

Jernbanenyheder fra BL

Sendt lørdag 16. januar 2016 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 indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 27**

mandag 29. juni 2015 – søndag 5. juli 2015.

Side Emne

8 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

12 godsvogne fra Vj Havn
Dejligt solskin til at fotografere personførende plantog
Aftenfotografering på Thybanen

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

11 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Igen en tur til grænselandet
Tog 97519 Vem-Uf og i Uf
Tog 97519 i Uf
Tagpladetoget kører fra Ab
Tog 97519 aflyst

12 **KØREPLANER**

Tog 8003 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 05:12, er aflyst
Tog 5207 mellem Skjern og Struer, afgang kl. 06:20, er aflyst
Tog 5622 fra Varde til Esbjerg, afgang kl. 07:38, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket
Tog 5123 mellem Esbjerg og Varde, afgang kl. 08:35 er aflyst
Rettelse: Tog 5123 mellem Esbjerg og Varde med afgang kl. 08:40 kører planmæssigt
Tog 5075 fra Ribe til Tønder, afgang kl. 20:43, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket
Tog 5754 fra Ribe til Bramming, afgang kl. 21:25, er i øjeblikket ca. 15 min. forsinket
Tog 5110 mellem Varde og Esbjerg, afgang kl. 07:01 er aflyst
Tog 107 mellem Varde og Nr. Nebel, afgang kl. 07:05 er aflyst
Tog 108 mellem Nr. Nebel og Varde, afgang kl. 07:55 er aflyst
Tog 5122 mellem Varde og Esbjerg, afgang kl. 08:39 er aflyst
Tog 5351 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 13:49 er aflyst
Tog 5351 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 13:49 er aflyst
Tog 5165 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 15:30 er aflyst
Tog 5174 mellem Skjern og Esbjerg, afgang kl. 16:46 er aflyst
Aflysning af 5615 kl. 06.37 fra Esbjerg til Varde
Der er fredag d. 03-07-2015 sporarbejde mellem Aarhus H og Struer
Tog 5159 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 14:30 er aflyst
Tog 5170 mellem Skjern og Esbjerg, afgang kl. 15:46 er aflyst
Tog 5448 fra Stoholm til Aarhus H, afgang kl. 13:56, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket
Tog 5439 fra Stoholm til Struer, afgang kl. 13:56, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket
Tog 5523 fra Struer til Thisted, afgang kl. 14:50, er i øjeblikket ca. 30 min. forsinket
Togbusser mellem Odense og Fredericia fra kl. 10.40-13.50 mandag

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

- 14 **TOGSÆT**
To efterladte DSB-togsæt i Es under langvarig sporspærring

S-TOG

METRO

FÆRGER

- 15 **VETERANMATERIEL OSV.**
Lokomotiver ved mdt Tdr
Qh 350 på Frilandsmuseet
Skovvogne i Græsted

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

- 15 **FASTE ANLÆG**
Rettelsesblade 2528-2551 til SR
Strækninger, hvor mærke 11.5. ikke i alle tilfælde er opstillet i bremseafstand til overkørslen
Ny vejbro i Storegade i Es
Banearbejde på Vestfyn
Jernbanegeografi på Den fynske hovedbane
Fa km 220,6/89,3
Sno km 216,3/85,0
Lbm
Lbt km /81,9
Md km 210,4/79,1
Ka km 204,3/73,0
Na km 200,0/68,8
Eb km 194,8/63,5
Gd km 190,2/58,9
Lunge Grusgrav
Ap km 184,7/53,4
Bd km 181,1/49,9
Sc km 178,8/47,5
Tp km 175,5/44,2
Skinncykler til leje på Assensbanen
Kg km 3,3 fra Tp
Lilleskov Teglværk
Ret km /39,8
Hp km 169,1/37,6
Od km 160,3/29,0
Ar Letbane – ved Lisbjerg
Ny bane over Vejle Fjord, ekspropriationsforretning den 2. juli 2015
Broarbejde Slagelse-Korsør
Broinds kub i Storegade i Es
Broinds kub i Storegade i Es afsluttet
Ny vej ved usikret ovk 161 Is-Tr

- 29 **UDLAND**
I og ved Anb

- 29 **DIVERSE**
Kommunens helte og den forsvundne bro
Stjerner til stationerne
Tobaksrøgen er på vej væk
30 Bevarer udsigt mod vest fra Oddesundbroen

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Acrobat® Reader® DC

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe Acrobat Reader DC

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  eller **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.

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Acrobat Reader DC til at læse pdf-filer med er version

Dansk 15.009.20079. Kontroller opdatering med **Hjælp, Søg efter opdateringer ...**

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

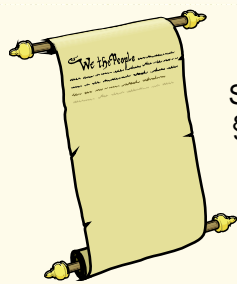
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, torsdag 1. april 1976, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

Vehicle Keeper Marking Register – VKM
Fahrzeughaltercode Register – VKM

	VKM	UNIQUE	Status
Explanation:	Code shown on vehicles	Combination for uniqueness check	in use / blocked / revoked
Erklring:	Code an den Fahrzeugen	Kombination fr Kontrolle der Einmaligkeit	Verwendet / blockiert / Storniert

VKM	UNIQUE	Keeper Name/Halter Name/	Country	Status	www.
ARAIL	ARAIL	Aarsleff Rail A/S	DK	in use	aarsleff.com
AT	AT	Arriva Tog A/S	DK	in use	arrivatog.dk
CFLCD	CFLCD	CFL Cargo Danmark ApS	DK	in use	dansk-jernbane.dk
CONTC	CONTC	Contec Rail Aps	DK	in use	contec.dk
CRSA	CRSA	Contec Rail Safety ApS	DK	in use	
DAN	DAN	DSB aarhus Nrbane A/S	DK	in use	
DJM	DJM	Danmarks Jernbanemuseum	DK	in use	jernbanemuseet.dk
DSB	DSB	Danske Statsbaner	DK	in use	dsb.dk
DSBS	DSBS	DSB S-tog a/s	DK	in use	s-tog.dk
ENT	ENT	Banedanmark	DK	in use	bane.dk
LB	LB	Lokalbanen A/S	DK	in use	lokalbanen.dk
LJ	LJ	Lollandsbanen	DK	in use	lollandsbanen.dk
MALUS	MALUS	Malus Aps	DK	in use	malus.dk
METRO	METRO	Metro Service A/S	DK	in use	metroservice.dk
Mjba	MJBA	Midtjyske jernbaner A/S	DK	in use	
MjbaD	MJBAD	Midtjyske Jernbaner Drift A/S	DK	in use	
NJJ	NJJ	Nordjyske Jernbaner	DK	in use	njba.dk
RCDK	RCDK	Railcare Danmark A/S	DK	in use	railcare.se
RDK	RDK	Railion Denmark	DK	Revoked	railion.dk
RSC	RSC	DB Schenker Rail Scandinavia A/S	DK	in use	railion.dk
RSEJ	RSEJ	Railservice	DK	in use	railservice.dk
RTOG	RTOG	Regionstog A/S	DK	in use	regionstog.dk
SBF	SBF	A/S Storebelt	DK	in use	storebaelt.dk
SJVT	SJVT	Sydjyllands Veteranog	DK	in use	sjvt.dk
STEAM	STEAM	Rent a Lok Aps	DK	in use	rentalok.dk
VLB	VLB	Vestsjellands Lokalbaner A/S	DK	in use	ohj.dk, vlb.dk
VSVT	VSVT	Vestjellands Veteranog	DK	in use	vsvt.dk
VTV	VTV	Veterantog Vest	DK	in use	veterantog-vest.dk

Kilde: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx>List of VKMs, Related documents: [pdf](#)

Togekspeditionssteder

Togekspeditionssted Fllesbetegnelse for stationer og holdesteder.**Station** Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmssige afvikling af toggangen som togflgestation, eller den kan vre lukket eller ubetjent.**Holdested** Fllesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbret – p den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmssige afvikling af toggangen. Et trinbret kan ligge helt eller delvist p en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

Stationsgrnsen og rangergrnsen

Grnsen mellem den fri bane og en station benvnes stationsgrnsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dkker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ti Thisted **Ør** Løgstør **Ab** Aalborg **Abø** Aalborg Øst
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro **Mrg** Mariager
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Fp** Fårup **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaebro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Kp** Karup **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle **Fra** Fredericia Ranger-
Ox **Va** Varde **Fa** Fredericia banegård
Oks- **TI** Taulov **Gfa** Fredericia
bøl- **Es** Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding Godsstation
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev **Sno** Snoghøj
Æk Skærbæk **Rq** Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Fib** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harboør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum **Kp**
Tm Tim **Id** Vildbjerg Karup
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning
Lm Lem **Stu** Studsgård **Hrm**
Sj **Bs** **Td** **Kæ** Kibæk Herning
Skjern Borris Trolldhede Messecenter

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden** under

<http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Da Dalmose **Rdg** Rødvig
Ss Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp.
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

Hi Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro **Hh** **Htå** **Gl** **Hif** **Val** Valby **Blv** Belvedere
Roskilde Hedehusene Høje Taastrup Glostrup Hvidovre Fjern **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Kbh. Lufthavn **Cph**
Kastrup klagøringscenter **Kac**

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved

12 godsvogne fra Vj Havn

Gul RSC MK 620 + 12 godsvogne – kommende fra **Vj Havn** – bliver kl. 9.04 overhalet af DSB **MFB 5248+48** i tog RR 3718 (Str-Fa) (± 0).

(BL)

On 1/7 2015 – to 2/7 2015

Fa-Hr-Str

Tog 777

(fortsat fra efterfølgende **FASTE ANLÆG**)

I tog IC 777 (Fa-Hr) soves der til, tiltrængt. Kort før **Hr** annonceres, at toget ikke kører videre, intet om Schienenersatzverkehr til **Str**.

Ankomst **Hr** 0.01. Det lykkedes heldigvis at få cyklen med i bussen, afgang 0.07. Mellem **Hr** og **Ho** er der næsten ingen modkørende trafik, og det ser enormt kunstnerisk ud med den sorte kørebane i en lang gennemskæring med alle de **gule** og hvide refleksers refleksioner af bussen kraftige frontlanternes lys og så den **orange** himmel i horisonten mod NV her lidt i kl. 1. Lige til at fotografere, hvis der havde været tid til lave et fotostop! Der er nautisk tussmørke og astronomisk tussmørke hele natten.

Ankomst **Str** kl. 1.27 (240), hvor Deres udsendte opdagelsesrejsende stiger af togbussen.

(BL)

To 2/7 2015

Dejligt solskin til at fotografere personførende plantog

(fortsat fra efterfølgende **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**)

Denne anden solskinsdag i sommer er det så varmt om formiddagen, at der kan cykles i korte bukser og en jersey. Det er først anden dag i år, det forekommer. Vi skriver **juli** måned!

Tog 628

Dette forår og denne forsommer har der kun været meget få dage, hvor det lysmæssigt ideelle tog til at fotografere har kørt i solskin: Tog L 628 (Str-Ar) afgang **Str** 9.21.

Grundet sen klargøring kan der kun nås at cykle til et ubrugt fotosted lidt Ø for **Han** mellem **Str** og **Vp**, hvor der N for en nedlagt ovk, ovk 130 eller ovk 129, står nogle højstammede grantræer. Når de fleste fotosteder mellem **Str** og **Vp** i årenes løb er brugt fra solsiden, må tog fotografere fra **skyggesiden**. Det bliver et billede af DSB **MFB 5228+28** i km 92,2 kl. 9.28½ (± 0) fra skyggesiden.

Skyggesiden af tog



At fotografere tog fra skyggesiden kan have sin egen charme, selv om mange nok ikke opfatter dét som noget positivt at måtte gøre. At en fotograf foretrækker billeder af tog set fra skyggesiden kan ses i bogen » **Meisterfotos der Reichsbahnzeit**«, **110 Aufnahmen von Alfred Ulmer 1930-1940**, Franck'sche Verlagshandlung Stuttgart, 112 horisontale A4-sider, **1976**.

