

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 27. februar 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

### DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 21/2 2011

#### Lw

Der har i længere tid holdt en motortrolje og to Malus-vogne (ex. Carlsberg/OHJ) på det nye sidespor i **Lw** (Lille Skensved). Der holder også en Malus Uikks (ex. SJ og nu med lave sider på den forsænkede del) foran motortroljen, og på det lange spor holdt yderligere en motortrolje.  
(JSL via BL)

Ti 22/2 2011

#### Fra en arbejdsdag

I dag havde jeg morgenrådighed fra klokken 5 og blev vækket, mens jeg sov på hvileværelset, allerede klokken 8. Jeg skulle koble en MR af RØ 2411 (der ankommer fra **Kj** 9.05), og køre den til **Nf** og tage den MR, der stod der, hjem – køreplan var bestilt, men ikke færdig – men det var den dog i god tid inden afgang – M 6011 (DSB **MR** sæt 14) og M 6012 (**MR** sæt 25) på TA 6901.

I **Nf** spærrede jeg alle IC4'erne inde, men de skulle nok ikke ud og køre alligevel. Et par var startet op, og to Ansaldo-medarbejdere gik rundt omkring IC4'erne. Der var også en del DSB kørelærere på depotet, så der er tilsyneladende stadig gang i projektet – der ikke har noget med den almindelige lokomotivføreruddannelse på IC4 at gøre, og som jævnligt sker på **Sydbanen**.

Der kom i dag meddelelse om, at indbygning af skærme til Greenspeed er i gang på MQ. Greenspeed, der er et slags kørebillede på en skærm, der kombinerer køreplan, TIB, LA og samtidig skal give mere økonomisk kørsel, er lige på trapperne, og inden længe går man vist også i gang med at uddanne lokomotivførere.

(JSL via BL)

### PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Fr 25/2 2011

#### Udflugt til Sk Å

Hver gang **Sk Å**s passeredes ved **Frederiksdal**, har det fristet at stå ved bredden og få billeder af tog og med husene op ad bakken som baggrund. I går var der gråvejre hele dagen, men i dag skulle der komme lidt opklaring ved middagstid, og det er ved at være sidste udkald, inden sneen smelter. Kedeligt billede med blegt, vissent græs, selv om der er klar vejr, frister ikke; næh, hvid sne, en blå å og et hvidt landskab.

Kl. 11.40 begynder det at lysne, så kl. 12.40 rejser jeg og cyklen til **Sk**.

Det krydses i **Vp** (Vinderup) og **Sm** (Stoholm), så hver halv time vil der passere et tog, og i dag **fredag** kommer et tog mere, idet IC 750 (Str-Ar) kører kun 23 minutter efter tog RA 5452 (Str-Ar). Det giver variation i stedet for kun turkisfarvede Lintog.

Under indkørsel til **Sk** er sneen næsten smeltet, øv. Kun langs åen ses noget hvidt. Jeg cykler ad den gamle bane, hvor banen til **Str** gik indtil årsskiftet **1962-1963**, hvor **Sk** ændredes fra at have været en rebroussementsstation<sup>1)</sup> til at være en gennemkørselsstation. Da broen over **Sk Å** nås, drejes der til højre ned på det lave dige langs åen dækket af muldvarpedynger.

De næste tre tog vil være et kl. 13.37 mod **Str** og to fra **Str** 14.06½ og IC-toget 14.29½. IC-toget krydser i **Hø** (Højslev), så der vil være 12 minutter til at cykle over ådalen til stationen.

	DSB			
TOGNUMMER	5446	5448	5452	c750
Ank. fra Skjern	12:09		13:09	
Ank. fra Thisted			13:36	13:36
Ank. fra Vejle	11:47		12:47	13:47
Struer	12:40	.....	13:40	14:05
Vinderup	12:54	.....	13:54	14:17
Skive	13:06	.....	14:06	14:29
Skive	13:08	.....	14:08	14:30
Højslev	13:13	.....	14:13	14:36

<sup>1)</sup> **rebroussementsstation** [rebrusə'maŋs-] (-en, -er) mellemstation på en jernbanestrækning med ind- og udkørsel til samme side # af fr. *gare de rebroussement* station uden gennemkørsel, af *rebroussement* strøg mod luven, vending, venden om, af *rebrousser*, se REBROUSSERE.

## Bo hvor?

Skulle jeg flytte til i en større mellemstation på **Langåbanen**, vil det helt sikkert blive **Sk** frem for **Vg**. Begge har tragisk nok nedlagte privat- og DSB-strækninger. Kun **Sk** har en havnebane, der dog har været spærret i flere år med SR-signal 16.1.2. **M** "Stop". I begge byer er de nedlagte strækninger farbare med cykel. Landskabsmæssigt er der langt flere variationsmuligheder omkring **Sk** frem for **Vg**.

## Tog 750

På udturen krydsedes IC 723 i **Vp** med DSB MFA 5036+36, så måske er det den samme stamme, der kommer i tog 750?

