

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 25. april 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

On 20/4 2011

Ændringer mod Tyskland

Morgentoget fra Aarhus mod Hamburg/Berlin kører tidligere end normalt.

Kilde: www.dsb.dk

Særtog til Tyskland

Kl. 7.10 DB 605 507-3 holder klar til afgang foran PU 53 i spor 5 i **Ar** med tog ICE 8381 (Ar-Hmb Hbf), der i dagene **onsdag 20. april 2011 – mandag 25. april 2011** afgår fra **Ar** kl. 7.21.

(BL)

To 21/4 2011

Stort (største) tog på Langåbanen

Atter i år er der særtog til og fra det årlige **Hancock Cup** i **Sk**. Normalt er det et ME-tog, der kører samme dag, som **Holstebro Cup**, men i år er to store ændringer.

1. Normalt kører særtoget fra **Kh** over **Str** til **Sk**, men da der er en sporspærring i km 101,6 – 101,8 **Ji-Ges** (Jelling-Grejsdal) i **påsken 2011**, kører særtoget begge dage over **Lg**.
2. I dag kører antagelig det største personførende tog i mange årtier på **Langåbanen**. Årsagen er mange passagerer til det årlige **Hancock Cup 2011** i **Sk**: 5 sammenkoblede MF-togsæt!

Særtogsplanerne er:

Tog EP 8111 (Cph-Sk), 5 MF, 180 km/t. Cph 10.50, Kh 11.03-11.15, ... Lg 15.41-51, Hø 16.(42)-46 x 5468, Sk 16.51. **Bemærkninger** Sk Spor 2. Ved ankomst til Sk skal dørene til forreste og bageste togsæt blive aflåst.

Tog M 8118 (Sk-Ar), 5 MF, 180 km/t. Sk 17.05, Hø 10, Sm 17.(16)-21 x 5469, Lg 18.06-18.16, Ar 18.42. **Bemærkninger** Materiel fra EP 8111.

Tilrejse og forberedelse

Afrejse med tog RA 5462 (Str-Ar) fra **Str** kl. 15.09. Målet er **Dommerby Bakke**, hvor der er plads til at få et billede af det 294 meter lange tog. Der er to sider, en øst- og en vestsider. Begge bakkesider plejer at kunne bruges til et langt tog, men desværre er bevoksningen på sydsiden af dæmningen mellem det tredje afstandsmærke ved usikret ovk 90 og I-signalet til **Hø** (Højslev) begyndt at skjule det nederste af en tog, så det bliver den sidste sommer med fotomuligheder ... Derfor cykles der til **Sk**. Vejret er lidt diset.

Tog EP 8111 (Cph-Sk) skal standse i **Hø** som det første tog kl. 16.(42)-46 ved krydsningen med tog RA 5468 (Str-Ar). Toget kan antagelig ikke være mellem PU'erne, så det bliver det andet tog.

På udturen blev der fundet et ikke før brugt sted med en stor sivskov 2 meter høj i udkørselsenden af **Sk**. Der er flere træer, og et står det rette sted. 5 meter oppe er der et fint udsyn over sivskoven og plads til 300 metertog. Der er en halv time at vente til det gode billede vil opstå, og som præmie fiskes en Tupperware® op af rygsækken med en på halvanden time tilpas optøet Carte d'Or. Et passende tidsfordriv!

Tog 8111 ankommer

Kl. 16.51½ (-1½) ankommer DSB MFA 5061+61 + 5243+43 + 5029+29 + 5231+31 + 5087+87.

Tog 8118 kører op ad Dommerby Bakke

Et par minutter før afgang nås ovk 94 **Sk-Hø**, hvorfra en markvej fører hen til en skråning, hvorfra der er udsigt over **Sk**. Der er lige nogle minutter til at fjerne kvas, der rager lidt for langt op i motivet af.

Kl. 17.08 (-1) suser de ti MF op ad bakken. Der foretages nummerkontrol af de i tog 8111 læste numre. Tog 8118 skal være det første tog ved krydsningen i **Sm** (Stoholm) 17.(16)-21 med tog 5469. Det nu temmelig tvivlsomt, at det 294 meter lange tog bliver det første tog.