Mange af Herrn Ulmers s/h-billeder af damp tog blev fotograferet fra skyggesiden, og det gør sig faktisk ganske godt med hvide

dampfaner i frostvej i snelandskab med damplokomotivet og toget i sort kontrast til den hvide damp og sne. Bogens forsidebillede er også et skyggebillede. Den kan eksempelvis købes billigt ved **ZV B.com** <http://www.zvab.com/Meisterfotos-Reichsbahnzeit-Aufnahmen-Alfred-Ulmer-1930-1940/202867787/buch>

Prøv at læse Herrn Ulmers genvordigheder med at få de ønskede billeder. Bortset fra den fototekniske lettere adgang til at se resultatet af optagelserne (ingen filmfremkaldelse mere)

Ferner mußte auf eine ansteigende Strecke ansteigende werden, da ja gerade in der Steigung die Dampfentwicklung besonders groß ist. Schließlich waren noch die Umgebung, der Sonnenstand und damit die Beleuchtung zu berücksichtigen. Nicht zuletzt spielte auch das "Make up" der Lokomotive eine Rolle. Außerdem war man noch den Launen des Wetters ausgesetzt. Oft fuhr ich bei schönstem

Wetter mit der Bahn weit hinaus, und gerade wenn der Zug kam, verkroch sich die Sonne hinter einer Wolke. Es gehörte schon viel Idealismus, Tatkraft, Zeit und Geduld dazu, um in oft grimmiger Kalte, bei Eis und Schnee, neben den Bahngleisen herzumarschieren, und dabei noch die umfangreiche Fotoausrüstung, in einem Tornister verstaut, mitzuschleppen.

er det de samme problemer, vi nu om stunder slås med for at få et godt billede »i hus«. Godt skrevet Herr Ulmer!

Herr Ulmer brugte bl.a. et "Mirroflex" 9 × 12, Zeiss Tessat 1:3,5, f = 16,5 cm, lukkertid på $\frac{1}{2000}$. Ret flot kameraudstyr at have haft for firs år siden.

Tog 5260

I »gamle dage«, det vil sige i K 14 og tidligere, blev der som oftest rejst fra **Str** kl. 16.09 med tog RA 5260 (Str-Sj) til **Ho**, for at se på tog G 7519 (Vem-Hr), G 8719 (Vem-Hr), eller hvad Cheminova-godstoget nu hed. I dagens solskin ventes der ved ovk 319 mellem **Vem** og **Uf** på tog G 97519 (Vem-Hr), nu over **Sj**, men toget kommer ikke. I det skønneste solskin må andre, mindre »vigtige« tog så fotograferes dét sted, der ellers er reserveret til tog 97519.

Tog RA 5260 på solskinsiden af en række **mørkegrønne** grantræer langs østsiden af banen og som forgrund en **SPRITE**-campingvogn og gavl af en tidligere ledvogterhus på **Kytterupvej**. AT **AR 2049** passerer kl. 16.43½ (±0) som et mindre objekt.

Tog 324

Aftenens sidste MjbaD-tog – med ankomst **Vem** 19.35 – har tognummeret 324 (Lmv-Vem). Grundet mtf skal spørges om skæbnen for tog 970 (Røn-Vem), bliver det »kun« til et ankomstbillede med lyset kommende fra NV. MjbaD **Ym 12+Ys 12** ankommer 19.33 (+2).

Da MjbaD **MY 28** har haft et nedbrud, kørte tog 970 ikke, så der rejses med tog RA 5275 (Sj-Str) fra **Vem** til **Str**, an 20.09 (21).

Tog 759

Denne skønne fotoaften er det simpelthen »forbudt« at sidde inde, så *hvad er der så at fotograferer?*

Jo, **fredag 12. juni 2015** kl. 20.52 (21) blev tog L 759 (Fa-Ti) fotograferet med aftensolskin ind fra NV på DSB **MFA 5056+56**, men der blev trykket et delsekund for sent, for indkørselssignalet blev delvist dækket af fronten. Det må det laves om i aften! Efter hukommelsen stilles der op samme sted, hvor gadelygterne positionerer ses på samme måde, og et minut efter trykkes der i det rette øjeblik, så fronten af DSB **MFA 5048+48** kl. 21.51½ (2½) er mellem SR-signal 11.5 for ovk 05a og indkørselssignalet. Som baggrund står det grå rådhus' **mørkerøde** tegtag i fin kontrast til den lyseblå himmel. Så blev billedet lavet, som dét skulle!



Tog 5530 ved solnedgang

Tog 759 krydser til tog RA 5530 (Ti-Str) i **Ur**, og tog 5530 har afgangstiden fra **No** kl. 22.02. Der er således god tid til at finde et motiv med den nedadgående aftensol, der desværre skjules af et skydække.

AT **AR 2047** kører over **Nobro** (Oddesundbro) kl. 22.03½ (±0).



Tog 5571 under fuldmånen

Efter solnedgang cykles der til **Str**, og heldigvis er der minutter mellem en bil kommer på **A 11**.

Da **Str** nås, er fuldmånen ved at stå op lige bag indkørselssignalet! Det sker kun en gang hver 28. dag og kun i skyfrit vejr. Uden fotostativ lykkes det alligevel at få billeder af de tre farver: brandgult, rødt og svag gulligt lys; alle tre lys er cirkulære.

Ifølge **Almanak** på <http://www.torbenhermansen.dk/almanak/almanak.php> var der fuldmåne **torsdag 2. juli 2015** 4.22.

Lige pludselig dukker tog RA 5571 (Str-Ti) op, og på $\frac{1}{12}$ sekund ser AT **AR 2047** ude til at køre stærkt, men der kommer en La **40** i km 0,9-1,1 henne over ovk 05a i km 1,0. Sidste **torsdag, torsdag 25. juni 2015**, lykkedes det at fotograferer tog 5510 (Brg-Alb) med Siemens Vectron 91 80 **6193 924-8** D-PGW mellem **Geilo** og **Hol** kl. 23.38 på den fri bane lige ud for **Geilo Vandrerhjem**.

Kl. 22.51½ (2½) kan der også laves strækingsfotos i **Danmark**, selv om det sker på en sydligere breddegrad.

(BL)



Aftenfotografering på Thybanen

Tog 759

(fortsat fra efterfølgende **FASTE ANLÆG**)

Efter dagens syv timers udflugt **Str-Es-Str** er der ved ankomst til **Str** 20.07½ (+½) stadig dejligt fotovejr. Cyklen – brugt i **Es** – udskiftes til en anden, der kun vejer det halve.

Der er kun 42½ minut til afgang 20.50 for tog L 759 (Fa-Ti). I aftes blev det til et billede ved **Thybanens** indkørselssignal til **Str**, så i aftes er næsen sat op efter et billede ved usikret ovk 17 i km 5,939 **Str-Um** med **Vesterkærvej**. Denne overkørsel vil blive sikret med bomanlæg inden for et par år, så et billede af et lyntog krydsende en asfalteret kommunevej vil være godt.



Der nås frem til ovk 17 et par minutter før forventet passage kl. 20.55½. Der er masser af lys, men i aftes virker det som om, at solen sløres langsomt af et svagt skydække. Tiden går, tiden går, men 21.10½ (215) dukker DSB **MFA 5048+48** op.

Der fløjtes ikke, for cirka 125 meter før ovk 17 er der opsat SR-signal 17.4.



Tog 5530 ved solnedgang

Grundet det forsinkede tog 759 vil det bliver foretaget en krydsningsforlægning fra **Ur** til **Hw** med tog RA 5530 (Ti-Str), så aftenforbindelserne i **Str** kan nås til **Ar** og i **Fa**. Tog 5530 har afgangstiden fra **No** kl. 22.02. Der er således god tid til at finde et motiv med den nedadgående aftensol.

Da ovk 31 i km omkring 25 hætte-

måge-

Den oran-

10,837 i **Sy** (Oddesund Syd) krydses, ses stormmåger (*Larus canus*) og en enkelt måge (*Larus riibundus*) stå på de varme skinner hen mod DS-signalet til **Nobro**. For at vise, de har magten over toggangen, står der en stor stormmåge oppe på solskærmen over ● på DS-signalet. Den tætte flok på skinner er et billede værd!

Den orange ses på NV-siden af **Nobro** (Oddesundbro), og kl. 22.03½ (±0) kører AT **AR 2049** ud af de tre overdækkede brofag, hvor den rosa, nedadgående ●'s lys spejler sig i vognsiden. Sceneriet kan ses i »På sporet af 2015« side 23 øverst. På **Vestfyn** var solen gået ned kl. 22.00 **onsdag 1. juli 2015**, men her i det oplyste **Nordvestjylland** er der mere lys til at fotografere senere. Der er kun nogle få minutter til denne ● forsvinder under horisonten, så for at være kreativ til at få et ikke almindeligt solnedgangsbillede gås der under det østligste brofags brofæste i **Jylland**. Skiven Y synker under støttelementerne på **Nobro**, og den øverste kant forsvinder kl. 22.10½ under et lavt skydække.

En stjerneekspert og en undervandsfotograf ser også den flotte solnedgang under **Nobro**, og efterfølgende er der nogle spændende samtaler om at fotografere under vanskelige naturforhold.

Oddesundbroen spærres om natten kl0005 -05.00 i perioden 3/7 – 4/7 2015

Vejskilt for vejfarende.



Tog 5571 efter solnedgang

I aftes blev tog 5571 foreviget ved passage af indkørselssignalet til **Str** med måske 50 km/t. I aftes skal der laves et ægte strækingsfoto, og der iles på cykelstien langs den næsten tomme **A 11** op til ovk 17 **Str-Um**, hvor tog RA 5571 (Str-Ti) nu skal foreviges lige modsat, tog 759 blev det for over halvanden time siden.



Himlen er svagt rosa, og blåsorte aftentågebanker bevæger sig. Det ene af ovk 17's krydsmærker for enkeltsporet jernbane kan lige holdes fri af horisonten. Nu begynder det svage lys at minde om strækingsfotoet sidste **torsdag**



af Siemens Vectron-elektrikeren mellem **Geilo** og **Hol** kl. 23.38 på den fri bane! Der er lys til 1/125 sekund, bl. 4 ved 1.600 iso, da AT **AR 2050** med 75 km/t. passerer 22.58½ (21).

Str

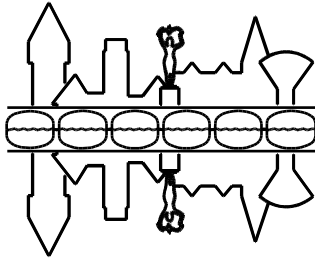
Da **Str** nås, står månen – lige som i aftes – bag indkørselssignalet – dog i en lidt anden position.

– Hvor kan der så laves signalbilleder sammen med den aftagende måne?

– De to udkørselssignaler visende ● ●!

Undervejs ses et andet oplagt motiv:





Den norske by Sarsborg skænkede skulpturen til Holstebro-Struer Havn i 1948 i taknemlighed over de fødevareforsyninger, som de sultende nordmænd modtog udskipet fra Struer lige efter 2. verdenskrig. I dag er skulpturen Struers vartegn.

Sarsborgpigen fra **1948**, der med sine to arme holder en fugl (ligner en måge).

Den ikke mere rosa måne har nu fået mere styrke og er desværre blevet mindre, men det lykkedes.

Derefter må et billede af de to ● ● udkørselssignaler desværre opgives grundet træer.

At cykle

Det er køligere i aften at cykle til **Str** end i aftes. I forgårs blev det til 117,4 km **Fa-Od**, i går 69,4 km og i dag kun 41,6 km fordelt på 10,8 km i **Es** + 30,8 km **Str-Nobro-Str**. Det går ringere og ringere med at cykle.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 29/6 2015

Igen en tur til grænselandet

I **Pa** kunne jeg se Köf 152 nymalet **gul** med stort Strukton-logo stå inde i remisen, og bag den kunne jeg skimte 323 289 (ex VNJ KF 16), der også var malet **gul**. Udenfor holdt 323 171, stadig i "samlæsæt". (JSL via BL)

Tog 97519 Vem-Uf og i Uf

Rejseplan Str 15.09 tog RA 5254 (Str-Sj) 15.45 Uf.
Uf 16.27½ tog RA 5261 (Sj-Str) 17.08 Str.

Grundet eftermiddagens gråvejr skal billedet af tog G 97519 (Vem-Hr) laves som et »gråvejrsted«, og det bliver ved ovk 322 i km 163,6 **Uf-Vem**, der ligger 3,5 banekm N for **Uf**. Ud fra **Uf** kører en knallert med **gule** nummerplader, og med VNV-vind er der en god slipstrøm efter føreren. Op over vejbroen med hovedvej **16/28** går det rask med 35 km/t. og ned igen med 51 km/t. Han er let at følge, men udstødningsrøret har i hvert fald ingen lyd dæmpende effekt, og der haves intet høreværn på hovedet. Førerens fullfacestyrthjelm dæmper nok noget af al den lydforurening. Nede igen får den larmende knallert lov til at køre forud; det er for meget.

Ovk 322 Vem-Uf

På sydøstsiden af ovk 322 ligger der et hvidt ledvogterhus ved **Kytterupvej** og på nordvestsiden træer, der i solskin ville skygge for godsvognene. Der vælges at stå på vestsiden af banen S for ovk 322. Der er omkring 5-10 minutter til MY-godstoget vil komme, og tiden udnyttes til at fjerne højt græsukrudt i sporet, der vil dække for skørtet på fotomodellen. Da de hvide frontlanter kan ses et par km mod N, er fotostedet klargjort.