Da billedet er taget fra den snedækkede sydside (i skygge) mod dalen, trædes der til de 500 meter op ad **Sdr. Boulevard** i håb om at nå at læse nummeret på det udadkørende tog. Langs **Sdr. Boulevard** ligger der to dobbeltrettede cykelstier, hvor jeg cykler på den vestre. På den østre cykelsti kører to unge gutter uden styrhjelm (naturligvis) på én knallert, der er tilladt til 25 km/t. (naturligvis gjort ulovlig). Maskinkraften er svag i forhold til en dobbelt så stor belastning som normalt (og tilladt), så jeg får overhalet dem. Da jeg cykler med 37 km/t., vinker jeg med højre arm til dem, at de skal få noget mere fart på. Den bagerste er utilfreds med at blive jordet, så han vil have føreren til at køre noget stærkere, men maskinkraften er for svag. Det irriterer dem at blive jordet af en cyklist! *Ha-ha*.

Det stiger ret kraftigt det sidste stykke op til vejbroen over stationen, og først der får de lovovertrædere overhalet mig. Tog 750 holder kun et minut, så det krydser **Sk Å**, da jeg når frem. Der er kun ti minutter at vente på "hjemtoget", da der krydses i **Hø**.

13:30	.....	14:35
13:35	.....	14:40
13:37	.....	14:41
13:52	.....	14:54
14:04	.....	15:06

I **Str** holder MFA 5036+36, så det var ikke de to numre af litra MF, der kom med tog 750.

Forhåbentlig kommer der en gang sne med efterfølgende solskin med blå himmel, så dagens (**fredags**)udflugt kan gøres om. Langs åen og banen er der skåret magen en bevoksning ned, og til næste vinter kan de samme billeder måske ikke laves.

(BL)

## KØREPLANER

Sø 12/12 2010 – lø 11/06 2011

### Forkert brug af tognummer

#### Aflyses

Tognr.	Fra/Til	Delaflyst	Dato(er)
GD 42722	Pa-Phm	Ja	14.12.2010-11.06.2011 Ti-Lø
GD 42723	Phm-Hp	Ja	13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr
GD 42723	Hp-Pa	Ja	14.12.2010-11.06.2011 Ti-Lø
GD 42725	Phm-Pa	Ja	12.12.2010-05.06.2011 Sø
GD 42726	Pa-Phm	Ja	12.12.2010-05.06.2011 Sø
GD 42740	Pa-Phm	Ja	12.12.2010-05.06.2011 Sø
GD 42741	Phm-Sno	Ja	13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr
GD 42741	Sno-Pa	Ja	14.12.2010-11.06.2011 Ti-Lø
GD 42742	Pa-Phm	Ja	14.12.2010-30.04.2011 Ti-Lø ikke 13.01.2011-15.01.2011, 18.01.2011-22.01.2011, 25.01.2011-29.01.2011, 01.02.2011-05.02.2011, 08.02.2011-12.02.2011, 15.02.2011-19.02.2011, 22.02.2011-26.02.2011, 01.03.2011.
GD 42749	Phm-Pa	Ja	12.12.2010-05.06.2011 Sø
GD 44703	Phm-Pa	Ja	24.12.2010, 31.12.2010, 22.04.2011.

#### Tillyses

Tog GD 38703 (Phm-Pa) 24.12.2010, 31.12.2010, 22.04.2011.

EG 2000, 100 km/t.

Phm	13.22
Dro	13.25½
Cph	13.27
Rg	(14.25) 14.39
TI	(16.27) 16.44
Pa	17.59

Bemærkninger videreføres som GD 44703.

Tog GD 38722 (Pa-Phm) 14.12.2010-11.06.2011 Ti-Lø.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa	7.19
TI	9.03 9.23
Ap	(9.49) 10.07
Ng	10.50 11.03
Cph	12.57½
Phm	13.02

Bemærkninger Pa an som GD 42722. Ap togstørrelse maks. 680 m. Ng lokomotivførerskift.

Tog GD 38723 (Phm-Hp) 13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr, (Hp-Pa) 14.12.2010-11.06.2011 Ti-Lø

BR 185 1700, 100 km/t.

Phm	21.41
-----	-------

Cph 21.46  
Pa 2.34

Tog GD 38726 (Pa-Phm) 12.12.2010-05.06.2011 SØ, BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 12.03  
TI 13.13 13.41  
Ng 14.42½ 14.44½  
Cph 16.16  
Phm 16.20  
Mgb 16.38

Bemærkninger Pa an som GD 42726. Ng lokomotivførerskift. Erstatte GD 42726.

Tog GD 38740 (Pa-Phm) 12.12.2010-05.06.2011 SØ, BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 12.53  
TI 14.04 14.24  
Ng 15.44 15.46  
Sorø (16.26) 16.33  
Rg (16.46) 16.54  
Cph 17.56  
Phm 18.00  
Mgb 18.18

Bemærkninger Pa an som GD 42740. Ng lokomotivførerskift. Erstatte GD 42740.

Tog GD 38741 (Phm-Sno) 13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr, (Sno-Pa) 14.12.2010-11.06.2011 Ti-LØ  
BR 185 1700, 100 km/t.

Mgb 21.05  
Phm- 21.24  
Ng 23.04 23.07  
Pa 1.40

Bemærkninger Ng lokomotivførerskift Pa videreføres som GD 42741. Erstatte GD 42741.