Hjemrejse

Der er nu 18 minutter til afgang fra **Hø** med tog 5469, som skal krydse tog 8118 i **Sm**. Bommene ved de to usikrede overkørsler 91 og 90 er som regel ikke lukkede, så det kan gøres på vejen dertil. Bommene ved ovk var i dag lukket ved 91, men ved 90 ikke. Der har været La **75** grundet eksistensen af usikret ovk 90, men nu er der La **60**, da "Marie" (varslingsanlægget) ikke tænder tilstrækkeligt til at køre med den dobbelte hastighed (det normale) igennem **Hø**.

Da ovk 90 passeres, ses bommene at være åbne, og en chauffør stiger ind i en grøn bil.

– *Mon han gør sin pligt: at lukke bommene, når bilen er passeret?*

Lkf på tog 5469 fortæller, at tog 8118 kørte igennem spor 2 i **Sm** og blev det andet tog ved krydsningen.

Efter tre timers eventyr ender rejsen, hvor den begyndte: i **Str**.

(BL)

Sø 24/4 2011

Hjemrejse fra Hancock Cup 2011

Materieltoget kører med sol på fronten, og derfor sats der på to billeder af det. Et ved dæmningen **Vg-Ra** (Ravnstrup) lige Ø for I-signalet og et, hvor der kører op ad **Dommerby Bakke Hø-Sk** ved usikret ovk 90 ved tredje afstandsmærke indtil **Hø** (Højslev).

Tog M 8165 (Ar-Sk) DSB MFB 5212+12 + 5236+36 + 5215+15 + 5229+29 + 5232+32 passerer **Ra** kl. 15.20½ (+2). Ad biveje når vi i bil lige til ovk 90, da det krydsende Linttog passerer. Bare 20 minutter senere – kl. 15.40½ (+3) – vinder vi den næste præmie.

Læsetid

Der er afsat 22 minutter i tidsrummet 15.48-16.10 på for alle deltagerne fra **Hancock Cup 2011** ind i de 15 IC3-vogne, men det nås ikke, for først kl. 16.16½ (-5) passerer tog EP 8166 (Sk-Kh) stationsgrænsen i **Sk**.

Lige som det ved ankomsten **torsdag 21. april 2011** lykkedes at få den store sandfarvede sivskov med på ankomstbilledet, lykkedes det i dag at få sivskoven og hele toget med i billedmotivet. En dæmning afslører en nedlagt ovk, og en person har klippet hul i banens to meter høje hegn, så fodgængere kan kravle igennem og bruge ovk igen.

– *Mon dets nummer var 96? Nedlagt i 1962-1963, da den nuværende station blev åbnet?*

LuJ anvender **Dommerby Bakke Sk-Hø** med udsigt over **Sk**.

Bemærk, alle fem togsæt vender ens! En dag med en meget sjælden oprangering (på Langåbanen) er slut med succes.

(LuJ BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 18/4 2011

Lidt om mandagen

Efter omkring ti dage med lidt ferie, fridage og møder var det i dag igen tid til at køre lidt tog. Broen ved **Bomosevej** mellem **Næn** (Næstved Nord) og **OI** (Holme-Olstrup) har mistet sit brodæk af træ. I stedet er der en lille gangbro af stål, der bruges, mens arbejdet foregår, og sikkert også kan bruges af de lokale fodgængere. Det bliver spændende at se, om det nye brodæk også bliver af træ. I dag blev der arbejdet ved bropillerne. To be continued ...

I **Hø** (Haslev) er det dobbelte DSB-hus modsat stationen helt revet ned.

I **Kj** stod MY 1153, MX 1009, 1018 og 1019 ved BLDX, da jeg passerede med RØ 2416 (MR sæt 52). På vej tilbage med RØ 2415 var MY 1153 startet op, og da jeg passerede igen om eftermiddagen med RØ 3438/3437 (MR sæt 17), var MX 1017 kommet til (har stået i remis), og MY 1153 var ikke at se (er nok været kørt ind i remis). Contec's to Köf 258 og 277 stod også i **Kj** ligesom RSC MK 624.

Sporet til **Søndre havn** er stadig spærret, og der er ingen tankvogne ved Kemityl (set i lørdags fra Golfen).

I **Ro** var der ved 9-tiden to DD-stammer med ME, i spor 7 holdt DSB ME 1522 med RØ mod **Kk**, og i vendesporet mod BDK-værkstedet holdt DSB ME 1518. Disse tog køres normalt med ER. Ved 14.30-tiden så jeg bl.a. "Knagsted" og en InfraNord måledræsine i **Ro**.