MjbaD MY 28 passerer kl. 16.09½ (+9½), og så gælder det om at få oprangeringen i **Uf**, inden tog 5261 ankommer 16.27.

Uf

MY 28

+ 31 80	455 8 638-1	TEN RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹⁶	med 2 EUROTAINER	
+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹	med tankcontainere	rutevogn
+ 37 80	7846 536-6	TEN GF <u>D</u> -VTGD	Zacns	mørkegrå tankvogn	
+ 37 RIV 80	<u>D</u> -GATXD	7843 917-1	Zans, Bf. Altenburg,	GATX Rail Germany GmbH	rutevogn

Bemærk

Bemærk en Sgns med tallet 696.

De tidligere sete 7846 Zacns-tankvogne har næsten alle tallet 31 som regimenummer, men denne 7846 Zacns-tankvogn har tallet 37. Også et nyt syn er **GE**.

Læs om international litrering af godsvognsmateriel på <https://da.wikipedia.org/wiki/Godsvogn>
(BL)

37	80	7846 536-6
TEN	GE	D-VTGD Zacns

Tog 97519 i Uf

Jeg sidder i et nordgående Arriva-tog og har i **Uf** netop krydset dagens sydgående Cheminova-godstog, som består af MjbaD MY 28 + 4 bogiecontainerbærevogne + 2 bogietankvogne. Da vi afgik nordover 16.28½ (21), havde godstoget endnu ikke sat sig i bevægelse.
(LuJ via BL)

Tagpladetoget kører fra Ab

Det er NEG MZ 1439 og RCDK MY 1134, der denne dag kører sydpå efter en tur til **Ab** med tagplader. Det var nogle kørsler, der forgik i nogle uger i forsommeren, ja flere gange om ugen i perioder.
(HWS via BL)

To 2/7 2015

Tog 97519 aflyst

Den anden sommerdag i år er der solskin i alle døgnets lyse timer, og det sker endda i forlængelse af dagen i går, **onsdag 1. juli 2015**, hvor der var blændende solskin på dagsudflugten **Fa-Od**. Derfor er der et ønske om at fotografere Cheminova-godstoget hele tre gange. En gang på hver »side« af **Uf**, og da DMI lover en total skyfri himmel til efter solnedgang kl. 22.18, ja, så også et billede af tog 971 (Vem-Røn) i **Røn**. Der kører ingen kollektiv transport så sent på Mjba, og at cykle 81 km **Str-Røn-Str** og blive »slukøret« grundet en netop forbipasserende sky, gør ønsket om at tage solnedgangsbilleder mulige i aften så tæt på årets længste dag.

Rejseplan Str 15.09 tog RA 5254 (Str-Sj) 15.45 Uf.
Vem-Røn cykle i kraftig SØ-medvind 7-15 m/s, aftagende.
Røn-Str cykle.

Der ventes ved ovk 319 i km 162,0 **Vem-Uf**, tættest på **Uf**, for hvis nu tog G 97519 (Vem-Hr) først kommer rettidigt, i stedet for omkring +10, som normalt, kan der måske ikke cykles ned til en af de to usikrede ovk 311 eller 310 for at fotografere godstoget anden gang. Der kan faktisk laves tre billeder ved det gamle ledvogterhus ved ovk 319.

Tiden går, og tog RA 5261 (Sj-Str) kører til **Vem** for at krydse. Der går en time mere, og det samme gentager sig med de to næste Arriva-tog. Solskinnet kommer fra den rette vinkel, men intet Cheminova-godstog.

Efter at have ventet i 2½ time ved ovk 319 cykles der kl. 18.29 til **Vem** og kigges på fotosteder undervejs i aftenlyset. For at få at vide, hvad der er sket med tog 970 (Røn-Vem), er der kun en spørgemulighed: mtf på tog 324 (Lmv-Vem) – aftenens sidste tog – med ankomst **Vem** 19.35. Naturligvis laves der et ankomstbillede med lyset kommende fra NV. MjbaD Ym 12+Ys 12 ankommer 19.33 (+2).

Mtf kan fortælle om tog 970:
– Nedbrud på MY'en!

Hjemrejse Vem 19.39 tog RA 5275 (Sj-Str) 20.08 Str.
Ja, der blev brugt fem timer på en dag med et vidunderligt fotolys og ikke en eneste drillende sky. Resultat efter at fuldmånen er stået op og kommet til syne anden gang: seks personførende plantog fotograferet.
(BL)

(fortsættes under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

KØREPLANER

Ma 29/6 2015

Tog 8003 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 05:12, er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes hærværk mod togsættet. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 28. juni 2015** 22:14:17

Tog 5207 mellem Skjern og Struer, afgang kl. 06:20, er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Folmann Busser. Aflysningen skyldes hæværk mod togsættet. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 28. juni 2015** 22:17:18

Tog 5622 fra Varde til Esbjerg, afgang kl. 07:38, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes materielle fejl. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 29. juni 2015** 07:52:25 & 08:09:10

Tog 5123 mellem Esbjerg og Varde, afgang kl. 08:35 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielle fejl. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 29. juni 2015** 08:14:13

RETTELSE: Tog 5123 mellem Esbjerg og Varde med afgang kl. 08:40 kører planmæssigt. Vi beklager den tidligere udmelding. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **mandag 29. juni 2015** 08:24:06

(BL)

Ti 30/6 2015

Tog 5075 fra Ribe til Tønder, afgang kl. 20:43, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 30. juni 2015** 21:11:15

Tog 5754 fra Ribe til Bramming, afgang kl. 21:25, er i øjeblikket ca. 15 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 30. juni 2015** 21:24:15

(BL)

To 2/7 2015

Tog 5110 mellem Varde og Esbjerg, afgang kl. 07:01 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 06:56:07

Tog 107 mellem Varde og Nr. Nebel, afgang kl. 07:05 er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Blåvandshuk Turistfart. Aflysningen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 07:06:13

Tog 108 mellem Nr. Nebel og Varde, afgang kl. 07:55 er aflyst. Der indsættes bus, som køres af Lunde Turistfart. Aflysningen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 07:24:08

Tog 5122 mellem Varde og Esbjerg, afgang kl. 08:39 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes afledte virkninger af sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 07:55:11

Tog 5351 mellem Aarhus H og Herning, afgang kl. 13:49 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes signalproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 13:02:11

Tog 5165 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 15:30 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materiel. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 15:42:26

Tog 5174 mellem Skjern og Esbjerg, afgang kl. 16:46 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielle problemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 15:46:24

Aflysning af 5615 kl. 06.37 fra Esbjerg til Varde. Der henvises til næste afgang.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 2. juli 2015** 15:53:06

(BL)

Fr 3/7 2015

Der er fredag d. 03-07-2015 sporarbejde mellem Aarhus H og Struer. Der er derfor ændringer i køreplanen i tidsrummet mellem 23:00 og 02:00. Læs mere på mitarriva.dk

Kilde: Arriva Tog, sms, **lørdag 27. juni 2015 00:08:05**

Tog 5159 mellem Esbjerg og Skjern, afgang kl. 14:30 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **fredag 3. juli 2015 14:36:10**

Tog 5170 mellem Skjern og Esbjerg, afgang kl. 15:46 er aflyst. Vi henviser til næste afgang. Aflysningen skyldes materielproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog

Kilde: Arriva Tog, sms, **fredag 3. juli 2015 14:39:15**

(BL)

Lø 4/7 2015

Tog 5448 fra Stoholm til Aarhus H, afgang kl. 13:56, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **lørdag 4. juli 2015 14:23:22**

Tog 5439 fra Stoholm til Struer, afgang kl. 13:56, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **lørdag 4. juli 2015 14:34:07**

Tog 5523 fra Struer til Thisted, afgang kl. 14:50, er i øjeblikket ca. 30 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **lørdag 4. juli 2015 14:51:07**

(BL)

Sø 5/7 2015

Forside > Presse > Pressemeddelelser > Togbusser mellem Odense og Fredericia fra kl. 10.40-13.50 mandag

Togbusser mellem Odense og Fredericia fra kl. 10.40-13.50

Opdateret med nye tidspunkter: Togtrafikken mellem Odense og Fredericia er mandag fra kl. 10.40 til kl. 13.50 indstillet i begge retninger. Det skyldes, at Banedanmark skal udskifte en defekt skinne mellem Middelfart og Fredericia.

"Vi skal udskifte en defekt skinne, som desværre nødvendiggør, at vi bliver nødt til at lukke sporet over Vestfyn. På grund af den igangværende sporfornyelse over Vestfyn er der kun et spor farbart, hvorfor det er nødvendigt, at det skal udbedres mandag."

"Vi har lagt udbedringen af den defekte skinne om formiddagen og tidlig eftermiddag, så det generer passagererne mindst muligt. Vi beklager, de gener arbejdet medfører," siger Rene Hestbæk, områdechef i Banedanmark.

DSB indsætter togbusser, og du kan holde dig opdateret på www.dsb.dk og www.rejseplanen.dk.

Første tog kører fra Odense kl. 13.33 mod Fredericia.

Første tog kører fra Fredericia kl. 14.34 mod Odense.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22484>, **søndag 5. juli 2015**

(BL)

**TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE**

TOGSÆT

Lø 4/7 2015

To efterladte DSB-togsæt i Es under langvarig sporspærring

Fra N:

DSB MG 5860+60 Spor 7

**S-TOG
METRO
FÆRGER**

VETERANMATERIEL OSV.

Ma 29/6 2015

Lokomotiver ved mdt Tdr

Tilbage i fædrelandet kunne jeg se DSB MY 1104 stå under kummerlige forhold på **mdt Tdr**. Remisen ligner mere og mere et håndværkertilbud, og DSB E 987 har nok heller ikke godt af opholdet i det fri.
(JSL via BL)

Lø 4/7 2015

Qh 350 på Frilandsmuseet

På Frilandsmuseet er OHJ Qh 350 opstillet ved den kommende station på dette museum.
(HWS via BL)

Vognen kan der ikke søges efter på hjemmesiden <http://natmus.dk/museerne/frilandsmuseet/>
(BL)

Sø 5/7 2015

Skovvogne i Græsted

I **Græsted** holder DSB Ce 1304, en af de åbne skovvogne, som bl.a. blev brugt i tog fra **Kh** til **KI** (Klampenborg) tilbage i en fjern fortid. Jernbanemuseet i **Od** og museumsbanen i **Mrb** har også sådanne vogne i drift.
(HWS via BL)

**SPECIALKØRETØJER
SKROTBUNKEN**

FASTE ANLÆG

Ma 29/6 2015

Rettelsesblade 2528-2551 til SR

Nyt om SR pr. 29.06.2015

SR § 11

Hele SR § 11, "Automatisk sikrede overkørsler" er fornyet og opstillet grafisk på en måde, som bedre harmonerer med SR i dag.

Der er – udover den ændrede opstilling af paragraffen – følgende egentlige regelændringer:

Et slukket uordenssignal har fået den selvstændige betydning "Overkørslen betinget sikret" og er nu afbilledet i paragraffen. "Betinget sikret" skal forstås sådan, at signalet viser, at overkørslen er sikret på visse betingelser – i første række, at lokomotivføreren forud har passeret et hovedsignal med mærke 11.6., "O-mærket", som viste "Kør" eller "Kør igennem". Men signalet må også bruges til at betragte overkørslen som sikret, hvis det skifter fra "Overkørslen ikke sikret" til "Overkørslen betinget sikret", for eksempel efter manuel betjening af overkørselsanlægget.

Lydsignal "Giv agt" (tyfonering) bortfalder i en række tilfælde. Lokomotivføreren skal ikke i alle tilfælde afgive lydsignalet ved passage af mærke 11.5., "Pilemærket", under nedbremsning mod en overkørsel, som ikke er sikret – men derimod kun, hvis lokomotivføreren vurderer, at toget ikke kan bringes til standsning foran overkørslen. Lydsignalet skal heller ikke afgives ved passage af overkørslen, hvis den efter manuel betjening bliver sikret, eller hvis den er bevogtet. Lydsignalet skal fortsat afgives ved passage, hvis overkørslen ikke kan blive sikret, og den ikke er bevogtet.

Der er medtaget **et nyt Bilag 1** til SR med titlen "Strækninger, hvor mærke 11.5. ikke i alle tilfælde er opstillet i bremseafstand til overkørslen". På disse strækninger skal lokomotivføreren fortsat indlede farebremsning ved passage af mærke 11.5., når den/de tilhørende overkørsler ikke bliver sikret. Men også her skal lydsignal "Giv agt" kun afgives under nedbremsningen, hvis lokomotivføreren vurderer, at standsning før overkørslen er umulig.

For stationsbestyreren er det slået fast, at underretning om en overkørsel, som er i uorden, ikke kan ophøre med to togs fejlfrie passage, hvis der fortsat indikeres fejl i en fjernkontrol hos stationsbestyreren.

