der er grønt løv, så månedsangivelsen passer ikke). Klikkes der nederst til venstre på en globus, bliver der oppe til venstre mulighed for at se et ældre billede, her fra **søndag 31. juli 2005**.

Der ses et sidespor i nordgående retning. Det endte tilsyneladende lige foran den **røde** bygning. Sporet ses også på Kraks hybridkort. I **1986** gik det helt hen til vejdæmningen.

Rangering i Sø og Do i 1986

I **Hb** var der stationeret en Ardelt. **Fredag 7. februar 1986** kørte Ard 121 uden vogne ned på **Hb Havn** for at flytte om på et par godsvogne. Den kørte op igen uden godsvogne.

Derefter kørtes som tog 7931 (Hb-Sø) med 6 aksler og 48 tons kl. 9.16 (260) til **Sø** (Skørping), hvor en antagelige SJ Oms (notat 941 3 208-0) var læsset med skåret træ og dækket af en **gul** presenning og blev hentet i læssesporet. Derefter blev der foretaget omløb gennem spor 2.

Fra **Sø** hed toget tog 7932 (Sø-Hb), og belastningen på Ard 121 var 8 aksler og 85 tons.

I **Do** var der standsning kl. 10.22-40 (246/264). DS-signalet var et daglyssignal og stod lige N for **Stevnstrupvej**.

Ved Rockwool blev der i nordenden rangeret ind for at sætte de 2 eller de 3 af de lukkede godsvognene (notat: 070 0 235-8 og 070 0 238-0; det må have været disse to) op mod dæmningen til **Stevnstrupvej**. Dette sidespor blev brugt ikke meget. Inde bag fabrikkens hegn ses et spor parallelt med, hvor en sort tank vogn holder. Her rangeredes der også med de tre Gs, for måske skulle der byttes som på deres rækkefølge.

Fra **Do** var belastningen 2 aksler og 37 tons; den **gule** presenning!

Sikringstavlen

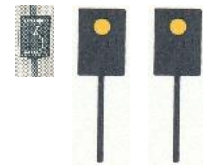
I stationsbygningen kunne der ses på den sorte tavle, at sporforbindelse mellem spor 1 og 2 i nordenden var malet over. I sydenden var ingen sporforbindelse mellem hovedsporene. Læssevejen var indtegnet med sporskifter i begge ender til spor 1, hvor den sydlige forbindelse var malet over. Derefter har læssevejen sandsynligvis fået funktionen at vise sidesporet ind til Rockwool, og sporforbindelsen skulle derfor ikke males om. Øperron 2 mellem spor 1 og 2 var ligeledes malet over.

Ovk 427 skulle betjenes med et håndsving uden for karnappen på perron 1.

Tilbage i Hb

I **Hb** blev der rangeret bl.a. ved pakhuset. Kun skinnerne ragede op over sneen.

I talviseren stod der **3** for indkørsel i spor 3. De to TU for spor 2 og 1 viser brand gult. Formiddagen i **Himmerland** sluttede af med en indkørsel med DSB MZ 1420 (b) + rød A + måske 6 B-vogne i den ophvirvlede sne. Det var tog Ic 148 (Fh-Kh) kl. 11.04 (+½). I TKV 1985 står der "Ic".



Do-Hb-Lg-Str

Tilbage til nutiden. Kl. 17.23 er bussen i buslinje ankommet, og da der på billetten står **17:51**, er rejsehjemmelen i gyldig. Én passager sad der i bussen ved påstigningen. Turen **Hb-Do-Hb** kostede 20 kroner, en billig, men sørgmodig udflugt.

I **Hb** hentes den varme aftensmad, der indtages i tog IC 160 (Ab-Cph). DSB MFB 5235+35 standser 17.56-58 (+1±0). Nå ja, det er samme MF som på udrejsen. Det nåede at vende i **Ab** grundet bromangel; Deres udsendte nåede at vende i **Do**.

I **Fp** køres langsomt fra spor 1 over i spor 2, og derefter køres ad 2. hovedspor til **Rd**. Et nordkørende tog i 1. hovedspor mødes omkring **Bv**.

Der er stop ved I-signalet til **Rd**. Lys i post 2 i **Rd**. Den er normalt betjent på **onsdage** af hensyn til smøring af sporskifter, men kun til omkring kl. 14. Ankomst i spor 3 kl. 18.18 (24).

I **Lg** standses kl. 18.28-28½ (24/23½). Da MFB 5235+35 kører mod **Ar**, ankommer RA 5483 med AR 2046 kl. 18.30 (+½).

Kl. 20.01½ (+½) nås **Str** – over tretten timer efter første afrejse.

Ja, det var en tur med nedlæggelse efter nedlæggelse.
(BL)

To 31/1 2013

Rettelsesblade 4500-4505 til TIB (V)

Strækning 21. Odense-Svendborg

Rettelsesblad 4500, side 308-33. Rettelsesblad 4501, side 309-28
Gennemgående spor Svendborg.

Strækning 24. Aarhus H – Aalborg

Rettelsesblad 4502, side 359-31. Rettelsesblad 4503, side 366-35
Nedlæggelse af overkørsel 427.

Strækning 35. Skanderborg-Skjern

Rettelsesblad 4504, side 513-28, side 514-28. Rettelsesblad 4505, side 516-19
Rettelse af hastighed.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4500-4505, **torsdag 31. januar 2013**

Ry (Ry)

Indkørselshastigheden i spor 2 er sat op fra 40 km/t. til 60 km/t. Udkørselshastigheden er sat op fra 40 km/t. til 50 km/t.