Tog GD 38742 (Pa-Phm) 14.12.2010-30.04.2011 Ti-LØ ikke 13.01.2011-15.01.2011, 18.01.2011-22.01.2011, 25.01.2011-29.01.2011, 01.02.2011-05.02.2011, 08.02.2011-12.02.2011, 15.02.2011-19.02.2011, 22.02.2011-26.02.2011, 01.03.2011. BR 185 1700, 100 km/t.

Pa- 2.39  
Ng 4.41 4.43  
Rg (5.32) 5.42  
Htå (6.14) 6.24  
Phm 7.02  
Mgb 7.20

Bemærkning Pa an som GD 42742. Ng lokomotivførerskift. Phm Til Mgb ank.kl. 7.20  
Erstatte GD 42742.

Tog GD 38749 (Phm-Pa) 12.12.2010-05.06.2011 SØ, BR 185 1700, 100 km/t.

Mgb 1.25  
Phm 1.44  
Ng 3.20 3.22  
TI 4.22 4.42  
Pa 5.52

Bemærkninger Ng lokomotivførerskift. Pa videreføres som GD 42749.

## Årsag. Ændret behov

Bemærkning. Ændringer til TKG

## Aflyses

Tognr.	Fra/Til	Delaflyst Dato(er)
G 7520	Hr-Vj	12.12.2010-09.06.2011 Ma-To, SØ
G 7520	Vj-Fa	13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr
G 7550	Fh-Ar	15.12.2010-08.06.2011 On

G 7551	Ar-Fh		14.12.2010-07.06.2011	Ti
G 9232	Fa-Htå		18.12.2010-11.06.2011	Lø
G 9260	Ar-Fa		17.12.2010-10.06.2011	On, Fr
G 9260	Fa-Htå		18.12.2010-11.06.2011	To, Lø
G 9263	Htå-Ar		18.12.2010-12.02.2011	Lø
G 9453	GI-Kj		13.12.2010-10.06.2011	Ma-Fr
GK 40003	TI-Pa	Ja	12.12.2010-06.02.2011	Sø
GK 42744	Pagr-TI		18.12.2010-11.06.2011	Lø
GD 42746	Pa-Phm	Ja	14.12.2010-10.06.2011	Ti-Fr
GK 43783	TI-Pa	Ja	13.02.2011-05.06.2011	Sø
GD 44702	Pa-Phm	Ja	13.12.2010-06.06.2011	Ma
GD 44710	Pagr-Phm		13.12.2010-11.06.2011	Ma-Lø
GD 44711	Phm-Pagr		13.12.2010-10.06.2011	Ma-Fr
GD 44714	Pa-Phm	Ja	14.12.2010-07.06.2011	Ti
GD 44715	Phm-Hlf	Ja	12.12.2010-10.06.2011	Ma-Fr, Sø
GD 44715	Hlf-Pa	Ja	13.12.2010-11.06.2011	Ma-Lø
GD 44716	Pa-Phm	Ja	13.12.2010-06.06.2011	Ma
GD 44734	Pa-Bo	Ja	18.12.2010-11.06.2011	Lø
GD 44734	Bo-Phm	Ja	19.12.2010-12.06.2011	Sø
GD 44740	Pa-Phm	Ja	14.12.2010-10.06.2011	Ti-Fr
GD 44743	Phm-Pagr		13.12.2010-11.06.2011	Ma-Lø
GD 44746	Pagr-Phm		14.12.2010-11.06.2011	Ti-Lø
G 44781	Fa-Pagr		19.12.2010-24.04.2011	Sø
G 44784	Pagr-Fa		18.12.2010-11.06.2011	Lø
G 44791	Fa-Pagr		08.05.2011-05.06.2011	Sø
GX 46254	Pa-Phm	Ja	12.12.2010-05.06.2011	Sø
GX 46255	Phm-Pa	Ja	15.12.2010-09.06.2011	On, To

### Tillyses

Tog GK 8703 (TI-Pa) 12.12.2010-05.06.2011 Sø ikke 26.12.2010, 02.01.2011..

BR 185 1700, 100 km/t.

TI 13.02

Kd 13.12

Pa 14.17

Bemærkninger Pa videreføres som GK 40003 til 06.02.2011 og som GK 43783 13/2-5/6 2011.

Tog GK 8706 (Pa-TI) 18.12.2010-11.06.2011 Lø ikke 25.12.2010, 01.01.2011, 08.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 21.56

TI 23.03

Bemærkninger Pa an som GK 40006.

Tog GK 8708 (Pa-TI 15.12.2010-05.06.2011 On-Lø ikke 08.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa- 1.23

Kd (2.30) 2.46

TI 3.00

Bemærkninger Pa an som GK 40008.

Tog G 8720 (Hr-Vj) 12.12.2010-09.06.2011 Ma-To, Sø ikke 20.12.2010, 22.12.2010, 26.12.2010, 28.12.2010, 30.12.2010

Vj-Fa 13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr ikke 21.12.2010, 23.12.2010, 27.12.2010, 29.12.2010, 31.12.2010.

Hr-Vj MZ IV 1000, Vj-Fa MZ IV 2000, 100 km/t.

Hr 22.02

Ty (22.27) 22.33

Vj 23.04 0.05

Fa 0.30

Bemærkninger Ty togstørrelse maks. 786 m.