Der er konsekvensrettelser i blandt andet i § 15, "Lydsignaler", hvor lydsignal "Giv agt" (tyfoning) i forbindelse med overkørsler nu er medtaget.

Den ændrede grafiske opsætning af paragraffen har medført, at visse mærker og signaler kommer i ny rækkefølge. Det er imidlertid valgt ikke at ændre nummereringen af mærker/signaler, idet blandt andet mærke 11.5., "Pilemærket", er almindeligt kendt og omtalt med sit nuværende nummer.

Der er – blandt andet i §§ 6 og 8 – foretaget nogle rent sproglige rettelser, idet udtrykket "anlæg for automatisk sikrede overkørsler" for læselighedens skyld er ændret til blot "automatisk sikrede overkørsler".

Kilde: SR, rettelsesblade 2528-2551, **mandag 29. juni 2015**

Følgende SR-signal har fået betegnelsen ændret til "Overkørslen betinget sikret" og et nyt SR-nummer: 11.2.1.

En ikke beskrevet udlægning af betydningen "Overkørslen betinget sikret" kan opstå, når det har været spændingsudfald i så lang tid, at akkulatorerne ikke mere kan levere nødspænding til at sikre overkørslen. Så vil uordenssignalet være slukket, selv om overkørslen ikke er sikret. Det kan forekomme ved tordenvejr, og fejlen ikke er udbedret.

 SR-signal 11.6 "Automatisk sikret" overkørsel følger" forsvinder som nummer og afbildes som en undertavle  på et hovedsignal med numrene SR-signal 6.2.x. ved "Stop" og 6.5.x.-6.6.x. ved "Kør".

2. "Overkørslen ikke sikret"

I følgende skemaer er det ved numre i de pågældende rubrikker angivet, hvilken betydning de enkelte signaler har.

"Overkørslen ikke sikret" betyder:

4

Før toget forsigtigt over overkørslen under afgivelse af lydsignal Giv agt, indtil første køretøj har passeret overkørslen. Lydsignal Giv agt kan undlades, hvis

- bevogtningspersonale viser håndsignal 18.8., Stop for vejtrafik, mod vejfærdslen, eller
- der efter manuel tænding vises hvidt blinklys i betjeningskassens kontroltableau, eller
- der efter manuel tænding vises Overkørslen sikret i overkørselssignalet eller uordenssignalet, eller
- der vises Overkørslen betinget sikret i uordenssignalet

Den store ændring er sket i punkt 4, hvor det ikke mere er lovpligtigt at give lydsignal "Giv agt" ved en overkørsel, hvor bevogtningspersonalet spærrer for vejtrafikken. Nu behøver de ikke mere at bruge høreværn, men kan strække begge arme ud for at markere "Stop" for vejfarende. Der er faktisk Arbejdstilsynet, der har presset på for at få fjernet al den ikke nødvendige brug af tyfon.

Nyt er også lkf skal give melding om en tændt fejlmeldelampe ○:

6.2. Fejlmeldelampe

6.2.1. Lokomotivførerens forhold

Observerer lokomotivføreren, at fejlmeldelampen ved en overkørsel er tændt, skal stationsbestyreren underrettes. Underretning kan undlades, hvis overkørslen er meldt i uorden til lokomotivføreren.

6.2.2. Stationsbestyrerens forhold

Når en stationsbestyrer er underrettet om en tændt fejlmeldelampe, skal sikringsteknisk personale underrettes.

Strækninger, hvor mærke 11.5. ikke i alle tilfælde er opstillet i bremseafstand til overkørslen

- 30. Ribe – Tønder Grænse
- 34. Struer – Thisted
- 36. Ryomgård – Grenaa

F

Fjernkontrol Fjernkontrol for automatisk sikrede overkørsler kan over for stationsbestyreren indikere:

- Overkørsel ude af normalstilling
- ”Stor fejl”, når en overkørsel har en sådan fejl, at den ikke kan forventes at fungere fejlfrit ved togpassage,
- ”Lille fejl”, når en overkørsel har en fejl, der ikke umiddelbart forstyrrer dens normale funktion.

Ved visse anlæg kan fejlkontrollen endvidere indikere, at overkørslen har været ude af normalstilling unormalt længe.

L

Lydssignal Signal fra trækraftenhedens eller styrevognens fløjte (tyfon) eller togets brummeranlæg.

Kilde: **SR**, rettelsesblade 2528-2551, **mandag 29. juni 2015**
(BL)

Ny vejbro i Storegade i Es

På strækningen mellem **Tb** (Tjæreborg) og **Es** er der ingen toggang i en periode grundet flytning af en ny vejbro til **Storegade**.



Forarbejdet blev set **søndag 14. december 2014**, hvor der var La **40** i km 53,7-53,9 for 1. hsp. og 2. hsp. grundet Broarbejde. Allerede da var der rammet spunsvægge ned langs sporet V for **Storegade**. En arbejdsgang er bygget. Skråningen på hver side af banen er fjernede, så der kan køres ned til arbejdsstedet på begge sider af banen.



Forhistorie (udtog)

Elektrificering Esbjerg-Lunderskov > Naboinformation Elektrificering Esbjerg-Lunderskov
> **Banedanmark arbejder intensivt omkring broen ved Storegade**

Banedanmark arbejder intensivt omkring broen ved Storegade

Lukning af Storegade

Storegade er lukket for vejtrafik fra 16. juni kl. 4.00 – 28. juli kl. 6.00 2015. I denne periode bliver den gamle bro revet ned, og den nye bro bliver skubbet på plads. Det betyder, at vejen er spærret i ca. seks uger, og jernbanen er spærret i tre uger fra 20. juni – 13. juli 2015.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22386>

Før flytningen

Selve flytningen af vejbroen skal ske **fredag 3. juli 2015 – lørdag 4. juli 2015**, og derfor kunne det være spændende at se, hvordan der ser ud, inden flytningen begynder. Denne **mandag 29. juni 2015** er der med et 40 minutters ophold i **Es** tid til at cykle ud ad **Storegade** og besigtige, hvorledes der ser ud fire dage, før broindskubbet skal ske **fredag 3. juli 2015 – lørdag 4. juli 2015**.

Storegade føres fra SV-siden på en dæmning op til det sted, hvor den nedrevne gamle vejbro lå. Den nye 3.500 tons tunge vejbro er bygget 73 meter V for det sted, den skal flyttes til. På begge siden af vekselsporet er der fjernet så meget grus, at arbejdskøretøjer kan køre på jernplader. På sydsiden mangler en støttemur på østsiden af dæmningen at blive fjernet. 1. hsp. er fjernet. På NØ-siden mellem det midlertidigt fjernede 1. hsp. og **Storegade** ligger et hus med tre vinduer på langsiden vendt ud mod broen. Ejendommen er eksproprieret og skal rives ned, da banen fra **Lk** til **Es** om føje år (**2017**) skal elektrificeres. De gamle sveller ligger i bundter hen over banegrøften på sydsiden af 2. hsp. med fire sveller i hvert lag. Fra **Gammelby Strandvej** er der lagt jernplader ud over 2. hsp., så arbejdskøretøjer

på gummihjul kan komme ned på skærverne og køre, hvor 1. hsp. lå. På hver side af baneudgravningen er der støbt betonbaner, hvorpå donkrafte, der skal bære broen, skal glide teflonbelagte slæder hen til den endelige position. På nordsidens plateau ligger der på ladet af en rød lastbil H-profiler, som en gul VOLVO-kran løfter ned i graven. En meget høj, gul kran på nordsiden af den nye bro kan svinge ud over den nye bro.

De næste to besøg ved arbejdspladsen sker i forbindelse med indskubbet **fredag 3. juli 2015 – lørdag 4. juli 2015**,

Es spor 0 frilægges

Mellem spor 0 og **Es rutebilstation**, beliggende langs vej **447 Jernbanegade**, er den årtier høje, gamle mur hen til rutebilstationens murstensbygning, **Jernbanegade 47**, halvvejs henne hen den tidligere **kmp Es, Jernbanegade 55**, revet ned. Al belægning på pladsen til busserne er fjernet, og fundering til en ny belægning er nået til at lægge nyt grus ud. Det bliver en muligt for at fotografere tog i spor 1 set fra nye vinkler. Det vil sige billeder om eftermiddagen og aftenen fra solskinssiden, hvilket ikke har været muligt før nu.

(BL)

On 1/7 2015

Banearbejde på Vestfyn

Idé: At se det omfattende spor- og stationsarbejde.

Rejseplan: Str 7.17 tog RR 3718 (Str-Fa) 9.24 Fa. Cykle til Od og eventuelt til Lv.

Der er intet pladskrav til at medbringe en cykel i RR-tog, som der er i L- og IC-tog i de tre sommermåneder, så derfor finder tilrejsen sted med dette tog. Rejsens primære mål er at se det omfattende sporarbejde på den fri bane og på stationer, men under cykelturen **Fa-Od** skal den indskrænkede kørsel i et enkelt spor naturligvis også foreviges. Da det er en samlet opgave med de to hovedopgaver, er denne inspektion valgt at skrive som en samlet beretning bragt under **FASTE ANLÆG**, selv om banearbejdet er skyld ændret togang.

Jernbanegeografi på Den fynske hovedbane

Kilometerangivelserne af togekspeditionsstederne er anført med de nugældende kilometermærker fra **Kh** og efter skråstregen / den tidligere afstand fra **Ng** markeret med kilometersten.

1. hovedspor (hsp.) kaldes højre spor fra **Fa** til **Kh**.

2. hovedspor kaldes højre spor fra **Kh** til **Fa**.

Det sker af praktiske årsager. SR, Bilag 8, Strækninger med linjeblok, fjernstyring mv. angiver, at der findes dobbeltspor mellem **Ng** og **Fa**. Der skrives i TIB-S kun »1. hsp.« og »2. hsp.«, hvor der findes vekselspor.

TIB-S angiver kun 1. og 2. hsp. **Htå-Ro** og **Kø-Ng**. Se sporplaner i **TIB-S** på en pdf-fil, der downloades på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>

For læsere, der ikke kan den lange række af stationer og trinbrætter mellem **Ng** og **Fa** udenad, findes der et jernbanestregkort på https://da.wikipedia.org/wiki/Den_fynske_hovedbane samt en historisk gennemgang af banen.

Fa km 220,6/89,3

Ankomst med DSB MFB 5248+48 kl. 9.24 (±0). Temperaturen er allerede ret høj denne skyfri solskinsdag, så det bliver en svededag. Heldigvis er der østenvind, der er modvind og giver afkøling, der er vigtig, så køleventilatoren ikke skal arbejde det meste af tiden.

Sno km 216,3/85,0

Nye skærver er lagt i dobbeltsporet fra **Fa**.

Her må der skiftes til korte bukser og kun en vest. Det er første gang i år, **onsdag 1. juli 2015**, at dét sker, for det har været et usædvanligt koldt og blæsende forår. Tænk, først sommertøj på, da midsommer er passeret.

Lbm

Der cykles over **Lbm** (Lillebæltsbroen).

Lbt km /81,9

Da der nås i land på **Fyn**, ses et hold besøgende uden kamera i blå kedeldragter gå under et brofag for at komme op på **Lbm**.

Den østre perron ved **Lbt** (Broen) kan stadig ses uden perronforkant. Trinbrættet eksisterede fra **Lillebæltsbroens** åbning **onsdag 15. maj 1935** til nedlæggelsen, der kan være sket **lørdag 29. september 1962** eller **lørdag 25. maj 1963**.

Begge perroner blev dog liggende en del år derefter, for **onsdag 5. august 1970** kørte MOROP-kongressen med DSB **E 991** tog 4017 (Kø-Md), E 300, 110 km/t. med ankomst til **Md** kl. 13.08 (29) og fra **Md** som kl. 13.15 (215) som arbejdstog K (Md-Lbt-Md) op til **Lbt**. Dette særtog kørte Deres udsendte med og stod af på perronen i **Lbt**.


Om **Lbm** og **Lbt** er der skrevet mere **fredag 2. august 2013** i kapitlet **FASTE ANLÆG** med en A4-side under overskriften »**Inspektion af Lbm og Lbt**«.

Der er lagt nye skærver i højre spor forbi AM 1820.

I **Togfløjten, nr. 2 2015**, side 14-5, er der i artiklen **Lillebæltsbroen** et billede fra **Lbt** med DSB **N 207** i tog 2057 (Ng-Fa), Ng-Od MY 1000 (MX 800), Od-Fra MY 1200 (MX 1000, N 600), 70 km/t., **søndag 16. juli 1967**. Begge perroner ses, og AM 1820 ses for enden af den vestre perron.