La (Laven)

Indkørselshastigheden i spor 1 er sat op fra 40 km/t. til 50 km/t. Udkørselshastigheden er sat op fra 40 km/t. til 50 km/t.

Sv (Svejbæk)

Indkørselshastigheden i spor 2 er sat op fra 40 km/t. til 50 km/t. Udkørselshastigheden er sat op fra 40 km/t. til 50 km/t.

Fu (Funder)

Udkørselshastigheden er sat op fra 50 km/t. til 60 km/t. Den har aldrig før nu været over 50 km/t.
(BL)

Lø 2/2 2013

35. Sd-Sj-Sd

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Ry	12,3		Ind- og	Straks	24.00	Uoverensstemmelse mellem TIB og hastighedstavler/visere.
Laven	17,6		udkørselshastigheden			
Svejbæk	23,2		til/fra			
Silkeborg	30,1		vigespor på			
Funder	36,2		samtliges			
Engesvang	45,5		stationer er			
Bording	51,8		40 km/t.			
Ikast	59,4		uanset TIB-hastighed og			
Hammerum	65,5		tavler/hastighedstavler.			

Kilde: "Rettelse til La" nr. 023 & 024, **lørdag 2. februar 2013**

Det er ikke før set, at samtlige stationers vigespor på en strækning bliver nedklassificeret så konsekvent.
– *Hvornår blev fejlene opdaget, hvad skyldes årsagen, og hvor mange måneder vil der være La 40?*
(BL)

35. Sj-Sd

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Hammerum	65,5		Ind- og udkørselshastigheden til/fra vigespor på samtlige stationer er 40 km/t. uanset TIB hastighed og tavler/hastighedsvisere.	00.00	24.00	
Ikast	59,4					
Bording	51,8					
Engesvang	45,5					
Funder	36,2					
Silkeborg	30,1					
Svejbæk	23,2					
Laven	17,6					
Ry	12,3					

....

Silkeborg	30,1	Udkørsel Spor 2 og 3	20	Straks	24.00	Overkørselsforhold
-----------	------	----------------------	-----------	--------	-------	--------------------

Kilde: La, **søndag 3. februar 2013****Fejlagtig angivelse i La**

Spor 2 og 3 i **SI** er vigespor, og så burde der ikke stå »Silkeborg 30,1 40 km/t.« i det foranstående felt.

Årsagen til de alle mellemstationer for La **40** i vigespor skyldes, at standsignalerne langs sporet ikke er ændrede til at vise det, der står i TIB (V), at de skulle vise.

(BL)

Forside > Erhverv > Arbejde i og ved spor > Bestilling af midlertidige hastighedsnedsættelser

Bestilling af midlertidige hastighedsnedsættelse

Ved visse infrastrukturarbejder kræves det, at hastigheden på toget nedsættes.

Her finder du blanket og vejledning til bestilling af midlertidige hastighedsnedsættelser på Banedanmarks strækninger.

[Blanket til bestilling af midlertidige hastighedsnedsættelser \(33.5KB\)](#)

Retningslinjer for bestilling af midlertidig hastighedsnedsættelse

Midlertidige hastighedsnedsættelser skal bestilles på Bestillingsblanket til hastighedsnedsættelser. Dette gælder både hastighedsnedsættelser, der skal optages i LA og ved udsendelse af "Rettelse til LA".

Midlertidige hastighedsnedsættelser, der skal optages i LA, skal bestilles senest mandag i ugen forud for den uge, hvor hastighedsnedsættelsen skal træde i kraft.

F.eks skal en hastighedsnedsættelse, der skal træde i kraft torsdag i uge 40, bestilles senest mandag i uge 39.

Blanketten udfyldes med TIB strækning. Se TIB-oversigten.

I gyldighedsperiode skrives dato og klokkeslæt for hastighedsnedsættelsens start og ophør.

Spor udfyldes med højre spor eller angivelse af hovedspor fra station til station.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=2655>

(BL)

“Rettelse til La” nr. 025**3/2 2013 1. Fa/TI-Kh**

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Sorø	78,3	78,0-77,9	40	Straks	2400	Sporskiftes tilstand

4/2 2013 1. Fa/TI-Kh

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Sorø	78,3	78,0-77,9	40	0	2400	Sporskiftes tilstand

Kilde: “Rettelse til La” nr. 025 søndag 3. februar 2013

Det er et sporskifte i østenden af stationen.

(BL)

Ma 4/2 2013

Rettelsesblade 2530-2532 til TIB (Ø)**Strækning 5. Roskilde-Kalundborg**

Rettelsesblad 2530, side 123-18

Slettet bemærkning hastighedsviser.

Rettelsesblad 2531, side 131b-3

Rettelse kilometrerings hastighed.

Strækning 8.4. København H – Hillerød

Rettelsesblad 2532, side 232-21

Bemærkning om afstand mellem standsignaler.