Tog G 8732 (Fa-Htå) 13.12.2010-06.06.2011 Ma ikke 10.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Fa 2.00

Od 2.44

Htå 4.25

Tog GK 8744 (Pa-TI) 18.12.2010-11.06.2011 Lø ikke 25.12.2010, 01.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 17.23

Sst (18.05) 18.18 x 957,44739

TI 18.51

Bemærkninger Pa an som GK 42732.

Tog G 8750 (Fh-Ar) 15.12.2010-08.06.2011 On ikke 22.12.2010, 29.12.2010

Fh-Ar MZ IV 800, Fh-Ab, 90 km/t. Ab-Ar, 100 km/t.

Fh 12.48

Sa (13.09) 13.13

Hj 13.24

Bl (13.41) 13.43

Ab (14.05) 14.32

Sø (14.51) 14.58

Lg (15.45) 15.58

Ar 16.30

Bemærkninger Erstatte G 7550.

Tog G 8751 (Ar-Fh) 14.12.2010-07.06.2011 Ti ikke 21.12.2010, 28.12.2010

MZ IV 800, Ar-Ab, 100 km/t., Ab-Fh, 90 km/t.

Ar 6.32 Ar

Lg 7.11½

Rd 7.23

Sø (8.11) 8.12

Ab (8.35) 8.46

Lih (8.52) 8.59

Bl (9.18) 9.22

Sa (9.49) 9.52

Fh 10.12

Bemærkninger Erstatte G 7551.

Tog G 8753 (Gl-Kj) 13.12.2010-10.06.2011 Ma-Fri ikke 24.12.2010, 31.12.2010, 21.04.2011, 22.04.2011, 25.04.2011, 20.05.2011, 02.06.2011.

MZ IV 1400, 100 km/t.

Glostrup 8.22

Ro (8.46) 8.52

Gt (9.01) 9.15

Lw (9.26) 9.33

Kj 9.44

Tog G 8760 (Ar-Fa) 15.12.2010-10.06.2011 On, Fri ikke 17.12.2010, 24.12.2010, 31.12.2010, 07.01.2011, 14.01.2011, 21.01.2011, 28.01.2011, 04.02.2011, 11.02.2011.

(Fa-Htå) 16.12.2010-11.06.2011 To, Lø ikke 18.12.2010, 25.12.2010, 01.01.2011, 08.01.2011, 15.01.2011, 22.01.2011, 29.01.2011, 05.02.2011, 12.02.2011.

MZ IV 1600, 100 km/t.

Ar 22.25

Vj 23.38½

Fa 24.00 0.20

Od 1.12

Htå 3.05

Bemærkninger Erstatte G 9260.

Tog GD 38702 (Pa-Phm) 14.12.2010-07.06.2011 Ti

EG 1600, 100 km/t.

Pa		3.42
Kd		4.44½
TI	(4.52)	5.10
Od		5.49
Rg		7.00
Htå	(7.30)	8.20
Cph		8.36½
Phm		8.41
Mgb	8.59	

Bemærkninger Pa an som GD 44702. Kø lokomotivførerskift.

Tog GD 38714 (Pa-Phm) 13.12.2010-06.06.2011 Ma ikke 27.12.2010

EG 1600, 100 km/t.

Pa		2.57
Kd		4.00
Od		4.51
Ng	5.12	5.14
Bo	(6.15)	6.21
Htå	(6.42)	6.53
Cph		7.18
Phm		7.23
Mgb	7.41	

Bemærkninger Pa an som GD 44714. Ng lokomotivførerskift. Erstatte GD 44714.

Tog GD 38715 (Phm-Hif) 12.12.2010-10.06.2011 Ma-Fr, Sø ikke 24.12.2010, 31.12.2010, 07.01.2011.

(Hif-Pa) 13.12.2010-11.06.2011 Ma-Lø ikke 25.12.2010, 01.01.2011, 08.01.2011

EG 2300, 100 km/t.

Mgb		23.22½
Phm		23.42
Cph		23.46
Ng	1.22	1.24
Od		1.44
Kd		2.32
Pa	3.32	

Bemærkninger Ng lokomotivførerskift. Pa videreføres som GD 44715.

Tog GD 38716 (Pa-Phm) 13.12.2010-06.06.2011 Ma

EG 1600, 100 km/t.

Pa		6.56
Kd		7.56
TI		8.03
Eb	(8.21)	8.26
Od		8.49½
Kø	9.24	9.32
Bo	(10.13)	10.19
Cph		10.57½
Phm		11.02
Mgb	11.20	

Bemærkninger Pa an som GD 44716. Kø lokomotivførerskift. Erstatte GD 44716.

Tog GD 38734 (Pa-Bo) 18.12.2010-11.06.2011 Lø ikke 25.12.2010, 01.01.2011, 08.01.2011.

(Bo-Phm) 19.12.2010-12.06.2011 Sø ikke 26.12.2010, 02.01.2011, 09.01.2011.

EG 2000, 100 km/t.