På vej hjem med RØ 3437 fik jeg i øvrigt ATC fejl (FF 818) i **Lw** (Lille Skensved) og kørte med udkoblet ATC til **Kj**, hvor der er Y-balise. I **Hf** (Herfølge) var den gal igen (FF 801 + 808) så resten af turen hjem foregik uden ATC – så man kan godt få ATC-fejl på en strækning uden ATC.

Men nu er MR-togene heller ikke, hvad de har været. For cirka ti dage siden fik jeg indikering af motorfejl og **gul** sum-lampe. Fejlen var på begge grupper, men alle fire motorer gik (der var to togsæt)

og trækraften var også normal = formidabel. Da kablerne mellem de to togsæt blev flyttet over i den anden side, forsvandt fejlindikeringen, og turen kunne fortsætte ...

I **Næ** ligger der 5-6 korte sporrammer med rilleskinner og træsveller. Der er grus på svellerne, så det må være spor, der er taget op. I morgen eftermiddag vil jeg undersøge, om man allerede er gået i gang med at fjerne sporet på **Næ Havnebane**.

På trods af en ihærdig indsats fra primært *oi* (Ole Iskov) fra Rådet for bæredygtig trafik, ser det desværre ikke ud til, at det lykkes at beholde sporet.

(JSL via BL)

On 20/4 2011

Lidt fra fredagen

I dag klokken 10:21 kørte MK'en på broen over banen i **GI** (Glostrup) – solo på vej fra FDB-siden.

På pladsen i **GI** holdt en MZ, vistnok DBSR MZ 1453 og fire svenske godsvogne: Hbi(II)ns^{762/763} + Kbps⁷⁴¹ + Kbps⁷⁵² (med høje gavle) og en Kbps⁷⁶¹ (ex Kbs), altså et rigtigt lille 80'er godstog.

I **Rg** så jeg fra RØ 2221 (DSB ME 1504 og 4 DD) et østgående Volvotog med ti Laaeilprs(s), heraf to TRANSWAGGON/Nordwaggon.

Da jeg afgik fra **Kj** med RØ 2432 klokken 12:26, holdt følgende fem snude-GM'er samlet: 1008 + 1153 + 1018 + 1009 + 1017. Da jeg passerede samme sted en times tid senere, var MX 1017 fjernet. Ved siden af remisen stod MX 1019.

(JSL via BL)

Fr 22/4 2011

Trains of idears & kold spaghetti i Rg

I håbet om at se "Train of idears" kørte jeg lige et smut til **Rg**. Toget kom aldrig, idet det viste sig, at toget kørte til **Fa** i stedet. Toget består af otte Sgkms⁶⁹⁸ læsset med syv store containere. Udstillingen skal vises på **Rådhuspladsen** i **København**.

I stedet så jeg MG sæt 27 holde yderste i spor 1 i **Rg**. Først var motorerne slukkede, tror jeg, senere blev de startet op. Det så ud som om, der var passagerer med i toget. Andre vestkørende tog blev ekspederet gennem spor 2 eller 3.

På pladsen stod stadig to MK og bl.a. en GC Rilns, der vist har fået ny presenning

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 18/4 2011

Cheminovagodstoget kører i klart solskin

Kl. 15.52 giver **FC Lmv** tilladelse til, at tog 976 (Røn-Vem) må rg fra **Cheminova** til spor 1 i **Rønland**. Desværre havde jeg været forgæves i **Rønland** kl. 14.47 i forventning om, at tog 976 afgik efter tog 320 (Thb-Vem).

(LuJ via BL)

Tog G 8619 (Vem-Hr)

Tog 8916 kører i dag med sikkerhed, og vi skal med 100 procent sikkerhed have et solskinsbillede, når toget passerer **Storå**. Først øver vi os på tog RA 5266 (Str-Sj), som jeg kørte med fra **Str** til **Ho**. Det er AR AR 17 med passage af **Storå** kl. 17.55 (+½).

Tog 976 bør ankomme til **Vem** omkring kl. 18.07 for ikke at forsinke tog 325 (Vem-Lmv) mere end højst nødvendigt. Ved observationen sidste **mandag** passerede tog 8619 **Storå** kl. 18.08, men det sker først kl. 18.09 (+2). Oprangering er MjbaD MY 28 + sort VTG + **ermewa** + sort VTG + VTG 78? ? 246. Lkf lader ikke kørekontrolleren stå i stilling 8, da han godt ved, at tog RA 5266 (Str-Sj) endnu ikke nået til **Rj**, så der vil være stop i **Uf** (Ulfborg).