Md km 210,4/79,1

Kl. 10.30 kører fra spor 1 en **gul** LIEBHERR-maskine og arbejdskøretøj ud mod vestenden af stationen. Det nordlige sidespor hen forbi stationsbygningen har fået nye skærver. To mand arbejder ved sporskifterne 3, 5a og S6. Der mangler en stump skinne på de nye betonsveller mellem det korte omløbsspors sporskifte S6 og sporskifte 3.

Kl. 10.41: Uden for udkørselssignalet mod **Sno** arbejder den **gule** LIEBHERR-maskine holdende  i venstre spor. Den er dækket af SR-signal 16.1.2.

I monitoren står der med brandgult, at tog 58624 forventes at afgå 2 minutter forsinket **10.51** – om ni minutter. Ønske: strækingsfoto. *Måske kan der nås at cykle ud den næste vejbro undervejs til **Ka** (Kauslunde)?*

Ud ad **Assensvej** og forbi villakvarteret **Skrillinge** med geografiske navne. Der er nu nogen ved kommunen, der ved navngivning af vejene ikke var for stive i geografien. Den første af vejene på højre hånd hedder **Storebæltsvænget**, den anden og næste hedder **Lillebæltsvænget**. **Lillebælt** ligger V for **Storebælt**, ikke Ø for. Derefter drejes der til højre op ad **Vandværksvej**, der er ført over jernbanen på en vejbro. På højre hånd læses **Øresundsvænget**. **Øresund** ligger ikke S for **Storebælt**, men ØNØ for.

Uret viser 10.53, men først 10.59½ (28) passerer DSB **MFA 5250+50 + 5230+30 Md-Ka**.

Ka km 204,3/73,0

En **orangeklædt** mand beskærer uønskede gevækster. Der ligger nye skærver i spor 3. En sti fører under sporene, hvor den tidligere ovk 167 i km 73,0 eksisterede. Fra en skærvedyngge ses en gennemkørsel i spor 3 kl. 11.18 af DSB **MFA 5083+83 + 5295+95 + 5294+94 + 5220+20**. Der er tog 58629.

Spor 3 i **Ka** giver særlige associationer, for her var der fotostop med et særtog bestilt af DJK, Nordjydsk Afdeling, **Fa-Fra-Od** for 40 kroner **søndag 17. november 1968**. Oprangeringen af tog 6056 (Fra-Od), N 160, 70 km/t., iltog, var DSB **N 208** + 3 B + BD. I **Ka** var standsningstiden 13.00-21 ifølge TA 422, **tirsdag 5. november 1968**, og overhalinger af tog 58 og tog 56. Det var en meget grå november dag.

Ka-Na

Oppe fra vejbroen med vejnavnet **Tærveygden** kan der ses, at på SV-siden har der været et arbejdsområde, hvor der har været læsset skærver på jernbanevogne til at lægge ud i højre spor.

Kl. 11.34½ passerer **røde** RSC **185 331-3** + **Carlsberg**-lastbillad. Det må være det omlagte tog G 9234 (Fa-Htå), øltoget.

Na km 200,0/68,8

Venstre spor er spærret i **Na** (Nørre Åby), og i vestenden arbejder en orange **LIEBHERR** og en **gul** dumper på skinner. Den gamle kilometersten står der endnu. Ventesalen er ikke mere i brug, men ser flot ud med de hvidemalede træpartier og indgangsdøre.

Kl. 12.00 banker nok med 180 km/t. DSB **MFB 5226+26 + ?+? + 5014+14** igennem højre spor som tog 58626.

68
8

Der er tid til at finde madpakken frem fra rygsækken. Der er desværre ingen bænk at sidde på. Solcreme faktor 50 blev allerede smurt på i **Sno**. Fra vejsiden ser stationsbygningen med en **rød** postkasse meget tidløs ud sådan at forstå, på dagens facadebillede er datoen for billedet meget svær at gætte. Det kan dog afsløres her: **onsdag 1. juli 2015!**

Vi bygger en bedre bane mellem Odense og Fredericia

I år moderniserer vi den lange strækning på 62 km mellem Odense og Fredericia ...

Opslag på standsningssteder med fejlen 62 km **Od-Fa**.

Na-Eb

Der cykles ad **Baaringvej**, og ved et T-kryds her hedder vejen ifølge <http://map.krak.dk/Baaringvej> og har tidligere krydset banen i ovk, hvor den på sydsiden af banen hedder – stadig ifølge www.krak.dk – **Bryllerup**. I venstre spor V for den nedlagte ovk holder der tre **gule** dumpers, og en lastbil bringer grus frem til dem.

Over 1 km Ø for den nedlagte ovk fører vejbroen med **Rosenlundvej** over banen. Heroppefra ses i hvert fald højre spor har fået nye skærver.

Der cykles nu langs sydsiden af banen på **Nr. Åbyvej** i retning **Eb** (Ejby). Pludselig høres en rumlen bagfra. Pokkers RSC EG 3111 er ved at overhale venstre om – dog under opbremsning, for I-signalet til **Eb** viser en indkørsel i spor 2. Der skulle have været ventet et par minutter mere oppe fra **Rosenlundvej**, men efterhånden cykles der stærkere end de sidste godsvogne, for nu gælder det et stationsfoto af godstoget. Lige som alle personførende tog kører efter toganmeldelser under sporombygningen, gør godstog det også, og tognummeret kendes derfor ikke.

Havde der nu været ventet lidt længere oppe på **Rosenlundvej**, kunne det være blevet til tre billeder af godstoget med EG 3111.



Eb km 194,8/63,5

Kl. 12.50½ bliver det til et billede set oppe **Banebroen** – meget beskrivende navn – af godstoget i spor 2.

Der cykles straks videre N for banen i retning **Gd**, for det skal ske en overhaling og sikkert en krydsning. Oven for det østlige I-signal til **Eb** fører vejen **Fluebjergvej** under banen.

Kl. 12.59 holder et tog med DSB MFB 5205+05 forrest for Stop ved det østlige indkørselssignal; tognummer kan ikke findes i rejseplanen ved rettidig toggang, og det krydsende tog med litra MF kører over den østlige stationsgrænse. Det må være tog 58628.

Kl. 13.01 kører EG 3111 på én grøn ● efter tog 58628. Det ukendte tog med MFRB 5205+05 holder stadig for Stop ● foran stationsgrænsen. Det er sjovt at se på toggangen med de indskrænkede kørselsmuligheder.

Kl. 13.11: Tid til at se på **Eb**. Perron 1 er fuldstændig fjernet foran den **lysegule** stationsbygning. Også perron 2 mellem spor 2 og spor 3 er fjernet fuldstændig. Man skulle tro, at persontrafik til og fra **Eb** var nedlagt. I spor 3 arbejder en lille gravemaskine med kran. Der ligger nye skærver i spor 1 og spor 3.

Kl. 13.18: DSB ER 2137+31 + 2 MF blæser igennem med 180 km/t. Det må være tog 56828.

Kl. 13.43 er RSC EG 3106 under indkørsel i spor 2, og nu skal »to billeder af samme godstog« taget af en rytter laves mere raffineret end det med EG 3111. Rytmen i toggangen er nu forstået, så da godstoget kører ind i spor 2, vil der ske en overhaling, mens det for Stop ● ved indkørselssignalet vestkørende, holdende tog må vente på godstoget er kørt fra **Eb**. Derfor cykles der straks op mod **Gd**.



Eb-Gd

Denne bakke nede fra østenden af **Eb** og op til **Gd** (Gelsted) var blandt fyrb berygtet. Når man som fyrb kørte med et godstog, hvor der var en stor belastning på maskinen, eller et eksprestog, hvor der skulle køres stærkt, gjaldt det om at havde lagt et godt fyr og så ellers fyre op ad den lange stigning.

Deres udsendte fyrer også godt op ad bakken, der fra kote 18 til kote 48 stiger 30 meter i løbet af 1¼ km.

Gd km 190,2/58,9

Kl. 14.03: **Røde** EG 3106 + gsv. passerer.

– Der er vel ikke så ringe at fotografere et 100 km/t. godstog i **Eb** og så cykle op til **Gd** og nå det anden gang!

Halvdelen af perron 1 ud mod højre spor er fjernet. Lige som i **Na** er den ikke mere brugte ventesal ganske flot med hvidmalet trælistor og paneler. Det har ikke været malet en gang siden i 1970'erne. I vestenden af stationen lå tidligere ovk 138 i km 59,2.

Stationsopholdet varede ifølge notaterne fra 13.52½ til 14.12.

Rangering i Gd

I forbindelse med **MOROP-kongressen i august 1970** skulle DSB E 991 køre et særtog fra **Ng** til **Fa** **onsdag 5. august 1970**. Dagen før, **tirsdag 4. august 1970**, skulle maskinen køre en prøvetur. Det skete i tog 2026 (Fra-Od), MX 800 (E 600), hvor toget afgik fra **Fra** kl. 2.38 (28) med 54 aksler og 587 tons i belastning.

Fra **Od** returnerede E 991 i tog 2011 (Od-Fra), MX (E) 600, der var et lokalgodstog over **Fyn**. Afgang fra **Od** stod i TKV II til at være kl. 4.50, med S¹⁾ i **Hp, Gd, Eb, Na, Ka** og standsning i **Ap, Md** og **Fa**. Ankomst til **Fra** kl. 7.00.

Fra **Od** var belastningen kun 16 aksler og 170 tons, hvor en CP var til togpersonalet som den første vogn op til tenderen.

Den første rangering skulle ske i **Gd**. Tog 2011 ankom kl. 5.25½ (+20½), ankomsttid var S, og her blev en Gs sat på læssevejssporet. Efter en C-bremseprøve afgik tog 2011 kl. 5.35 (+11) med 14 aksler og 157 tons i belastning.

Denne rg en skøn sommermorgen blev fotograferet af Deres udsendte, så der haves gode minder fra **Gd**.

Lunge Grusgrav

Selv om der lige præcist er cyklet halvdelen af de 60,3 km **Fa-Od**, og det har taget 4½ time, benyttes lejligheden nu, da der netop cykles, til at få det nedlagte sidespor **Lunge Grusgrav** at se i virkeligheden. For mange år siden – mindst 40 år – kunne der med kørsel med østkørende tog ses en stump af sidesporets dæmning, hvor grusbanen drejede fra. Der kan dog stadig ses en kort stump.

Mandag 18. februar 2013 lykkedes at finde **Lunge Grusgrav** på et målebordsblad (målforhold 1:20.000, kaldet 5 cm-kort) og scanne en kopi af **Lunge Grusgrav**. Dette kort eller en fil herpå er ikke medbragt i dag, men den visuelle hukommelse husker ganske udmærket linjeføringen fra Ø mod V, hvor sidesporet til sidst deles i to sidespor med det første næsten mod S og det næste til venstre i retning SV.

Det meste af det 4 km lange sidespor er farbart på cykel ifølge *MD*, og det begynder ret uanseligt skråt over for ejendommen beliggende på **Gelsted Mosevej** 28. Der er ingen skiltning, og en grå spærrebom markerer sidesporets østlige tracés begyndelse.

For at følge med på et kort på denne opdagelsesrejse kan det anbefales først at slå op <http://map.krak.dk/> og finde **Gelsted Mosevej** 28 og dermed det østlige startpunkt.

0,1 km derefter kommer tilsyneladende en forgrening, men den højre sti har aldrig været en tracé. Drej til venstre.

Vejen **Søndergade** krydses, og nu hedder banen over et kort stykke **Skyttevej** og senere **Hylkedamvej**. Traceen kan ses på <http://map.krak.dk/>, Hybrid. Til sidst nås en åben plads med en flagstang og et solotræ. En lidt mere snoet skovvej fører ned til den næste plads med en == container. Det sydligste sidespors endepunkt kan have været her tæt på **Hylkedamvej** 54.

Der har ifølge De Danske Statsbaner, **Stednavneforkortelser**. Af *Morten Flindt Larsen*. Bane bøger **1995**, ikke eksisteret en stednavneforkortelse for **Lunge Grusgrav**, og det skyldes antagelig, at sidesporet udgik fra **Gd** station, ikke den fri bane.