Kilde: **TIB (Ø)**, rettelsesblad 2530-2532, **mandag 4. februar 2013**

(BL)

35. Sd-Sj-Sd**La-rettelser**

Nu er de midlertidige hastighedsnedsættelser skrevet ud for hver station mellem **Sd** og **Hr** og visa versa. Årsagen er »Uoverensstemmelse mellem TIB og tavler/hastighedsvisere,

Kilde: La, **mandag 4. februar 2013**

(BL)

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning den 29. og 30. januar samt den 4. og 5. februar 2013**MANDAG DEN 4. FEBRUAR 2013**

Forretningen begynder kl. 19.00 på Hotel Thinggaard, Jernbanegade 5, 7760 Hurup Thy, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørsel nr. 68, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 79, 80, 81 og 83.

De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet.

Herefter vil kommissionen drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med hver enkelt af de fremmødte lodsejere. Der kan i den forbindelse forekomme en del ventetid. Såfremt det bliver nødvendigt, vil kommissionen udsætte disse drøftelser for nogle lodsejeres vedkommende til næste dag.

Forretningen fortsætter med en besigtigelse af forholdene i marken tirsdag den 5. februar 2013.

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/386>

Der kan ske følgende

Ovk 68 Sikkerhedsopgraderes. Vejen langs banen får udkørslen flyttet 35 m væk fra ovk 68

Ovk 69 Priv. ovk. Nedlægges

- Ovk 70 Priv. ovk. Nedlægges
- Ovk 71 Opgraderes af hensyn til Natura 2000
- Ovk 73 Priv. ovk. Nedlagt maj 1973
- Ovk 76 Off. ovk. Nedlægges
- Ovk 79 Nedlagt i marken
- Ovk 80 Off. ovk. Nedlægges

Der er mødt over 20 lodsejere op; mange flere end ved de to andre møder i **Ur**, for der er temmelig mange matrikler på **Draget** med hver en ejer.

Ovk 69 ved Dra

Det aftales at begynde besigtigelsen kl. 8.30 **tirsdag 5. februar 2013** ved usikret ovk 69 i km 30,355, hvor **Dra** (Draget Grusgrav S) udgik fra.

Ur-Str

Hjemkørsel med tog RA 5562 (Ti-Str) fra **Ur** 21.20½–21 (+½/+½) og med ankomst **Str** an 22.03 (+1).

Dra

Måske for 30 år siden fortalte gamle lkf, at de med D-maskiner havde hentet vogne læssede grus i grusgraven.

Når der kigges på et kort over **Draget**, ses en grusgrav at ligge V for ovk 72 i km 31,150. Den ligger V for **Tinghøj** med kote 19. Det passer ikke med de gamle fortællinger. Et kig gøres på <http://historiskatlas.dk/Kort>, Lavkantskort *1945. På dette målebordsblad er **Dra** eller grusgraven ikke indtegnet, ej heller på "Det levende Danmarkskort 2002" i målforholdet 1.150.000. Til gengæld ses en grusgrav på <http://historiskatlas.dk/Kort>, 4 cm kort 1985 beliggende ved **Thybjerg!**

Dra står nævnt i en fodnote for **strækning 40. Str-Ti** i TK II gyldig fra **søndag 3. juni 1956**, men *ikke* i TK II gyldig fra **søndag 29. maj 1960**.

Dra må være nedlagt i årene **1957-1960**.

Draget

Draget eller **Drejet** er navn på lave landtunger (drag) flere steder i Danmark, der forbinder to landområder. Navnet skyldes at man kan trække (drage) skibe over i stedet for at sejle udenom.

Det mest kendte er Draget mellem Thyholm og det øvrige Thy. Landtungen er 400-600 meter bred og rummer hovedvej 11 og Thybanen. Den norske kong Harald Hårderåde skal have ladet sine skibe trække over her, da han var forfulgt af en dansk flåde.

Draget (tysk: Drei) findes også i Holnæs i Sydslesvig.

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Draget>

Hvor lå Dra?

De gamle lkf fortalte, at sidesporet til grusgraven begyndte lige ved usikret ovk 69. **Mandag 21. september 1981** lå der lige efter ovk 69 et kolonnehus i træ malet mørkerødt med hvid skorsten (selv set).

På "Det levende Danmarkskort 2002" i målforholdet 1.50.000 ses der en mindre grusgrav liggende N for **Helligsøvej** og V for **Træløbervej**. Kigges der på www.krak.dk, **Draget**, kan grusgraven næsten ikke ses N for vejen; kun de tættere træer afslører, hvor den gemmer sig. Det ses lidt bedre på Google Earth, hvor sidesporets længde måles til at have været omkring 0,65 km.

Vejen ved ovk 69 ses krydse banen og munde ud i **11 Oddesundvej** lidt S for **Helligsøvejs** østende. Begynd lidt SØ for ovk 69, kryds skråt over **11 Oddesundvej** i retning NV og se en græsklædt dæmning dreje svagt til venstre og danne traceen til den senere **Helligsøvej** eller have ligget langs sydsiden af vejen. *Det må ses i morgen!*

Dra mangler under "**Stationerne på THY-BANEN**" på <http://www.griffen.dk/thy/stationer.htm>. Så kigges der i Z Foretrukne under "**Danske Jernbaner**", hvor et B-cirkulære fra Danske Statsbaner, 2. Distrikt, dateret **torsdag 4. maj 1950**, dukker op på <http://www.sidesporpaafribane.dk/home/draget-grusgrav-struer-thisted-1>

Aha, den meget søgte kilometrering af **Dra** står her: km 30,25. Dét må ses senere i dag; det vil sige i formiddag **tirsdag 5. februar 2013**. Usikret ovk 69 ligger i km 30,355, altså 0,105 km efter sporskiftet/posten/stationsbygningens midte.