(LuJ BL)

On 20/4 2011

Gule SPENO INTERNATIONAL i Ar

CFL MY 1154 + 4 **gule** SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE URR 48 DX 79.211 + Mak 1000BB holder kl. 7.10 i spor 509 i **Ar**.

Mandag 28. marts 2011 var det ContecRail MY 1153, der var tilkoblet stammen i **Hr**.

(BL)

Sø 24/4 2011

Contec tilbage i Køge

Contec Rail må være vendt tilbage til **Kj** med de to ballasttog og de fem snude-GM'er i løbet af **lørdag 23. april 2011**. I hvert fald stod de på to spor ved siden af remisen i **Kj**, da jeg passerede med RØ 2480 klokken 0.30 **søndag 24. april 2011** ...
(JSL via BL)

To 5/5 2011

Midtjyske Jernbaner

Torsdag den 5. maj 2011 kl. 11.00 afholdes ordinær generalforsamling for 2010

gældende for Midtjyske Jernbaner A/S og Midtjyske Jernbaner Drift A/S,
på **Hotel Nørre Vinkel, Søgårdevejen 6, 7620 Lemvig**

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Bestyrelsens beretning.
3. Fremlæggelse af regnskab med revisorpåtegninger til godkendelse, herunder beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til godkendt regnskab.
4. Der skal behandles forslag til ændring af vedtægter. De væsentligste ændringer, der foreslås er følgende:
 - § 2 udgår, da der ikke længere er krav om angivelse af hjemstedskommune.
 - i § 8 ændres frist til indsendelse af forslag til 6 uger.
 - i § 12 ændres stedet, hvor generalforsamling skal afholdes til at omfatte hele Odder kommune og hele Lemvig kommune.
 - i § 13 ændres bekendtgørelsesmåden af generalforsamlingen til alene at omfatte en lokalavis i hhv. Odder og Lemvig samt på Midtjyske Jernbaners hjemmeside.
 - i § 14 ændres tidspunktet, hvor oplysninger skal fremlægges til eftersyn på selskabets kontor forud for generalforsamling fra 8 dage før generalforsamlingen til 14 dage før.
 - i § 20 ændres antallet af medarbejderrepræsentanter fra 4 til 2.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
7. Valg af statsautoriseret eller registreret revisor.
8. Eventuelt.

Forslag, som ønskes behandlet under generalforsamlingen, skal fremsendes skriftligt og senest være bestyrelsen i hænde den 27. april 2011. Fremsendelse skal ske til nedenstående adresser.

Regnskab vil være fremlagt til gennemsyn på nedenstående adresser.

For private aktionærer kan tilmelding ligeledes ske til nedenstående adresser.

Midtjyske Jernbaner

Banegårdsvej 2
7620 Lemvig

Midtjyske Jernbaner

Banegårdsgade 3
8300 Odder

Kilde: **Struer Dagbladet, onsdag 20. april 2011**, side 62

Nej, selv om det er det samme selskabsnavn, og de to adresser kun er ét husnummer fra hinanden, ligger de ikke på hver side af den samme **Banegårdsgade!**
(BL)

KØREPLANER

To 21/4 2011

Hancock Cup 2011 kører Kh-Lg-Sk

Tog EP 8111 (Cph-Sk), 5 MF, 180 km/t.

Cph 10.50, Kh 11.03-11.15, Htå 29-30, Rg 56-57, Od (12.57)-13.09, Fa 13.48, Vj 14.04, Ar 15.01-15.13, Lg 41-51, Up 56½, Bj 16.02, Rk (09)-14 x 5462, Rn 19, Vg 24½, Ra 30, Sm 36½, Hø (42)-46 x 5468, Sk 16.51.

Bemærkninger Sk Spor 2. Ved ankomst til Sk skal dørene til forreste og bageste togsæt blive aflåst.

Tog M 8118 (Sk-Ar), 5 MF, 180 km/t.

Sk 17.05, Hø 10, Sm (16)-21 x 5469, Ra 27½, Vg 32, Rn 37, Rk 42, Bj (50)-54 x 5477, Up 59½, Lg 18.06-18.16, Ar 18.42.

Bemærkninger Materiel fra EP 8111

Holstebro Cup 2011 til Ho

Tog EP 8029 (Kh-Fa), ME 375, 160 km/t.