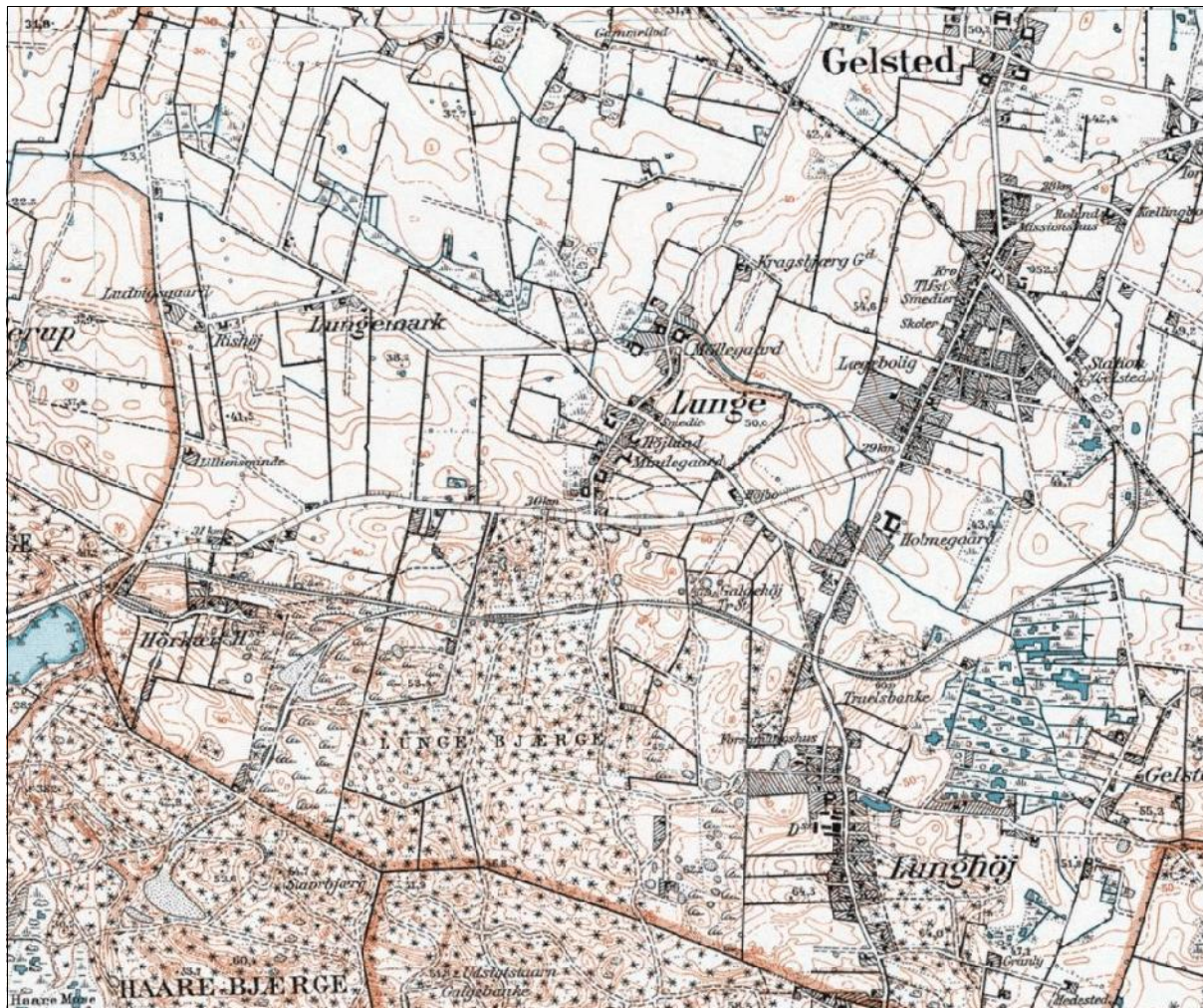
Flere spørgsmål og svar herpå kan findes på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=16104>. Der kan bl.a. læses, »at sidesporet er etableret i 1910 og optaget i 1940. Brugen af sidesporet ophørte dog flere år før.«

Der kan sågar ses et postkort med en A-maskine + 1 psv. + mange gsv. med teksten:

Statsbanernes Grusgrav ved Gelsted

¹⁾ S tilkendegiver anvendt for *ikke-personførende tog* (såvel plan- som særtog), at toget kun standser for udveksling af vogne og stykgods.

Kilde: Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), side 3. Gyldig fra **1. juni 1969**.



Målebordsblad 1945. Gd. Lunge Grusgrav. 4 km, nu Skyttevej og Hylkedamvej.

På M 3613 AARUP (enkelte rettelse 1937) Geodætisk Institut. København 1938 er der ingen signatur for skinner, så måske er denne signatur med (enkelte rettelse 1937) netop blevet fjernet dette år?



De Fynske Alper²⁾ kaldes landskabet på en del af Fyn, og selv om de kuperede veje ikke er selve alperne, nødvendiggør de utallige gearskift. Heldigvis dækker skovene for den brændende sol (årets nye naturfænomen) og for østenvinden, der i dagens løb er blevet

kraftigere og kraftigere. Hvis disse små, men stejle bakker i **Haare Bjerge** kaldes alper,

må Deres udsendte i sidste uge, **torsdag 25. juni 2015**, have cyklet op ad en bjergside svarende til **Mount Kenya** (kote 5199) i **Kenya**, hvis der sammenlignes med cykelturen fra **Geilo** i kote 794,2 og **Ustaoset** i kote 990,6 (stationskoter). Riksvei 7 stiger visse steder ret så kraftigt.



Ap km 184,7/53,4

Endelig nås **Ap** (Årup). Et par malere er ved at højtryksrense det hvidmalede træloft mellem pizzariet og ventesalen. Der er åbent, selv om der udelukkende er kørsel med togbusser under sporombygningen. Der er også adgang til en vandkran for at fylde vand i den ene, tomme tender.

Kl. 16.07 kigges der ud gennem vinduerne til spor 1, hvor en **rød** 185 lige suser forbi på $\frac{1}{42}$ sekund. Det er åbenbart faste minuttal også for godstog!

Kl. 16:16½ ses fra perron 1, at et MF-tog fra **Fa** holder for Stop ved I-signalet. Som forgrund ses nye skærver i spor 1 og spor 2.



²⁾

De Fynske Alper, højtliggende randmorænestrøg på Sydfyn mellem Jordløse og Arreskov Sø nord for Faaborg. Bakkerne er i sidste istid presset op af gletsjertunger fra nordøst. Store områder ligger over 100 m.o.h. med Trøjbjerg (128 m) øst for Håstrup som det højeste. Kilde:

http://www.denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Fyn/De_Fynske_Alper

Kl. 16.18 kommer kører toget langsomt ind; det skal sikkert ind i spor 3.

Kl. 16.20 billede af et standsende IC-tog i **Ap!** Nu er der god tid til at få numrene på materiellet: DSB [MFA 5079+79 + 5004+04 + ER 2031+31](#).

Kl. 16.22 står døren åben ind til førerrummet, og lkf spørges:

– Er dit tognummer IC 57840?

– Ja!

Det kan altså lade sig gøre med kun en papirudskrift af Rejseplanen at få et tognummer på et ellers gennemkørende IC-tog i **Ap!** Det er fantastisk (ambivalent ment).

Kl. 16.33 er HCTOR [241.008](#) gennemkørende i spor 2 med et godstog. Om den højre frontlanterne er der en .

Kl. 16:35½ kører afgår tog 57840 gennem spor 3!

Kl. 16.39 foretager DSB [MG 5619+19 + 5620+20](#) en gradvis gennemkørsel gennem spor 3. Det *kan* have været tog 58644, der ellers skulle køre et kvarter før tog 57840.

Oppe fra vejbroen med **Assensbøllevej** ses nye skærver omkring de tre østlige sporskifter. Skifterne kan være blevet udskiftet.



Bd km 181,1/49,9

Stationsbygningen er nedrevet for adskillige år siden og er afløst af et træventeskur og en glasoverdækning over cykelstativerne.

Kl. 17.11: En grå DSB-togbus kan lige vende ved at stikke næsen ind i en tap ind mod perron 1. Den er beskiltet **Ap**.

Kl. 17.13 suser et langt togsæt igennem spor 2. Bagerst er DSB [MFB 5205](#).

Mod Ø ses træplanker spændt ud tværes over spor højre spor; det halvvejs henne ved vejbroen med **Skalbjergvej**.

Der ser ikke ud til at være sket noget i **Bd**. V for trinbrættet eksisterede tidligere ovk 120 i km 50,0. **Bd** er et af de holdsteder, der er i fare for at blive nedlagt.

Kl. 17.26 kan der oppe fra vejbroen med **Skalbjergvej** ses SR-signal 16.2.2 for venstre spor (det nordre) og SR-signal 16.1.2. for



højre spor (det søndre). La oplyser stedet befinder sig i km 180,5-180,6 Broarbejde. Det er **Brænde Å**, der krydser banen to gange, og det er den vestligste bro.

Sc km 178,8/47,5

Ankomst sker ad **Teglværksvej** og fra den tidligere læssevej er der ingen ændringer at se i **Sc** (Skalbjerg).

For en snes år siden krydsede Deres udsendte **Den fynske hovedbane** under sporene ved at gå igennem en lang baneunderføring, hvor en smalsporet bane en gang eksisterede. Nu skal det ses, om underføringen stadig eksisterer, og ud for AM 1473 S for **Teglværksvej** begynder den. Den er så høj, at der kan cykles dernede. Banen fortsatte i en underføring under **Jernbanegade**. Denne smalsporbane udgik fra **Skalbjerg Teglværk**. Det kan undre, at de lokale rejsende ikke foreslår Teknisk Afdeling i kommunen at åbne den som en genvej med lys i underføringen til at komme over til perron 1. *Måske har for mange en bil?*

Ovk 110 i km 47,1 fra **Ng** med **Søndergade** er nedlagt for år tilbage, og vejen slår nu en sløjfe Ø på for at komme under banen.



Tp km 175,5/44,2

Kl. 17:59: Perronkanterne på øperronen mellem spor 2 og 3 fliserne er helt nye, og halvdelen af de nye fliser er lagt. I spor 2 holder en sporbåren løftetrolje parkeret til næste arbejdsdag. Kigges mod Ø ses, at sporforbindelsen til **Assensbanen** er fjernet. Det skete i foråret **2015**. Det lå der intakt **søndag 8. september 2014** med et spor hen til en sporstopper lige ved trappen op til gangbroen til øperronen.

SPORARBEJDE 2015
Banedanmark giver tognettet et ordentligt løft for at forbedre fremtidens togtrafik. Arbejdet indebærer sporarbejde i flere perioder resten af året.

**Vi sørger for,
du kommer frem,
når der er
sporarbejde!**

Når Banedanmark udfører sporarbejder, hjælper vi dig gennem ændringerne i køreplanen. Planlæg som du plejer på [rejseplanen.dk](#). Den er opdateret og evt ændringer vises i din søgning.

Kl. 18.04: Overraskende kommer HCTOR 241.00(3) + 241? + gsv. kørende gennem spor 3; ¹/₂₅₀ for langsom lukkertid, så ingen numre kan ikke læses.

Før ombygning af Tp

Tp blev bygget om for kunne køre hurtigere igennem stationen. Derfor ligger den **gule** station lidt underligt i forhold til spor 1 nu om stunder.

Et tilbageblik til **fredag 8. september 1978** kl. 8.58½ kan delvist forklare, hvorfor **Tp** blev bygget om, så det dengang gennemgående spor **1** i retning **Od** nu er det gennemgående spor 2, og det gennemgående spor **2** i retning **Fa** blev til det nuværende gennemgående spor **3**.

Spor 1 DSB MZ 1424 (b) + gsv. var gennemkørende (2½) som omlagte tog 87534 kørte igennem. (erst. G 7534 (År-Ng), MZ 1400, 80 km/t., pass. **Tp** 9.22). Det skyldtes toget i spor 3.

Spor 2 Tomt, gennemkørselsspor i retning **Fa**.

Spor 3 DSB Bns 50 86 29-84 536-5 + Bn 50 86 20-84 825-4 + **gul** 61 80 99-92 003-4 + MZ 1453 som tog M 8521 (Tp-Md). Der var kabler monteret uden på Bns'en og maskinen. Toget kørte forsøgskørsler med hastighed op til 180 km/t. mellem **Tp** og **Md** i løbet af ni dage. Der måtte køres 180 km/t. fra **Bd** (km 50,0) til AM 2752 (km 75,2). Kørslen foregik efter TA 440, udstedt **fredag 25. august 1978**.

Spor 4 Tomt.

Spor 5 Dh, antagelig efterladt af rgtrk. til **Ac**.

Spor 6 2 Ks læssede med træstammer, antagelig en Oms læsset med landbrugsmaskiner.

Der var asfalt på perron 1 og perron 2, mens perron 3 havde grus.

Skinncykler til leje på Assensbanen

Sporforbindelsen til **Ac** er blevet fjernet i **foråret 2015**. Det skal naturligvis ses, om sporet begynder, hvor skinncyklerne til at cykle til **Ac** plejer at stå. Der er 35 skinncykler i alt til udlejning. De kan også ses fra tog. Lejemuligheder kan der læses om på <http://www.lilleskov.dk/skinncykling.html>



Der kan cykles langs sporet ved I-signalet fra **Assensbanen**, men det er slukket i dag. Det lyste vist helt frem til sporombygningen i foråret **2015**.

Mærkelig nok ligger der et sporskifte lige uden for stationsgrænsen, der til venstre må have ført ind til en fabrik: Dampa.