Lng

Nu da placeringen af **Dra** er fundet helt præcist, *kan det være, at **Lng** (Lyngs Grusgrav) også har et B-cirkulære, der fortæller en lignende historie?* Da der findes en forkortelse, må det have eksisteret på den fri bane.

I De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af Morten Flindt Larsen. Bane bøger **1995** står der intet årstal ved **Dra**, men ved **Lng**, at det lå mellem **Str** og **Ti** i årene **1918-1939**.

– Lå det mellem **Hw** (Hvidbjerg) og **Ln** eller mellem **Ln** og **Yd**?

Under "**Danske Jernbaner**" kommer et svar derpå:

Lyngs Grusgrav (Lng) [ligger] mellem Lyngs og Ydby.²⁵⁾

Det ældre kort fra **1899** dur ikke. På **Kort**, Lavkantskort *1945, kan der ikke ses noget, der ligner en grusgrav. Der er to lavninger SV for **Ln**.

– Rester af en grusgrav? Hvor mon sporskiftet til **Lng** lå? Ved usikret ovk 45 i km 23,670?
(BL)

Ti 5/2 2013

Jernbanen Lyngs-Hassing, besigtigelsesforretning den 29. og 30. januar samt den 4. og 5. februar 2013

TIRSDAG DEN 5. FEBRUAR 2013

Forretningen fortsætter kl. 8.15, hvor kommissionen vil foretage en besigtigelse af forholdene i marken. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet den 4. februar 2013.

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/386>

Tidsplanen

Tidsplanen blev offentligt vist i aftes på Hotel Thinggaard, **Ur**, og er:

Kl.	Ovk	Plan
	68	Sikkerhedsopgraderes. Vej langs banen ud på Draget får flyttet udkørsel væk fra ovk 68
8.30	69	Priv. ovk. Nedlægges
9.00	70	Priv. ovk. Nedlægges
	71	Opgraderes af hensyn til Natura 2000
	73	Priv. ovk. Nedlagt maj 1973
9.30	76	Off. ovk. Nedlægges
	79	Nedlagt i marken
10.00	80	Off. ovk. Nedlægges

En rejse Str-Ur-Ln for at komme til Dra

Atter rejses der med tog RA 5509 (Str-Ti) fra Str kl. 6.48 (±0) kørt af AR AR 1003. Tog 5509 skal standse i **Ln** (Lyngs) kl. 7.20-20½. Ad banen er der 3,35 km til **Dra** (Draget) i km 30,25 og fra **Yd** (Ydby) i km 35,1 4,85 km. En mørk, kold gråvejrs morgen gælder det om at opholde sig så kort tid som muligt i et glasventeskur, og det fikses således:

Cyklen deponeres kl. 7.20½ i **Ln**, og tog 5509 forlades kl. 7.33 i **Ur** (Hurup Thy). Derefter stiges der på L 724 (Ti-Fa) kl. 7.37½-38 (22/22), og toget forlades i **Ln** kl. 7.50-50½ (21½/21½). Vous allez: en halv times kold ventetid i et glasventeskur er byttet med varme i to tog!

Ln i km 26,9

I nat er der faldet en del sne. Kuglerne ligner store, frosne hagl glaseret med is. Mod Ø ses en **lysegul** lysning mellem de mørke skyer. Der er ganske stille i den ene gade, **Ln** består af. Ved banegårdsforpladsen er købmanden lukket for måske ti år siden. Der holder tilsnede cykler foran glasventeskuret. Forpladsen foran den hvide stationsbygning og pakhuis er hvid af sne. Tiden står stille. Heldigvis er den parkerede bil sølvfarvet og falder farvemæssigt sammen med både sneen og stationsbygningen. Kom der røg op fra stations skorsten, kunne man tro, at kalenderen viste **1957**. Da var stm Niels Nørregård på arbejde. Han var den sidste stationsmester i **Ln**, fotograferet af en banenæstformand fra **Ur**.

²⁵⁾ De Danske Statsbaner: Tjenestekøreplan II. 2det og 3die Distrikt. (Jylland og Fyn). Gyldig fra 1. oktober 1919.

Det vestlige sporskifte mellem spor 1 og spor 2 ses under reparation i **1959** med DSB MO 554 + 2 psv. holdende i spor 1 med tog mod **Ti**. På et vinterbillede fra **1963** eksisterer spor 2 stadig, en sidelæsserampe herved og et kolonnehus i vestenden af læssevejen. Der er en spærrebom over spor 2 ved læsserampen. Det sidste godstog – kørt af et damplokomotiv – kørte i **maj 1962**.



Nu er der tyve minutter til det første møde med Kommissarius for ekspropriationer i Jylland skal findes sted ved ovk 69, så der må cykles ad den hvide **Limfjordsvej**. I bygaden fotograferes vindmøllen uden vinger (kan også ses fra et tog).