Kh 11.05, Htå 18-19, Hh 24-25, Rg 48-49, Sg 12.06-07, Kø 18-19, Od 52½, Eb (13.15)-27, Fa 13.43.

Tog M 8032 (Fa-Kh), ME 375, 160 km/t.

Fa 14.14, Od 58, Uv (15.12)-15.31, Rg (16.30)-16.53, Kh 17.40.

Bemærkninger Materiel fra EP 8029.

Kilde: TA 8438

(BL)

Sø 24/4 2011

Hancock Cup 2011 kører Sk-Lg-Kh

Tog M 8165 (Ar-Sk), 5 MF, 180 km/t.

Ar 14.10, Lg 38-46, Up 52½, Bj 58, Rk 15.05, Rn (10)-12 x 1652, Vg 18, Ra 23½, Sm 30, Hø (36)-43, x 5462, Sk 15.48.

Bemærkninger Sk Spor 2. Døren til forreste og bageste tog sæt skal blive aflåst ved ankomst til Sk.

Tog EP 8166 (Sk-Kh), 5 MF, 180 km/t.

Sk 16.10, Hø 14½, Sm (20)-27 x 5463, Ra 34, Vg 39, Rn 44½, Rk (50)-57 x 5469, Bj 17.04, Up 09½, Lg 16-28, Ar 17.56-18.05, Vj 56, Fa (19.10)-13, Od 49, Sg 20.25-20.26, Rg 44-45, Htå 21.07-21.13, Kh 21.28.

Bemærkninger Sk Spor 2. I Sk skal dørene til forreste og bageste togsæt blive aflåst.

Holstebro Cup 2011 fra Ho

Tog M 8035 (Kh-Fa), ME 375, 160 km/t.

Kh 16.41, Rg (17.15)-17.26, Od 18.13, Md (18.54)-19.01, Fa 19.10.

Bemærkninger Materiel til EP 8036.

Tog EP 8036 (Fa-Kh), ME 375, 160 km/t.

Fa 19.25, Od 19.55½, Kø 20.22-20.23, Sg 33-39, Rg 56-57, Hh 21.21-21.22, Htå 27-28, Kh 21.45.

Kilde: TA 8438

(BL)

Ma 25/4 2011

5 MF Kh-Hgl

M 8016 (Kh-Hgl), 5 MF, 180 km/t.

Kh 8.45, Cph 8.57

Kilde: TA 8438

(BL)

On 27/4 2011

ADns-e 546 hentes i Nf

M 8031 (Kh-Nf)

Kh 8.34, Ro 55-.57, Bo (9.10)-9.20 X 1213, 27, Rg 9.28, Næ 42, Vo (9.57)-10.15 X 24022, 2222, Nf 10.35.

M 8032 (Nf-Kh)

Nf 12.07, Oh (19½)-21 X 6423, Vo 12.27½, Næ 40½, Rg 54, Ro 13.13, Htå 13.21, Kh 13.36.

(JSL via BL)

Befordring af materiel

M 6136 (Rd-Kh), MZ 0, 140 km/t.

Rd 12.55, Ar 13.30-13.36, Sd (52)-59, Vj 14.37, Fa 14.56, Od 15.48, Rg 16.44, Kh 17.37.

M 6169 (Kh-Hr), MZ 1000, 100 km/t.

Kh 20.22, Rg 21.01, Od (21.58)-22.06, Fa 45, Vj 23.00-23.11, JI (25)-29, Hr 0.07.

Bemærkninger: M 6169 holdes uden for JI, indtil RV 8276 er ankommet til JI, af hensyn til togets længde.

Kilde: TA 10569

Der er 0,3 km fra indkørselssignalet til **Jl ned** til ovk 197. Når tog 6169 måske holder for stop i 5 minutter, vil ovk 194 have været sikret i endnu flere minutter.

(BL)

To 28/4 2011

Befordring af materiel

M 6193 (Hr-Rd), MZ 0, 120 km/t., Hr 1.07, Ho 37-38, Str 1.53-2.03, Bj 3.10, Lj 27-28, Rd 3.37.

Kilde: TA 10569

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

/4 2011

MY 1135 renoveres

Museumstog i **Rd** er ved at renovere vognkassen på DSBM MY 1135. Når renoveringen er færdig, vil lokomotivet fremstå i rød-sort design og med rangerplatforme.