Pa		20.27
Kd		21.34
TI	21.41	21.43
Od		22.24
Rg	23.30	23.53
Cph		0.38½

Phm 0.43  
Mgb 1.01  
Bemærkninger Pa ansom GD 44734. TI lokomotivførerskift, Rg lokomotivførerskift

Tog GD 38746 (Pa-Phm) 14.12.2010-10.06.2011 Ti-Fr

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa- 16.47  
Vm (17.43) 18.33  
Kd 18.48  
Eb (19.15) 19.27  
Od 19.51  
Kø (20.25) 20.32  
Rg 21.04 21.12  
Cph (22.01) 22.10  
Phm 22.16  
Mgb 22.34

Bemærkninger Pa an som GD 42746. Rg lokomotivførerskift

Tog GX 38754 (Pa-Phm) 12.12.2010-05.06.2011 Sø ikke 26.12.2010, 09.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 10.26  
Kd 11.34  
TI 11.41  
Od 12.29  
Ng (12.52½) 13.02  
Sorø (13.40) 13.45  
Rg 13.58 14.00  
Bo (14.13) 14.19½  
Klv (14.53) 14.59  
Cph (15.09) 15.10  
Phm 15.16  
Mgb 15.34

Bemærkninger Pa an som GX 46254. Rg lokomotivførerskift. Erstatte GX 46254.

Tog GX 38755 (Phm-Pa) 15.12.2010-09.06.2011 On, To

BR 185 1700, 100 km/t.

Mgb 11.25  
Phm 11.44  
Cph (11.49) 11.57  
Rg 12.47 12.49  
Ng (13.38) 13.54  
Od 14.13½  
Kd 15.07½  
Fz (15.26) 15.35  
Pa 16.23

Bemærkninger Rg lokomotivførerskift. Pa videreføres som GX 46255.

Tog GD 38840 (Pa-Ky) 14.12.2010-10.06.2011 Ti-Fr ikke 24.12.2010, 31.12.2010, 07.01.2011.

(Ky-Phm) 15.12.2010-11.06.2011 On-Lø ikke 25.12.2010, 01.01.2011, 08.01.2011.

BR 185 1700, 100 km/t.

Pa 19.33  
Kd 20.40½ Kd  
TI (20.49) 21.09  
Od 21.54  
Ng 22.16 23.06  
Cph 0.50  
Phm 0.54  
Mgb 1.12

Bemærkning Pa an som GD 44740. Ng lokomotivførerskift. Erstatte GD 44740.

(p)



(BL)

## GODSVOGNE

To 24/2 2011

### Fotos med ex. DSB Tdgs

På <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?31,5270225> er der en række fotos af Tds-vogne fra EEWS, og jeg synes nogle af dem ser ud til at være tidligere DSB Tdgs. Ærgerligt det ikke lykkedes DJK at bevare en Tdgs eller to; de havde passet godt i et rangertræk på gods- eller havnebane (men dem er der jo snart heller ikke nogen tilbage af).

(JSL via BL)

## VETERANMATERIEL OSV.

Lø 26/2 2011

### Nordvestjyden

#### 25-års-jubilæum

Fredag d. 25-02-2011

I den anledning vil klubben gerne invitere alle interesserede til åbent hus

Lørdag d. 26-02-2011 fra kl. 10-14 i klubbens lokaler i kælderen under Østre Skole, Gimsinghovedvej 8, 7600 Struer.

<http://nordvestjyden.dk/>

Modelbanen er i størrelse N svarende til målforholdet 1:160. Det meste af landskabet var bygget færdigt, og der er flere gode remisemiljøer med rundremiser og drejeskiver. Stan-grækker ses langs visse strækninger og intet ukrudt på nogle sporarealer nogen steder. Det må være en udenlandsk bane eller fra før år **2001**. TU-signaler er i brug.

**Blå-hvid-blå** NEG V 170 1125 + orange toakslede tipvogne holder foran en tysk kirke med to kirketårne.

I nabosporet ses en rød MY + et **blåt** kultog med påskrifterne HERNINGVÆRKET I/S VESTKRAFTF, litra Fals + **MY 1126** som kørte fra **Eshv** (Esbjerg Havn) til Kraft- og Varmeværk i **Hr.** Skrevet i en Nyhed fra **onsdag 26. april 2000**:

"Ifølge de seneste forlydender ophører kultogene med at køre omkring **onsdag 10. maj 2000** "for ever", så du har ikke mange dage til at få de sidste billeder af et kultog." Her kan det stadig fotograferes!

Der er flere **røde** MY med godstog og **røde** B-vogne i drift.

En MZ (r/s) + MY (r/s) kører med et **mørkeblåt** van dieren-containertog.

Et **rødt**, et **rødt**- og sølvfarvet og sølvfarve Ma-lyntog på en p-rist. Flere ruder er knuste i to Bs.

Også tyske lokomotiver og eltogetsæt er i drift.

Der kom mange besøgende, og en del forældre havde deres små børn med: kommende modelbanebyggere!

(BL)

### Skinnecykel

En anden aktivitet, som er et succes, både for voksne og børn er kørslen med skinnecykel på spor tre på Svendborg Station

Kilde: <http://www.lgb-bigtrains.dk/html/skinnecykel.html>

Den hjemmeside trænger til en opdatering ... for:

### Skinnecykler

I Danmark kan du komme ud at køre på skinnecykel på følgende 4 strækninger:

- ! Allingåbro-Kristrup (Randers) 17 km.
- ! Herborg-Skjern 15 km.
- ! Videbæk-Skjern Veteran Jernbane og Model Jernbane
- ! Nr. Nebel-Nymindegab 7 km.
- ! Tommerup-Glamsbjerg-Assens 30 km.