Ovk 69 i km 30,355

Kl. 8.25: Mange mennesker krydser sporet bl.a. kommissionen. Atkins-folkene har orange frakker på, da de og lodsejerne går over usikret ovk 69 – 0,105 km efter sporskiftet i **Dra** til grusgraven. Intet dyrkes på de sivholdige områder ud til **Skibsted Fjord**. Ingen bruger deres matrikel til noget. En mand fra elforsyningen fortæller, at normalt foretages der et eftersyn af højspændingsmasterne, der leverer spænding fra Vestkraft på **Esh** (Esbjerg Havn) til **Thy**, hvert tredje til fjerde år. Sker der en akut skade på ledningssystemet eller masterne, kan de ikke komme herover med tunge maskiner i den våde tid, hvis ovk 69 nedlægges. Der kigges efter muligheder for at komme fra vejen – begyndende ved ovk 68 – rundt om fyrretræerne.

Ovk 70 i km 30,667

En **gul** ejendom ligger lige ud til hovedvej **11** og ved hegnet mod Ø ved usikret ovk 70. I dag er jordvejen til **Skibsted Fjord** hvid af sne, men ellers er græsset pænt slået. Gule siv på hver side gør det til et vidunderligt sted – bortset fra den tunge og støjende lastbiltrafik. Der har ikke kørt godstog på **Thybanen** over ti år. Havde der nu det, så ...

Dra km 30,25

Da kommissionen skal snakke med indehaveren af den **gule** ejendom, benyttes lejligheden til at se den i nat opdagede placering af grusgraven, der var skyld i, at **Dra** blev oprettet som station **mandag 8. maj 1950** kl. 10.00 i km 30,25.

På Kraks **Hybrid**-foto ses den svage venstrekurve mellem hovedvej **11** **Oddesundvej** og **Helligsøvej**, og den kan også ses i virkeligheden trods buskads et sted.

Det cykles hen ad den hvide **Helligsøvej**, og efter **Træløbervej** og opsamlingssted for husaffald ligger den største grav. Det er den, der er afsat på kortet. Få decimeter længere V på ligger der en mindre grusgrav, hvortil fører en udgravning i en bredde, der passer med et spor og drejning i forhold til vejen; her kan der have ligget et spor.

– Mon der har været to spor, et til hver grusgrav, eller til at kunne bytte læssede med tomme godsvogne?

Der nås lige tilbage til **Dra** i solskinet et par minutter før tog RA 5517 (Str-Ti) passerer kl. 9.23½ (±0) kørt af AR AR 2041, beskiltet **Thisted**. Skønt motiv med lysegul solskinsrefleksioner i skinnerne og toget.

Ovk 71 i km 30,977

Usikret ovk 71 ligger kun 173 meter fra ovk vej **11**. Grundet der er to år derimellem, og 2000, bliver ovk 71 opgraderet. Det vil sige, Kommissionen gjorde derfor antagelig



72 i km 31,150 med den krydsende hoved-arealet Ø for ovk 71 er fredet med Natura den bliver til en sikret ovk med bomanlæg. ikke et ophold her.

Ovk 76 i km 31,743

Længe har de to hvide minibusser og lodsejernes biler holdt på begge sider af usikret ovk 76. Kommissionen og lodsejerne står oppe ved den første ejendom med en fantastisk udsigt over **Draget** og **Nissum Fjord**. Den **brune** hund fra ejendommen er meget snakkesalig (hilst på før). Der cykles forbi forsamlingen for at se, hvor de orange flag er sat for at markere den kommende, større vejbredde. Vejen ender, som fortalt for tre år siden på Hotel Thinggaard i **Ur**, nede ved **Sindrupvej**, hvis østende udmunder i hovedvej **11**'s krydsning med **Thybanen** i ovk 72.

Der ventes og fotograferes stemningsbilleder ved 76, da det sidste solskin i dag giver en **gul** farve, mens de truende, sorte skyer tordner sig op fra V. DMI 7790 for **Hw** (Hvidbjerg) havde også lovet overskyet vejr med 1-2 mm nedbør fra midt på middagen. Da fire af lodsejerne kommer ned til deres firehjulstrækkere, må kommissionen være kørt bort ad den anden vej og kommet op til ovk 80 fra V.

Ovk 80 i km 32,559

Det stiger 11,2 ‰ ad banen fra ovk 76 op til ovk 80 og på hovedvej **11** endnu mere. Kl. 10.22 står de næste lodsejere på **Holmgårdvej**, som vejen hedder efter gården oppe ved hovedvej **11**. Usikret ovk 80 vil blive nedlagt, og V for vil asfalteringen blive fjernet. En vendesløjfe vil blive anlagt. En landmand advarer om, at der er 2-3 meter ned. Det vil kommissionen ses på, når den kører ned ad **Holmgårdvej** igen.

Markarbejdet slut

Omkring kl. 10.35 slutter kommissionens arbejde i marken med hensyn til overkørsler mellem **Ln** og **Hsg** (Hassing). Det næste møde drejer sig om ekspropriation i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler mellem **Str** og **Ln**, og det vil finde sted på ved forskellige overkørsler **tirsdag 26. februar 2013** og **onsdag 27. februar 2013** med besigtigelser i marken samt på **Tambohus Kro tirsdag 6. marts 2013**. Se programmet på <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/389> og <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/390>

Ovk 89 i km 34,783

Der er nu 13 minutter til, tog RA 5523 (Str-Ti) skal ankomme til **Yd** kl. 10.47½, for derefter at krydse tog RA 5522 (Ti-Str) i **Ur**, der skal standse i **Yd** 10.59-59½. Hjemrejsen til **Str** vil passende kunne finde sted med dette tog.