Kg km 3,3 fra Tp

Den første station på **Assensbanen** ligger ikke langt borte, så der cykles fra **Tommerup Stationsby** til **Kg** (Knarreborg) som **Tommerup** jernbanemæssigt kom til at hedde. Persontrafik nedlagt **lørdag 21. maj 1966**, men der fortsatte med at køre godstog med MY og i høstesæsonen sukkertog med MT + sukkervogne til **Ac Sukkerfabrik**. Stationsbygningen i **Kg** eksisterer stadig, og spor 1 ligger nærmest i en tunnel dannet af de høje træer langs sporet. Det var et sidespor med et sporskifte i hver ende og et blindspor, og det nu overgroede sidespor kan ses på <http://map.krak.dk/>, Hybrid.

Afstikkeren til **Kg** skyldes også, at der er ønskes at lave et sammenligningsbillede fra ovk 11 set krydse sammenføringen af de tre veje **Sortebrovej/Møllebakken/Skolevej**.

Sidste billede fra denne ovk 11 er af DSB MY 1135 (b), der med et rangertræk (Ac-Tp) krydser ovk 11 i km 3,2 **fredag 8. september 1978**. Om ovk 11 stod der i SIN (V) »Betjenes af rangerpersonalet.« Dengang var der håndbetjente bomme, så rgtrk til **Ac** have to pt med, en i hver ende af et sådant rgtrk. Køf'en i **Ac** havde lavet dagens oprangering: 3 Gs + Hims. Dengang var der kun ét grantræ i haven på **Sortebrovej 2**, der var dobbelt så højt som MY 1135. Modsat på **Sortebrovej 1** eksisterede der en **FRISØR**.

Den **gule** helle ved udmundingen af **Skolevej** er blevet mindre. Der er en spærrebom for skinncykler på hver side af ovk 11, og vejfarende advares med vejskilte om skinncykler.

Lilleskov Teglværk

Selv om det er sent på dagen, og hovedopgaven er at følge sporarbejdet **Fa-Od**, er det let at cykle op til teglværket for at se den 600 mm lerbane for første gang. Der er her ved 19-tiden et rigtig varmt, **gult** aftensolskin på de **okkerfarvede** teglværksbygninger. Der er lukket næsten alle steder, og det varer noget, før »remisen« findes omme på nordøstsiden ved skoven. Der findes et billede på Google Earth af bygningen, hvor 600 mm smalsporet befinder sig oppe på første etage (intet materiel at se).

Foran fødekassen – kaldes den – findes en **400 mm smalsporet bane**, ganske kort, og den er fra den oprindelige lerbane. Dengang blev alle maskiner på teglværket trukket af en trecylindret DEUTZ-dieselmotor, og et sindrigt remsystem førte kræfterne ud til maskinerne. Over et spil trak den også tipvognene ud i lergraven, og når de var fyldte, kunne de selv trille tilbage til teglværket. Det ophørte så sent som omkring **1965**; i hvert fald var DEUTZ-dieselmotoren i drift til **1965**.

Der står også en skinnetrokkel uden foraksel ved 400 mm smalsporet. Den er i brug på en traktor, som bruges til at holde **Assensbanen** i orden ved kørsel i sporet.

Kilde: telefonisk kontakt med Flemming Hansen, der står for rundvisning.

Der holder tre åbne bænkevogne og et pænt malet, **grønt** Pedershaab Maskinfabrik N^o 332, bygget **1941**. Det rustne spor fortsætter op i skoven, og hvor det ender, og en køretur skal opleves ved en kørsel med banen en gang ude i fremtiden. En køretur er billig, se afgangstavle! (se et strækningsskema på Google Earth).

Deres hjemmeside er <http://www.lilleskov.dk/>

Adressen **Lilleskovvej** 69, 5690 **Tp**, kan ses på et kort på linket

http://www.iloveodense.dk/fyn-guiden_files/lilleskov-teglvaerk.html

Data og et billede i lergraven ved **Lilleskov Teglværk** med det **grønne** lokomotiv med 4 vogne kan ses på <http://www.smalspor.dk/showroom02.asp?soeg=026>. Har **Smalsporede industribanelokomotiver** en interesse, er hjemmesiden <http://www.smalspor.dk/index.asp>

Besøget på **Lilleskov Teglværk** tog kun et kvarter, og så iles der videre mod **Od**; dagens andensidste tog til **Str** ønskes nået (den nye køreplan kendes ikke).

**LERBANEN:
TOGET KØRER
KL 14.30 15.30 16.00
BILLET KR. 5/PERSON**

Tp-Ret

Fra **Smedevej** fører en sti over **Assensbanen** lige uden for l-signalet og fortsætter langs **Den fynske hovedbane** hen til **Appevej/Tobovej**, der fortsætter langs sydsiden af banen. Stien kan kun ses på <http://map.krak.dk/>, Hybrid. Her ved 19-tiden er der det skønneste, bløde aftensolskin på banen, og med vestkørende godstog kan der helt sikkert laves mange, dejlige billeder. Der er flere kurver, så der kan laves billeder af togene forfra uden at skulle skyde præcist mellem to køreledningsmaster. Boede Deres udsendte i **Od**, vil der blive cyklet mange gange ud til banen mellem **Hp** og **Tp** for at lave aftenstemningsbilleder med **røde** og **grå** elektrikere.

Ret km /39,8

Trinbrættet **Ret** (Render) blev nedlagt **lørdag 22. maj 1971**. Et par eksempler fra dengang: **Mandag 28. december 1970** standsede:

Tog 32 (Fa-Ng) DSB **MO 1823**, 13 aksler 136 tons, 10.57-57 (23), standsningstid X 54.

Tog 31 (Ng-Fa), MO 142, DSB **MO 1823**, 15 aksler 158 tons, 14.30-30½ (2½), tiden var X 30.

AM 1399 står lige ved den tidligere søndre perron. Lige bag AM 1399 findes vejbroen med

Stærlosevej.

Hp km 169,1/37,6

I vestenden lå ovk 79 i km 37,8, og for at kunne nedlægge denne, blev der bygget en vejunderføring med navnet **Ravnebjerggyden**. For de rejsende er en sti ført ned under banen til den samme vejunderføring med **Ravnebjerggyden**, men upraktisk er hver række fliser lagt oven på den næste nedre række, så man ikke kan cykle, og når det går opad, må man **løfte** cyklen; ikke brugervenligt.

Spor 3 eksisterer skam stadig, dog i flere år uden sporforbindelse til spor 2. Den **gule** sporstopper er belyst af solen nu ved 20-tiden. Ingen signaler eller PU giver en kørtilladelse, så ingen tog kommer.

Fra **Hp** falder det fra kote 46 ned til **Od** i kote 13, så megen af kørslen på cykelstierne foregår for afspærringen eller kun lidt åbnet for regulatoren.

Od km 160,3/29,0

Under indkørsel standses der ved **Føtex** for at få noget kul i tenderen, men uheldigvis har cafeteriet lukket, så det bliver kul af ringere kvalitet inde i selve butikken.

Ankomst ikke på men over **Od** station, da den nye tilsyneladende ikke jernbanerelaterede gang- og cykelbro lige V for **kmp Od** ikke er bestilt og bygget af en jernbanevirksomhed.

Kl. 20.53 kører HCTOR **241.004** med godsvogne gennem spor 5.

Kl. 21.06 tænder Icf de tre frontlanterner på DSB **MP 5706+06** i spor 8. Det er tog RV 4764 (Od-Svg).

Hjemrejse

Hvornår næste tog mod **Fa** og **Str** afgår, må læses i en monitor: **21:11** til **Fa** og **Ar**. Altså togskifte i **Fa**. Cykelcomputeren viser 117,4 km cyklet på 6:20, selv om cykelturen begyndte for 11 timer siden i **Fa**. Der har været en del stationsophold undervejs af en vis varighed. Ikke så sært, at de lokale pendlere på **Vestfyn** savner at køre med tog igen frem for de langsomme togbusser på de snoede biveje.

Gennemsnitshastighed 18,5 km/t. og maksimum kun 45,1 km/t. Drukke 3 liter vand under svedturen.

Od-Fa

Den indkøbte, kolde aftensmad indtages under den knap en time lange køretur om de 60,3 km til **Fa**. Den sidste gang, den orange ● ses, er kl. 22.00 mellem **Ka** og **Md**. Det er i den sydlige del af **Danmark**, at solen går ned så tidligt.

I **Fa** er fuldmånen stået op lige over taget af **kmp Fa** og **FC Fa**; et godt motiv at få med hjem. Månen er stået op 21.51 og vil gå ned 5.31. Fuldmånen er fuld kl. 4.22 ifølge

<http://www.torbenhermansen.dk/almanak/almanak.php>. Det er så lun en sommeraften, at korte bukser og en T-shirt er tilstrækkelig beklædning a la en **majaften** i **Paris**!

(fortsættes efterfølgende i **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

Øvrig litteratur

Jernbanen Nyborg-Middelfart

150 år den 8. september 2015

Af Lars Viinholt-Nielsen

Artikel i **Jernbanen** August 2015 Nr. 4, side 30-41
(BL)

Ar Letbane – ved Lisbjerg

Sporlægningen er nu i gang vest for den gamle hovedvej til **Rd**, og Køf-traktoren og de to godsvogne er flyttet derover.

Letbanens bro med dobbeltspor fører over **Egådalen**, der er et fredet naturområde. Udgravningen før broen er begyndelsen til standsningsstedet **Klokhøjen**. Mod syd ses **Skejby Sygehus** på bakken i baggrunden.

(AC via BL)

To 2/7 2015

Ny bane over Vejle Fjord, ekspropriationsforretning den 2. juli 2015

EKSPPROPRIATION

Med henblik på anlæg af ny bane over Vejle Fjord vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

TORSDAG DEN 2. JULI 2015

Forretningen begynder kl. 10.45 på ejendommen Gl. Vejlevej 56, 8721 Daugård og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 3 under løbenummer 3.

Jeg indkalder derfor såvel ejer og brugere af ejendommen som enhver anden, der har en interesse at varetage, til at møde ved forretningen enten personligt eller ved stedfortræder med skriftlig fuldmagt.

Møde om erstatningen vil foregå i forlængelse af besigtigelsen af ejendommen og færdigbehandles på stedet.

Forretningen fortsætter kl. 14.00 på ejendommen Sellerup Skovvej 112, 7080 Børkop og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenummer 2.

Jeg indkalder ...

Herefter fortsætter forretningen kl. 15.15 på ejendommen Skovly 104, 7080 Børkop og omfatter den ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 1 under løbenummer 1.

Jeg indkalder ...

Ovennævnte fortegnelser over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere og brugere. Fortegnelserne og ekspropriationsplanerne vil fra og med den 4. juni 2015 være fremlagt til gennemsyn på Borgerservice i Vejle Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

...

den 27. maj 2015

www.kommissarius.dk

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/projekt/105>

(BL)

Fr 3/7 2015

Forside > Baneprojekter > Sjælland > **Broarbejde Slagelse-Korsør**

Broarbejde Slagelse-Korsør

Banedanmark udskifter de to jernbanebroer over Hejningevej og Brovej mellem Slagelse og Korsør. Det sker som et led i den løbende vedligeholdelse af jernbanebroerne i Danmark.

Broerne er gamle buebroer, der stammer fra henholdsvis 1916 og 1918.

Arbejdet er påbegyndt i december 2014 og fortsætter i 2015 indtil udgangen af juli. Frem til den 1. april arbejder vi med at opbygge de nye broer.

De gamle broer er i drift for togtrafik frem til påsken 2015, hvor de to nybyggede broer skal skubbes på plads for at erstatte de to gamle.

I forbindelse med indskubning af de to broer i påsken 2015 er jernbanen spærret for togtrafik i perioden fra **1. april kl. 22.00 til 6. april kl. 10.00 2015**. Det får betydning for de mange passagerer på strækningen, som mellem Slagelse og Korsør i stedet skal køre i togbusser.

For broerne gælder:

Brovej

- Den nye bro bygges ved siden af den eksisterende bro hen over Brovej
- Brovej er lukket fra den 5. januar til ultimo juli 2015

Hejningevej

- Den nye bro bygges ved siden af den eksisterende bro ved siden af Hejningevej
- Hejningevej er lukket fra den 23. marts til 3. juli 2015

Samarbejde med kommunen

Opførelsen af de nye broer er planlagt i samarbejde med Slagelse kommune, fordi forholdene for vejtrafikanten også skal forbedres. De nye broer er både bredere og højere. Samtidig bliver vejene sænket, så der bliver en større frihøjde under broerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=21628>

(BL)

Broindsukub i Storegade i Es

Mandag 29. juni 2015 blev vejbroen i **Storegade i Es** over strækningen mod **Tb** (Tjæreborg) besøgt, og det hele så ud til at føre ud til forskydningen mod Ø hen til **Storegade**. I dag skal så selv flytningen finde sted, og det skulle været muligt for offentligheden at følge med i arbejde i tidsrummet 16-19. Det kunne være interessant at se, og når nu tidspunktet er annonceret, må der laves en rejseplan.