(AC via BL)

Ma 4/7 2011 – fr 12/8 2011

Bjergbanen

**Bjergbanen findes i Lemvig, fra stationen til havnen.
Der køres følgende uger og dage.**

Der tages forbehold mod tidsændring.

(Se <http://www.struerjernbaneklub.dk/bjergbanen%202011.htm>).

(BL)

FASTE ANLÆG

Ti 19/4 2011

Asbestrenovering på Nørreport

Som led i forberedelserne til den meget omfattende renovering af Nørreport Station, der begynder til oktober, skal Banedanmark renovere gulv og vægge i det teknikrum, som befinder sig over S-togsperronen.

Eternitpladerne, der er indbygget i gulv og vægge i teknikrummet, indeholder asbest, og derfor skal loft og vægge renoveres som indledning til selve byggeprojektet. Arbejdet udføres af firmaet Abvac, som er specialister i asbestsanering

Det meste af arbejdet foregår oppe i selve teknikrummet, men en del af arbejdet foregår på perronen, som vil være delvis afspærret.

Når der arbejdes fra perronen, sker det i fuldstændig tætte rum med adgang gennem et særligt slusesystem. Arbejdsområderne har desuden en særlig filtreret udsugning, som sikrer, at kunder og medarbejdere ikke kommer i kontakt med eventuelt asbeststøv fra arbejdet. Arbejdet udføres naturligvis efter Arbejdstilsynets regler.

Ingen risiko for DSB's kunder og medarbejdere

Banedanmark har bedt bedriftslæge Jens Stokholm om at bistå i sagen, og det er hans vurdering, at Banedanmarks medarbejdere, der tidligere har udført arbejde i teknikrummet, har en vis men dog beskeden risiko for at udvikle asbestrelaterede sygdomme. Disse medarbejdere vil blive tilbudt en helbredsundersøgelse.

For kunder, der har færdes på perronen og medarbejdere, der har arbejdet på perronen, er det bedriftslæge Jens Stokholms vurdering, at det har svaret til, at man har færdes i det almindelige gademiljø.

Læs mere om renoveringen af Nørreport Station her: <http://www.nynoerreport.dk/>

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 19. april 2011**

(JSL via BL)

Havnebanen i Næ

Der er heldigvis intet sket med havnebanen i **Næ**. Sporet er urørt (på godt og ondt). Hvor de omtalte sporrammer i **Næ** så stammer fra, skal jeg ikke kunne sige.

(JSL via BL)

Lø 16/4 2011

Mange nye betonsveller i Bj

I **Bj** spor 3 har der i længere tid – måske en måned eller mere – i spor 3 ligget mange stabler af nye sveller. Måske 12 etager ligger der og i en længde på det meste af spor 3.

Der er forkert at skrive "i", for de ligger "på" spor 3 rent bogstaveligt skrevet. I gamle dag ville banetjenesten køre ind i spor 4 og løfte sporrammerne over på jernbanevogne. Nu om stunder gøres dette arbejde med en lastbil, så skinnerne i spor fungerer kun som underlag, så de nederste sveller ikke blive beskidte.

(BL)

Fr 22/4 2011

To gange i JI for at se flytning af jernbanebro

Lørdag 9. april 2011 – søndag 10. april 2011 blev den første sporspærring etableret mellem **JI** (Jelling) og **Ges** (Grejsdal) i km 101,6-101,8, da der skulle bankes spunsvægge ned til en ny jernbanebro over en kommende omfartsvej N om **JI**.

Den anden sporspærring trådte i kraft **onsdag 20. april 2011** ved 21-tiden og skal være ophævet **tirsdag 26. april 2011** kl. 3.30.

I går blev dagen brugt til at fotografere det store **Hancock Cup 2011**-særtog med 5 – skriver fem – IC3-stammer, og da den nye jernbanebro nok ikke ville kunne flyttes til den endelige placering allerede den første dag, ville det antagelig ske i dag. Derfor rejses med tog RV 83726 (Str-JI) fra **Str** 9.38½ (-½) med ankomst til **JI** 11.04½ (±0).