89

Der kan lige nås et billede af usikret ovk 89. En ubrugt, snedækket indkørsel fører ned forbi en tom ejendom, og i det høje græs i vejen op til ovk 89 kan der ikke cykles (opad).

Ovk 89 ligger på en skråning, og her forsvinder vejen bag fliserne i sporet, så stejlt er der ned på den anden side. Lint-togets tyfon høres lige før ovk 80, så stedet her

blev nået i de sidste minutter.

Kl. 10.47 (±0) passerer AR AR 2045 overkørselssignalet til sikret ovk 90.



Yd i km 35,1

Ejendommen nede ved bækken er ubeboet og ligger på adressen **Ydbyvej 184**. To huse længere oppe er nummer **178** også til salg. To huse længere oppe ligger ovk 90 i km 35,004. På den modsatte side af ovk 90 er **Ydby Kro** revet ned sidste år. Den kan stadig ses på www.krak.dk! Befolkningstilvæksten i **Yd** må være negativ.

Lige N for vejen – på stationsiden – befinder relæskabet til ovk 90 med halvbomanlæg. Her stod vandtårnet. Det havde stillads omkring sig for at blive istandsat eller holdt ved lige, fotograferet i **1961** af en banenæstformand fra **Ur**. Stationsbygningen eksisterer endnu. I **1981** rummede den **JENSEN MØBLER**.

Tog 5522 køres af AR 2041 og er beskiltet **Struer-Århus**; en gammeldags måde at stave "Aarhus" på.

Ankomst til **Str** sker allerede kl. 11.36½ (2½) efter kun fem timer – ikke længe set forhold til de andre dage. En flot og begivenhedsrig dag med det første syn af **Dra**.

(BL)

UDLAND

Ma 28/1 2013

4.2 Tavlør vid gräns till område med ERTMS

4.2.1 Radiouppkopplingstavla

Användning: Vid radiouppkopplingstavlan skall föraren kontrollera att ETCS ombordutrustning fått kontakt med radioblockeringscentralen. Detta indikeras för föraren på ombordutrustningens förarpanel. Om ombordutrustningen inte är uppkopplad vid tavlan har ombordutrustningen heller inte fått något körbesked in till området med ERTMS.

Radiouppkopplingstavlan innebär att föraren skall bromsa om uppkopplingen uteblivit, eftersom fordonet annars kommer att bromsas av ETCS ombordutrustning när det kommer fram till orienteringstavlan för gränsen mot området med ERTMS.

Placering: Radiouppkopplingstavlan placeras på det avstånd efter balisgruppen RE (Radio Establishment) där en uppkoppling förväntas vara etablerad. Avståndet måste beräknas för varje plats, eftersom det beror på banans sth och på hur lång tid som går åt för att etablera uppkopplingen mellan ETCS ombordutrustning och radioblockcentralen. Avståndet mellan radiouppkopplingstavlan och orienteringstavlan för gräns mot område med ERTMS skall minst vara förbeskedsavstånd enligt normaltabell i BVF 544.98007.

Kilde: Tavlør för område med ERTMS. Giltig från Versionsnummer 1. **Søndag 30. april 2006**
(JSL BL)

En julehistorie

i 31 afsnit fortalt af Kurt Villy Svendsen

Følg Gammelnissen Uffe på en ny lokalhistorisk rundtur i Hadsten og omegn



2012
7. årgang

- Side 13 Postkort af **Hadsten. Station.** En post ses nord for stationsbygningen.
- Side 34 **Billedet fra 1905 viser tre stationsbygninger gennem 150 år. ... fra 1904, fra 1862. Yderst tv. (Bommeluthuset), som blev byens sidste station, idet DSB som led i den udvidede kundeservice besluttede at lukke huset den 1. september i år – jubilæumsåret!**
- Side 35 **Sporskifte i Hadsten** Forrige billede med byens tre stationsbygninger giver et godt udsyn over baneterrænet. ... Den første stationsbygning lå på SV-siden af station med spor 1 vestligere end spor 2.
- Side 36 ... at der kun er to undtagelser i hele landet. Heraf er Hadsten den ene, hvor Spor 2 ligger nærmest stationen. Det passer fint med, at den gamle station lå ved Spor 1. ... Derfor lå den nye station, da den blev bygget i 1904, også nærmest Spor 1, ... Da dobbeltsporet blev en realitet i 1938, kommer sporet mod stationen imidlertid til at hedde Spor 2.
- Side 46 **23. Med særtog til negerlandsby**
- Side 53 **27. Jeg kom til en stationsby ...**
Beskrivelse af bogen i **FavrskovPosten** kan læses på <http://m.favrskov.lokalavisen.dk/singleLatestNews.pml?id=2012711279622&redirect=true>

Spor 2 ligger stadig nærmest den gamle stationsbygning og den nye bygning turistinformation og nedlagte billet salg. På <http://www.dsb.dk/kundeservice/under-rejsen/alt-om-stationerne/> er feltet under **Information om stationen** Åbningstider tomt.

(BL)

Ma 28/1 2013

Mand anholdt: Truede med at sprænge tog

En psykisk syg mand har angiveligt truet med at sprænge en bombe i et tog omkring Ulstrup Station ved Randers sent mandag eftermiddag. Det bekræfter Østjyllands Politi over for jp.dk, mandag eftermiddag.