Kilde: <http://unj.dk/cykelstier.skinne.html>

– Der kan tælles 5!  
(BL)

## FASTE ANLÆG

Ma 31/5 2010

---

### **Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 10, overkørsel 45 er ikke VVM-pligtig**

Banedanmark har den 15. februar 2010 til Naturstyrelsen – Aarhus anmeldt nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 10, **overkørsel 45** syd for Viborg-Vedsø, Rindsholm.

Naturstyrelsen – Aarhus har afgjort at nedlæggelsen af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 10, overkørsel 45 ikke kræver udarbejdelse af en særlig vurdering af projektets virkninger på miljøet (VVM-redegørelse) da det ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet (bekendtgørelse nr. 1335 af 06.12.06, § 3, stk.2).

Afgørelsen kan påklages til Naturklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen jf. planlovens §§ 58 og 59.

### **Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 8, overkørsel 38-40 er ikke VVM-pligtig**

Banedanmark har den 15. februar 2010 til Naturstyrelsen – Aarhus anmeldt nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 8, overkørsel 38-40 vest Rødkærsbro-Faldborgvej-Tostrupvej.

### **Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 1, overkørsel 1-4 er ikke VVM-pligtig**

Banedanmark har den 15. februar 2010 til Naturstyrelsen – Aarhus anmeldt nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 1, overkørsel 1-4 vest for Langå -Langå Station-Rådalsvej.

Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 2, **overkørsel 5-8** ikke er VVM-pligtig

Kilde:

<http://www.naturstyrelsen.dk/MimWeb/Modules/Search/AnkiroCategorizedSearchTemplate.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID=%7b3A6C4502-4F91-43A9-BE81-BF45C020CB6C%7d&NRORIGINALURL=%2fCommon%2fsoegeresultat%2ehtm%3fSearchTerm%3d70%2bstenkister&NRCACHEHINT=Guest&SearchTerm=70+stenkister>

(BL)

On 15/9 2010

---

### **Nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg. Delprojekt 6.**

Banedanmark har den 21. maj 2010 til Naturstyrelsen – Aarhus anmeldt nedlæggelse af overkørsler på jernbanestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 6 – **overkørsel 25-28**.

Omgivelserne omkring den pågældende overkørsel kan læses i Screeningsnotat (pdf) med navnet AARs screennotatdp8[f

### **Summa summarum om ovk 1-45 på Langåbanen**

Overkørsel nr. 1 og 2 er allerede i dag nedlagt.

Overkørsel nr. 3: Er i dag sikret og bevares

Overkørsel nr. 4: Nedlægges  
Overkørsel nr. 5: Nedlægges  
Overkørsel nr. 6: Opgraderes  
Overkørsel nr. 7: Nedlægges  
Overkørsel nr. 8: Nedlægges  
Overkørsel nr. 9-9b: Nedlægges?  
Overkørsel nr. 10: Nedlægges  
Overkørsel nr. 11: Nedlægges  
Overkørsel nr. 12: Opgraderes  
Overkørsel nr. 14: Nedlægges  
Overkørsel nr. 15-18: Nedlægges?  
Overkørsel nr. 25: Nedlægges  
Overkørsel nr. 26: Nedlægges  
Overkørsel nr. 28: Nedlægges  
Overkørsel nr. 33: Opgraderes  
Overkørsel nr. 38: Nedlægges  
Overkørsel nr. 39: Nedlægges  
Overkørsel nr. 39a: Nedlægges  
Overkørsel nr. 39b: Nedlægges  
Overkørsel nr. 40: Opgraderes med halvbomanlæg  
Tunnel ved overkørsel nr. 43/Opgradering af overkørsel med bomanlæg/Bro  
Overkørsel nr. 44: ?  
Overkørsel nr. 45: Nedlægges.  
(BL)

Fr 8/10 2010

---

## Forlængelse af spor 0 og flytning af risteperron ved Lindholm Station – Indkaldelse af ideer og forslag

Naturstyrelsen – Aarhus har truffet afgørelse om, at projektet – Forlængelse af spor 0 og flytning af risteperron ved Lindholm Station – er VVM-pligtigt. Før Naturstyrelsen – Aarhus kan afgøre, om projektet kan gennemføres, skal der derfor udarbejdes et kommuneplantillæg og en vurdering af projektets virkninger på miljøet (VVM-redegørelse).

Kilde:

[http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering\\_og\\_VVM/VVM\\_konkrete\\_sager/Afgoerelse\\_r\\_aar\\_VVM/risteperron-lindholmstation.htm](http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelse_r_aar_VVM/risteperron-lindholmstation.htm)

(BL)

Ma 21/2 2011

---

## Eftersøgning efter lange lige og ensartede kurver i Danmark

Der kan opdeles i to hovedkategorier:

En kategori uafbrudt kurve med varierende radier har to under kategorier

**1a.** Venstrekurve

**1b.** Højrekurve

En kategori med to under kategorier

**2a.** Lige bane og udelukkende venstrekurver

**2b.** Lige bane og udelukkende højrekurver

For alle fire kategorier regnes der i kørselsretning med en stigende kilometrerung.