Rejseplan Str-Es-Str

Str 13.09 tog RA 5242 (Str-Sj) 14.31 Sj 14.46 tog RA 5164 (Sj-Es) 15.50 Es.

Da hele flytningen varer adskillige timer, satses der på at foretage hjemrejse med:

Es 17.30 tog RA 5175 (Es-Sj) 18.34 Sj 18.47 tog RA 5275 (Sj-Str) 20.09 – alternativt næste forbindelse:

Es 19.30 tog RA 5183 (Es-Sj) 20.34 Sj 20.47 tog RA 5281 (Sj-Str) 22.16.

Den nye vejbro

Efter formiddagens regn titter solen af og til igennem skyerne, og der er så »sort af mennesker« som forventet. På sydøstsiden kan flytningen ses i form af flere wireender, der kommer ud af en blå hydraulikdonkraft. En cylinders blanke stempelstang kan ses bevæge sig ind og ud, og hver gang vokser længden af wireenderne. En mand står under to sorte parasoller – nok for ikke at få hedeslag i det varme solskin. Den nye vejbro har længere stråstivere end den gamle.



På SV-siden af **Storegade**/jernbanen ligger i **Brogade 5** en tom bygning, hvorfra to børnehavers børn er flyttede under byggearbejdet. Her står tilskuerne tæt på den nye bro, og endnu bedre: Banedanmark serverer gratis et stykke kage og en appelsinjuice eller æblemost. Nej, hvor det er dejligt at få kold væske at drikke i stedet for det lunkne vand i drikkeflasken.

Broinds kub i Storegade

- Den gamle bro blev brudt ned den 20. juni
- Den nye bro vejer ca. 3.500 tons
- Broen er 73 meter lang
- Den skal skubbes 73 meter, før den når sin endelige placering
- Ved broinds kubbet bliver broen løftet af 21 donkrafte
- Hver donkraft kan løfte op til 3.000 tons
- Donkraftene hæver broen 2-5 cm over det nuværende niveau
- Donkraftene glider på teflonbelagte slæder
- Broen er støbt 50 cm højere end slutpositionen
- Den bevæger sig med ca. 6 meter i timen
- Broen bliver trukket af to 70 mm tykke wirer, der er fastgjort til to træksøjler, som trækker broen ved hjælp af donkrafte
- Når broen når sin endelige position, sænkes den 52-55 cm til slutplaceringen

Der hænger et opslag med overskriften »**Broinds kub i Storegade**« med data om byggeriet. Faktisk skubbes broen ikke, den (for)hales, så overskriften er misdannede.

Derefter cykles der mod Ø og under banen i en vejunderføring for at komme op på NØ-siden af **Storegade**. Siden mandag er der kommet et to meter højt hegn op, og modlyset giver slet ikke de samme flotte billeder som fra SV-siden.

Uret viser nu et tidspunkt efter kl. 17, og der kan lige nås at smide noget kul i fyret ved at cykle ned i **Stormgade** (det blæser ofte i **Es**). Der ligger den nærmeste burgerbar til banegården.

Es-Str

Tog RA 5175 (Es-Sj) nås, så turen slutter i **Str** efter en syv timers udflugt med 292,8 km's kørsel med tog.

Med ankomst til **Str** kl. 20.07½ (+½) denne dejlige sommeraften er fotolysten stadig stor, at den traditionelle cykel må byttes ud med en anden, der kun vejer det halve og derfor er meget hurtigere! Der er endnu tre tog at fotografere på **Thybanen**. (fortsættes under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**) (BL)

Lø 4/7 2015

Broinds kub i Storegade i Es afsluttet

Fredag 3. juli 2015 om eftermiddagen begyndte arbejdet med at skubbe den nye vejbro 73 meter mod Ø, og her tidligt til morgen skulle arbejde være færdigt. Derfor kunne det være spændende at se ændringerne siden i går.

Rejseplan Str-Es-Str

Str 4.29 tog RA 5200 (Str-Sj) 5.41 Sj 6.02 tog RA 5106 (Sj-Es) 7.00 Es.

61 minutter til at se det afsluttede arbejde.

Es 8.01 tog RA 5117 (Es-Sj) 8.58 Sj 9.02 tog RA 5219 (Sj-Str) 10.16.

Ny vejbro til Storegade

Kl. 7.20 kigges der fra de tomme børnehaver på adressen **Brogade 5** på den nye bro, der er skubbet på plads. Der er kun få tilskuere, nu det store arbejde er slut. Der er lunt allerede nu, for en af de seks orangeklædte jba nede under broen har kun en T-shirt på. Den høje, gule kran løfter et bundt blå^a op fra graven. En dumper på den nordre rampe holder læsset med grus. På SV-siden er en orangeklædt jba ved at fjerne det blå



instrumentbord, der blev brugt til at styre wirene under trækkeprocessen i nat. De to parasoller fra i går står stadig udfoldede.

En af jba fortæller, at skubbearbejde var færdig en gang efter kl. 6. Arbejdsprocessen er i natten løb foregået som planlagt. Efterfølgende skal de mange meter spunsvægge på begge sider af baneudgravningen antagelig fjernes og 1. hsp. etableres igen.

Derefter går turen de 146,4 km mod N.

Ny vej ved usikret ovk 161 Is-Tr

Fra tog 5117 ses, at en ny grusvej er anlagt fra østsiden af usikret ovk 161 lidt N for **Is** (Sig) km 81,5. De to **==)))==)))==** på ovk 161 er **ALTID** åbne. At de skal lukkes efter brug, er bekendtgjort på en undertavle under »Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel« på alle den slags ovk.



I **januar 2009** (og andre måneder og år) var der **La** 75 i km 81,9-82,1 netop på grund af denne ovk, men det ophørte senere, selv om oversigtsforholdene var de samme som før.

Den nyanlagte grusvej fører hen til skoven N for, hvor en skovvej krydser banen i usikret ovk 162 **==)))==)))==**.

Lige så langt mod N ovk 162, som ovk 162 ligger N for ovk 161, følger ovk 163 med en skovvej, hvor de to **==)))==)))==** er **ALTID** står åbne.

Hvorfor der er anlagt en grusvej på østsiden af banen vides ikke, men det kan være, at ovk 161 bliver bygget om til en sikret ovk, og ovk 162 og 163 nedlægges.

Længere oppe af bakken til **Tr** (Tistrup) findes der fem usikrede ovk. Det er ovk 167, 168, 169, 170 og 171. Det er meget sjældent stadig at kunne finde jernbanestrækninger med fem usikrede ovk uden spring i nummerrækkefølgen.

(BL)

UDLAND

Ma 29/6 2015

I og ved Anb

I og ved **Anb** så jeg ER 20-014 (sort), DE 2000-02 med gamle vogne, DE 2000-01, ER 20-001, DE 2000-03, ER 20-012 og DE 2700 07 i sandwich samt DE 2700 03.

Klokken 16:09 så jeg ex LTE 2150 901-3, nu med nummer D-ATLU 92 80 1275 820-9 + 4 Za... + ERR Habis 6 + 5 x ERR Sins + CFL Renss med godstog mod **Anb** ved **Lehnshallig**.

NEG

SRP MY 1148 stod stadig på NEG-banegården i **Anb**.

(JSL via BL)

DIVERSE

Ti 30/6 2015

Kommunens helte og den forsvundne bro

Vi følger de spidsfindige og passionerede kommunalarbejdere Tony og Simon fra Horsens Kommune.

I deres kamp for at genoprette Gudenåens natur støder de på et usædvanligt fund begravet under den jyske muld, og deres projekt tager en helt ny drejning. Med tør humor og faglig stolthed tager de på en ambitiøs mission for at redde både naturen og en national kulturskat. Følg med når de med vanlig optimisme og gåpåmod åbner en tidslomme uden at vide, hvad den gemmer på. Må det bære eller briste.

Kilde: <https://www.dr.dk/tv/oversigt>, **DR 1**, tirsdag 30. juni 2015 20:45
(LuJ via BL)

Gudenåbro gravet frem

Ud af den foranstående tekst er det svært at læse, hvad de tre kvarters fjernsynsudsendelse drejer sig om, men der er en beskrivelse af fundet, historien bag, frilæggelse og istandsættelse af den smalsporede jernbanebro mellem **Vestbirk** i km 18,6 og **Gammelstrup** i 21,2 km på HBS, nedlagt **lørdag 30. marts 1968**. De to kommunalarbejdere har en god humor, og udsendelsen kan bestemt anbefales at ses.

På Google Earth findes der ni gode billeder af jernbanebroen, hvoraf dog to er ens.

Stjerner til stationerne

Kunderne på 12 af de mest benyttede stationer i landet kan nu give deres mening til kende om stationernes forfatning. Via en sms-undersøgelse kan kunderne nemlig fortælle DSB om deres her-og-nu indtryk af blandt andet rengøringsstandarden, trygheden og mængden af graffiti på deres station.

Kampagnen hedder "Anmeld din station" og løber indtil videre året ud.

"Vi vil gerne høre, hvordan kunderne oplever vores stationer, så vi kan tilpasse vores indsats efter, hvor behovene er, og dermed gøre det mere trygt og bekvemt for vores kunder at være på stationerne," siger Per Mommer, projektleder i Forretningsudvikling.

"Vi ønsker samtidig, at kunderne skal opleve, at vi lytter til dem. Så de bliver opmærksomme på, at vi har fået et endnu større fokus på kundeoplevelsen på stationerne," uddyber han.

Banedanmark, der blandt andet har ansvaret for rengøringen af en del af elevatorerne og gangtunnellerne, er med på ideen, for også vedligeholdelsen og rengøringen af deres områder påvirker kunderne, når de skal til og fra toget.

I første omgang kan kunderne anmelde stationerne Nørreport, København H, Roskilde, Østerport, Valby, Lyngby, Høje Tåstrup, Hellerup, Odense, Hillerød, Svanemøllen Og Ballerup.

Tobaksrøgen er på vej væk

Den 1. juli 2015 er det et år siden, det var tilladt at sende tobaksrøg op i DSB. Overordnet har indførelsen af røgfrit DSB været en succes på både perroner og arbejdspladser, men erfaringerne fra det forgangne år viser også, at der er rum for forbedringer, siger Aske Wieth-Knudsen, chef i Forretningsudvikling.

"Jeg vil gerne sige tak for den opbakning, der har været rundt omkring i landet til at gennemføre retningslinjerne for røgfrit DSB. Både kolleger og kunder har taget godt imod dem langt de fleste steder. Kunderne giver overvejende positive tilbakemeldinger i vores undersøgelser. De vurderer blandt andet, at vores perroner og stationer er blevet både pænere og renere. Og gamle rygeskure på arbejdspladserne er nu blevet til cykelskure," siger han men tilføjer:

"Vi har stadig udfordringer med rygning nogle steder. Det er stadig ikke alle, der respekterer, at det ikke er tilladt at ryge på DSB's og Banedanmarks arealer. Derfor er vi nødt til fortsat at holde fokus på, at reglerne bliver overholdt."

Sådan er reglerne:

Røgfrit DSB betyder, at det ikke længere er tilladt for de ansatte at ryge i arbejdstiden, på alle DSB's områder eller i uniform. For kunderne betyder det togture, stationer og perroner helt uden røg.

Medarbejdernes sikkerhed vægtes højest. Derfor skal det understreges, at KUN uniformeret personale samt civilklædte S-togsrevisorer må håndhæve DSB's ordensregler over for kunderne, og at det er op til medarbejderens vurdering, hvornår det er hensigtsmæssigt at håndhæve ordensreglerne og/eller tilkalde assistance

Ordensreglerne altid skal håndhæves på en høflig og venlig måde.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 1. juli 2015**

(JSL via BL)

Bevarer udsigt mod vest fra Oddesundbroen

VEJDIREKTORATET FORTÆLLER i en pressemeddelelse, at man har fået mange henvendelser fra lokale borgere, som frygter at gå glip af den flotte udsigt over Limfjorden, når de kører over broen, fordi der kommer en ny kantbjælke og nyt autoværn i forbindelse med den igangværende renovering.

Men disse kommer ikke til at ødelægge udsigten mod vest, lover Vejdirektoratet, der forstår bekymringen om at komme til at gøre ind i, hvad der kunne minde om en tunnel. Det er togbanen, der skal afskærmes fra kørebanelen med en stærkere kantbjælke og et autoværn på ca. 1,45 meter. Alligevel vil udkigshøjden starte

ved 1,15 meter, lover projektleder Christian Bugge Hansen i pressemeddelelsen.

Afskærmningen skal modvirke sne og andre fremmedlegemer på skinnerne vinteren, forklarer han, og dermed sikre en mere stabil togdrift.

Kilde: **Thylands Avis, onsdag 1. juli 2015**

(BL)