Kilde: <http://gonews.dk.msn.com/krimi/mand-anholdt-truede-med-at-spr%c3%a6nge-tog>

Billede af litra AR serie II viser et tog i spor 3 i **Sl.**

(BL)

Togførerne angriber DSB: Salgsvognerens underskud er ledelsens skyld

Dansk Jernbaneforbund retter nu skarp kritik mod DSB. Fagforeningen mener, at DSB løber fra sit ansvar.

Kilde: <http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2013/01/28/144450.htm>, mandag 28. januar 2013 kl. 14:58
(BL)

On 30/1 2013

Kong Vinter skidt nyt for IC4-tog

DSB's skandaleombruste IC4/IC2-tog har fået afsløret en ny skavank. Ifølge tidsskriftet Ingeniøren klarer de italienske tog sig nemlig rigtig skidt i mødet med den danske vinter. I løbet af december skete det hele 284 gange, at en planlagt IC4/IC2-afgang blev kørt med en helt anden togtype, fordi der var tekniske problemer på togene produceret af den norditalienske producent AnsaldoBreda. Det svarer til, at 22 pct. af alle planlagte IC4/IC2-afgange måtte køres med en mere driftssikker togtype, skriver Ingeniøren på baggrund af den nyeste IC4-statusrapport fra DSB til Folketingets transportudvalg. Det står især skidt til med driftssikkerheden på IC4's regionaltogslillesøster IC2.

Ingeniøren berettede tidligere på måneden, hvordan AnsaldoBreda jubler over en ny kontrakt til over 100 mio. kr. som softwareleverandør til IC4-togenes kørecomputere.

Kilde: Børsen, **onsdag 30. januar 2013**. DSB Intranet, **onsdag 30. januar 2013**

Mange tog tid til tiden i 2012

2012 var et godt år for alle med rettidighedsbriller. På de lange skinner har Fjern- & Regionaltog nemlig kørt godt 94 tog ud af 100 til tiden, mens det tilsvarende tal i S-tog er godt 96. For togene på Øresund gælder det, at lige godt 90 ud af 100 tog kørte til tiden målt på passagerrettidighed.

For både F&R og S-tog er der tale om den bedste rettidighed i årevis. De flotte tal er baseret på flere forskellige faktorer og en lang og målrettet arbejdsindsats fra store dele af DSB's organisation.

"Det er ganske glædeligt at se resultaterne af mange kollegers hårde arbejde bære frugt i form af den højere rettidighed. På de lange skinner har vi ikke kørt bedre siden 2000, og for S-tog er det den bedste rettidighed siden 2005. For DSB Øresund er der stadig plads til forbedringer på trods af en stigning i passagerrettidigheden i forhold til forrige år," siger trafikinformationschef Tony Bispeskov.

"I 2012 gjorde vi virkelig en bred indsats, som også indebar øget samarbejde med blandt andre Banedanmark. Men jeg synes, at vi især på de indre linjer gjorde det godt. Her vil jeg bare nævne at par eksempler såsom et øget fokus hos togpersonalet på rettidighed, bedre kvalitet af materiellet samt straks-opfølgning på årsager til forsinkelser, fortæller trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Selv om 2012 endte med en god rettidighed for både F&R, S-tog og Øresund var det også et med flere store udfordringer. Nordvestbanen blev bygget om hen over sommeren, i marts måned sejlede et skib ind i Limfjordsbroen og skabte store problemer for togtrafikken i Nordjylland og i slutningen af året ødelagde et godstog flere kilometer skinner i Jylland.

"Selv om vi har kørt godt i 2012, synes jeg, at det er vigtigt, at vi husker på, at der også er titusinder af vores passagerer, der oplevede forsinkelser. Hvis man vender rettidighedstallene på hovedet kan man sige, at knap seks tog ud af 100 ankommer forsinket, og det er et område, hvor vi kan blive bedre", siger trafikinformationschef Tony Bispeskov.

IC4 og IC2-tog brød ned 284 gange i december

I løbet af december skete det 284 gange, at en planlagt afgang med et af DSB's skandaleramte IC2 eller IC4-tog måtte køres med en anden togtype fordi der var tekniske problemer på AnsaldoBreda-togene, skriver Ingeniøren.

De 284 nedbrud svarer til, at 22 pct. af alle planlagte IC4/IC2-afgange måtte køres med en anden togtype. Det fremgår af en ny rapport fra DSB til Folketingets Transportudvalg.

IC2-togene blev indsat i passagerdrift i efteråret på strækningen mellem Vejle og Kolding.

"Driften med IC2 i december har ikke været tilfredsstillende. Der er kørt 1.275 km, og der har været 7 tekniske hændelser og 2 nedbrud. Fejltyperne har været problemer med dør-/skydetrin, power pack (motorsystemet) og IDU (computersystemets datadiagnoseenhed, integrated diagnostic unit)", skriver DSB i redegørelsen.

Cirka halvdelen af alle IC2-afgange har siden efteråret været kørt med enten IC3-tog eller MR-tog.

IC2-togene blev indsat i passagerdrift i efteråret på strækningen mellem Vejle og Kolding. Den blev netop valgt, fordi driftsforstyrrelser her kun i ringe grad ville kunne påvirke den øvrige togtrafik, og fordi det kun krævede to driftsklare IC2-togsæt at opfylde køreplanen, skriver Ingeniøren.

Også IC4-togene har været ramt af massive tekniske problemer.

I december blev 187 planlagte IC4-afgange enten helt aflyst eller kørt med et IC3-togsæt. Det svarer til, 17 pct. af samtlige planlagte IC4-afgange.