## Danmarks længste strækning lige strækning?

**4,04 km**

**Slagelse-Næstved Banen** har mange lige stykker strækning. Der er tre lange stykker omkring 4 km:

4,04 km **San** (Sandved) – **YI** (Hyllinge)

3,96 km **YI** – **Fy** (Fodby)

4,12 km **Fy** – **Lat** (Ladby)

Det længste stykke på 4,04 km befandt sig mellem **San** og **YI**.

**9,67 km**

**Herning-Viborg Banen** gik også "derudad".

Det længste lige stykke lå mellem **Kp** (Karup) gennem **Fe** (Frederiks) næsten til **Sh** (Skelhøje) fra km 23,80 til km 33,47 = 9,67 km.

## Danmarks længste venstrekurve?

**1,27 km**

**Slagelse-Næstved Banen** har mange bløde kurver. Den længste venstrekurve lå mellem **Sg** og **Sdt** (Sludstrup) og har en længde på 1,27 km med radius 620 meter. Der findes en mere lang venstrekurve mellem **Sdt** og **Fk** (Flakkebjerg) med længde 1,05 km med radius 3.500 meter.

### **Danmarks længste højrekurve?**

**0,88 km**

**Slagelse-Næstved Banen** har mange bløde kurver. Den længste højrekurve lå mellem **Sg** og **Sdt** og havde en længde 0,88 km meter med radius 1.600 meter.

**0,96 km**

På **Herning-Viborg Banen** mellem **Stanghede S** og **Bæ** (Bækkelund) fra km 38,06 til km 39,02 = 0,96 km med radius 2.222 meter.

### **Danmarks længste strækning med højrekurver?**

**7,04 km**

**Slagelse-Næstved Banen** har mange lige linjeføringer, *så måske findes "Lige bane og udelukkende venstrekurver" på denne strækning?*

På længdeprofilet er venstre- og højrekurver angivet med radius, men ikke deres nøjagtige længde. For at finde distancen må der måles på længdeprofilet. km 33,185 (mellem **Fy** og **Lat**) til km 41,125, der er stationsmidte for **Næ**.

I alt **7, 040 km** i kategori **2a**. Lige bane og udelukkende venstrekurver.

– *Findes eller fandtes der andre banestykker i Danmark med mere end 7,04 km "Lige bane og udelukkende venstrekurver"?*

**16,6 km**

Da solopgangen skulle fotograferes her til morgen sammen med et forbikørende tog, ville det være muligt at finde et sted, da der udelukkende er højrekurver fra **Vp** til stationsgrænsen i **Str**. Stykket er faktisk længere. Et stykke efter Fra **HvMo** (Hvide Mose) – den eneste stationsforkortelse med 4 bogstaver – og til **Str** må være det længste stykke med højrekurver. 2 km Ø for ovk 120 i km 86,7 til Fast Hastighedsnedsættelse **40** før stationsgrænsen i **Str**, km 84,7 til km 101,3 = 16,6 km.

– *Findes eller fandtes der andre banestykker i Danmark med mere end 16,6 km "Lige bane og udelukkende højrekurver"?*

(BL)

## UDLAND

Sø 20/ 2 2011

---

### **BR 103 kører fra Flb**

DB 103 235 er set i **Flb** med IC 2417. Flot tog med 7 vogne!  
(Jen via BL)

### **Omløb for BR 103**

**Fredage** Tog IC 2410 (Köln-Flb), ankomst **Flb** kl. 19.09

**Søndage** Tog IC 2417 (Flb-Köln), afgang **Flb** kl. 12.53

Se øvrige standsningstider under **BR 103 im Planeinsatz nach Fahrplanwechsel – Infos + Fahrplan!**

Kilde <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?2,5119183>

**Bonn Hbf, mandag 22. november 2010 12:24**

(BL)

## DIVERSE

## Om DSB planer for kørsel på den faste Tysklandsforbindelse m.m.

På <http://www.in-online.de/artikel/2936257> kan man læse om DSB's – efter min mening ret ambitiøse – planer for kørsel når den faste **Tysklandsforbindelse** åbner.

(JSL via BL)

### 90 Minuten schneller: Dänen planen Fehmarnbelt-Express

#### **Kopenhagen/Kiel – Mit Fertigstellung des Tunnels sollen Intercity-Züge von Kopenhagen nach Hamburg im Halbstundentakt verkehren. Deutsche Bahn will höchstens Tempo 160 fahren.**

Die dänische Staatsbahn (DSB) hat gestern mit der Ankündigung überrascht, dass sie die Strecke von Kopenhagen über Lübeck nach Hamburg ab Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels im Halbstundentakt bedienen will. Derzeit verkehren im Winter lediglich vier Züge nach Hamburg, im Sommer fährt alle anderthalb Stunden ein Zug. „Die Querung wird der Startschuss zu einem echten Ausbau des Personenverkehrs“, erklärte Ove Dahl Kristensen, stellvertretender Direktor von DSB Planung und Verkehr.

Ihre Dieselloks wollen die Dänen einmotten und durch neue, komfortablere Generation von Elektrozügen ersetzen. Das Nachfolgemodell des IC4 soll sowohl zu den Stromabnehmersystemen in Dänemark als auch in Deutschland passen. Kristensen sprach von einer „markanten Verbesserung“ im Vergleich zur heutigen Situation.

Die dänische Staatsbahn kündigte außerdem an, die Bahnstrecke zwischen Kopenhagen und der Tunnelleinfahrt in Rødbyhavn für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausbauen zu wollen – im Tunnel selbst soll Tempo 160 gelten. „Mit der neuen Geschwindigkeit wäre es möglich, in drei Stunden nach Hamburg zu fahren“, schwärmen die Dänen bereits. Auch die Schweden drängen auf eine Hochgeschwindigkeitstrasse. Die Entscheidung darüber fällt letztlich das Folketing in Kopenhagen.

...  
(BL)

Og lidt fra [www.sj-medier.dk](http://www.sj-medier.dk):

#### **Igen tog mellem Birkerød og Lyngby**

Onsdag morgen og formiddag har været en tålmodighedens dag for togpassagererne efter at kabeltyve har været på spil i Holte.

Tyvene fik fisket 400 meter kobberkabel, der styrer signalsystemet, frem og var ved at skære det i stykker, da de blev opdaget af en af Banedanmarks vagter, hvorefter de tog flugten, skriver jp.dk.

Tusinder af rejsende blev ramt af tyveriforsøget, og der var hele formiddag togbusser på flere strækninger.

– Det er desværre et stort problem for os. Sidste år fik vi stjålet over 20 km kabler. Dels stjæler de fra vores lagre på de steder, hvor vi laver sporarbejder, og dels går de fysisk ud på strækningerne og stjæler kablerne, siger sektionschef i Banedanmark, Claus Christiansen til netavisen.

Lige nu betyder kabeltyveriet og personpåkørsel ved Avedøre følgende driftsforstyrrelser:

Linje E kører hvert 20. minut efter de tider, der er markeret med gråt i køreplanen, men fra ca. kl. 15.00 kører linje E hvert 10. minut.

Linje B kører nu hvert 10. minut mellem Høje Taastrup og Holte.

Øvrige S-tog kører efter planen men der kan være enkelte aflysninger.

(JSL via BL)

**AFGIFTER** Arriva Tog har hævet kontrolafgiften, så det nu koster 750 kroner at køre uden billet. Børn slipper med det halve – 375 kroner, mens det fortsat koster 100 kroner at tage en cykel med uden at købe billet til den.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 30, **februar 2011**, side 2

**ULYKKE** En personbil kørte 17. december ud foran et Arriva-tog ved Bredebro i Sønderjylland. Bilen blev slynget ned ad vejen, hvor den havnede i grøften 30 meter fra sporet. Ingen mennesker kom noget til.

**KONKURRENCE** DI Transport bakker op om transportminister Hans Christian Schmidts forslag om konkurrence på skinnerne og vurderer, at øget konkurrence vil betyde årlige besparelser på op imod en milliard kroner.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 30, **februar 2011**, side 3

### **Øget konkurrence i fjerntogstrafikken**

**TOGTRAFIK** Transportminister Hans Christian Schmidt lægger efter anbefalinger fra konsulentfirmaet Incentive Partners op til øget konkurrence på togstrækningen mellem København og Aalborg ved at lade andre togselskaber deltage i en auktion over DSB's banekapacitet på strækningen.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 30, **februar 2011**, side 4

**FRIBILLETTER** Politikerne i Tønder Kommune vil give skolebørn lov til at køre gratis med bus og tog hele døgnet. Der er afsat 300.000 kroner til at lave en analyse af, hvad det vil koste i mistede billetindtægter.

### **Internationalt konsortium**

**PLANLÆGNING** Rådgiverkonsortiet bestående af danske EKJ Consulting Engineers og Atkins Danmark, svenske Sweco Infrastructure og tyske Ingenieburo Dipl.-Ing. H. Vossing har vundet opgaven med at planlægge den nye togstrækning mellem København og Ringsted.

### **Nye signaler til fjernbanen**

**SIGNALER** Seks internationale virksomheder har budt ind på opgaven med at udskifte signalsystemet på fjernbanen i Danmark: Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Invensys, Siemens og Thales. Fem virksomheder har budt ind på det udstyr, der skal installeres i togene.

## Ståpladser i intercitytog

**STÅPLADSER** Transportminister Hans Christian Schmidt foreslår, at DSB begynder at sælge ståpladser til togene, så folk, der alligevel ikke kan få et sted at sidde, slipper billigere.

Kilde: Arriva **UPDATE**, Nummer 30, februar 2011, side 5

- Skal det forstås således, at det koster et tillæg at stå op?
  - Bliver der et vist fradrag (fast beløb eller procenttal) i billetprisen, hvis en passager sidder på gulvet eller på et dørtrin?
- {red.}



## **Om Østbanens trafiktal**

På <http://www.sn.dk/Oestbanen-koerer-flest-passagerer-til-Stevns/Stevns/artikel/114992> kan man se Østbanens trafiktal pr. station i **2010**.  
(JSL via BL)