Tryk på istandsættelsen af havarerede tog

På DSB's værksteder i Randers, der er lejet af Bombardier, holder for øjeblikket to havarerede tog. De har hver især været udsat for en brand og gennemgår lige nu en større istandsættelse. Også DSB's egne værksteder i Aarhus og Fredericia har to havarister på besøg.

Udfordring at skaffe reservedele til 20 år gamle tog

På IR4-tog 2039, der holder i Randers, og som var udsat for en voldsom brand i Fredericia for knap to år siden, har det stort set været nødvendigt at genopbygge to vognkasser fra bunden af. Komplet med stole, borde, tæpper, toiletter, lamper og informationstavler.

Og så er der alle de ting, kunderne ikke ser: Nye profiler til vognkassen, elskabe, klimacomputer og kilometervis af kabel.

Et af de største problemer for DSB Vedligehold har været at skaffe reservedele til et 20 år gammelt tog. Nogle leverandører eksisterer ikke længere, og andre er holdt op med at fremstille de efterspurgte dele.

"Noget så simpelt som skum til polstringen af sæderne har vist sig at være et problem, fordi det er umuligt at skaffe et identisk materiale. Og det nye skum skal af hensyn til brandsikkerheden til godkendelse hos de relevante myndigheder," forklarer servicechef i DSB Vedligehold Torbjörn Jonsson.

IC3-tog måtte afgive front til et andet tog

På IC3-tog 5020, der har været udsat for en motorbrand, skal håndværkerne genopbygge dele af den ene vognkasse. Det betragter myndighederne som en ombygning, og det betyder, toget ligesom IR4-tog 2039 skal igennem en omfattende proces med dokumentation og godkendelser, før DSB har lov til at sætte toget i drift igen.

I mellemtiden har DSB Vedligehold taget togsættets ene front og monteret den på et andet havareret IC3-tog, 5030, så det kunne gå hurtigt tilbage i drift.

"Det er meget sigende for den måde, vi arbejder på. Vi knokler for at finde kreative løsninger og prioriterer altid driften først," siger Torbjörn Jonsson.

1/8 S-tog på værksted

På DSB Vedligeholds Ombygningsværksted i Augustenborggade møder der de besøgende et besynderligt syn. Indenfor holder en 1/8 af S-toget 8130. Det er kun togsættets beskadigede vogn, der er transporteret til Aarhus på blokvogn. De syv uskadede vogne i sættet holder på DSB Vedligeholds værksted i Taastrup.

Den foreløbige besigtigelse, der er udført på togsættet, der har været impliceret i et rangeruheld, indikerer, det kommer til at tage op mod et halvt år at genopbygge det.

Desiro-tog klar inden for et par uger

Det sidste af de fire havarier holder på DSB Vedligeholds Serviceværksted i Fredericia. Det drejer sig om Desiro-tog 4916, der var impliceret i påkørslen ved Fruens Bøge Station i Odense. Fyns Politi har sigtet føreren af bilen, en 49-årig mand fra lokalområdet, i sagen på baggrund af en begrundet mistanke om spirituskørsel.

Torbjörn Jonsson, der har besigtiget togsættet sammen med DSB Vedligehold i Fredericia, vurderer, at det tager en til to uger, før det er tilbage i drift.

"Den største udfordring er klima anlægget. Derudover er der primært tale om glasfiberarbejde og en udskiftning af frontkoblingen. Vi har heldigvis en ekstra frontkobling på lager, så toget kan komme ud at rulle inden for en uge eller to. Den beskadigede kobling forventer jeg, at vi selv kan reparere på vores komponentværksted," forklarer han.

Håndværkerne på DSB's værksted i Augustenborggade i Aarhus er ved at syne S-tog 8130, der har været impliceret i et rangeruheld. Den umiddelbare vurdering er, at reparationen kommer til at vare et halvt år.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 30. januar 2013**

(JSL via BL)

Sø 3/2 2013

DSB sælger ud af kunstsamling

Et nyt hovedkvarter kræver ny kunst på væggene. Derfor sælger DSB nu ud af sin kunstsamling via Lauritz.com. Flytningen fra de gamle kasernebygninger i Sølvgade i København til Høje Taastrup betyder, at salget af kunstværker som dette Corneille-litografi sker i løbet af februar.

Kilde: **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten, **Kultur**, **søndag 3. februar 2013**, side 21

(BL)

On 6/2 2013

Fra rangerhest til udlicitering

STRUER: Tidligere stationsleder i Struer Ole Edvard Mogensen har begået en bog om Struer Station med titlen »Struer Station fra rangerhest til udlicitering«.

I bogen fortæller han om jernbanens næsten 150-årige historie i Struer, med hovedvægten på det tyvende århundrede, hvor DSB var en stor stor arbejdsplads i byen.

Struer Station

– fra rangerhest til udlicitering

Ole Edvard Mogensen

På Infocenter Struer kan man i øjeblikket se en gammel rangerhest udstillet.

Forfatteren fortæller også om den store omlægning af jernbanesektoren, som har fundet sted siden 1990'erne. Bogen kan købes på Struer Museum. Overskuddet fra salget af bogen går til istandsættelsen af den gamle DSB Godsekspedition,

Kilde: **Ugeavisen Struer**, onsdag 6. februar 2013, side 02
(BL)