Der arbejdes på sagen

Fra ovk 197 i km 101,3 er det spændende – lige som i forrige weekend – at kigge ned ad sporet, der falder mere og mere, for at sew, hvad der sker. En **gul** AARSLEFF MH5 holder i sporet, men der er ingen kraner at se. *Kommet for sent eller for tidligt?* Nej, de to **gule** bæreskiner ligger på jernbanebroen, der ikke er flyttet. Der arbejdes nede i hullet mellem broens to bærende fundamenter. En arbejder fortæller, at de forventer kranerne kan komme til at arbejde kl. 18. Da næste tog skal afgå fra **JI** kl. 11.35 – om 13 minutter, er det bedre at tage til **Str** frem for at vente her i over seks timer. Den **gule** fra Krangården i **Ho**

og **sorte** Tempus fra **Tyskland** mobilkran er netop ankommet, men de to chauffører kender ikke tidspunkt for arbejdets begyndelse.

Første hjemrejse

Hjemrejsen med tog 80727 (JI-Str) sker med samme stamme, DSB MR 4007+07, som tilrejsen skete. Lkf fortæller i højtaleranlægget, at toget holder (fra 12.48) til kl. 13.11, men ikke, at man kan skifte til konkurrenten. Hvis man kigger i den 64 store A5-særkøreplan, kan det ses, at der kun er ophold i **Ho** på 23 minutter hver anden time. Det skyldes naturligvis, at tog Arrivatog krydser hver anden time. Derfor skifter jeg til AR AR 48.

Anden tilrejse

Der blev sagt "kl. 18 begynder kranerne at arbejde", så der vil nok være klogest at være i **JI** igen kl. 17.04½. Efter to timers ophold i **Str** rejses der til **JI** igen, og fra ovk 197 kommer det første, spændende kig. Den **gule** AARSLEFF MH5 holder i sporet, og begge kraner rager skråt op. Der er dog intet i løftewirenes kroge. Det driller med at kunne svinge rigtigt, så måske begynder løftearbejdet først kl. 20 eller 21, fortæller en mand. De 16 m² store metalbæreplader skal flyttes.

Jernbanebroen løftes

Kl. 17.45 forlades **Industrivej**, og da jeg kender en i **JI**, cykles dertil. Kl. 19 er der ved at ske noget, og kl. 19.15 løftes jernbanebetonbroen med en masse på 350 tons for første gang. En af de ansatte har det store fotostativ med og en meget dyr videooptager med. Det laves optagelser for at dokumentere processen. Han fortæller, at der ad den gamle hovedvej passer 4.000 biler, hvor der fremover vil køre 1.000 af disse ad den nye omfartsvej.

På vestsiden står der omkring tyve lokale tilskuere. En er dog stfs fra **FC Hr**, hvis hustru har tegnet broen, og han skal derfor fotografere den færdigbyggede bro. Det giver gode motiver med tilskuerne i forgrunden. Solen er ved at være langt nede, og lyset er gult. To stabler af ubrugte spunsvægge er gode at stå oppe på. Det tager en time, før det siger "klonk", og broen er placering i de 70 mm store noter.

Anden hjemrejse

Der er nu et kvarter til næste tog afgår fra **JI** kl. 20.35 mod **Str**, så den tohjulede får lov at vende snuden hjemad. Solen står flot ● mellem træerne, da der cykles ind i byen. Da toppen af bakken mellem **JI** og **Mg** (Mølvang 1914-1965) er passeret, ses solen blodrød ☹ over bakkepartiet ved **Møllebjerg** i kote 137 V for **Gg** (Gadbjerg). På marken kunne man have fået et solnedgangsbillede. En skøn dag er ved at slutte, og ved ankomst til **Str** kl. 22.05½ er der stadig en svag aftenhimmel at se.

(BL)

Lø 23/4 2011

Mdt Es er bebygget igen

I **Es** er det nye parkeringshus til sygehusets personale bygget færdigt (set fra et tog). Sydspidsen danner en kilde ned mellem de to strækninger, og det er lige før, man skulle tro, at der vil blive bygget en bro op hen vejbrossen med **Frodesgade**. "Væk med jernbanen" er tilsyneladende en udbredt tanke i **Es**. Denne sydspids ender dernede, hvor afløbssporret sanddyngede eksisterede, da der var to spor op til **mdt Es**.

Sandflugt på Tønderbanen og Langåbanen

Flere steder på **Tønderbanen** ligger sporet dårligt, så dårligt, at litra AR vugger sideværts. Sommerens sporarbejder er tiltrængt, for i øjeblikket er det kun få steder tilladt at køre 100 km/t. for togsæt.

Lige S for usikret ovk 46 med svingbomme **Rb-Vd** (Ribe-Hviding) ser ballasten ud til at være grus, men grus i samme farve ligger også på marken ved siden af. Der har også blæst sand ud i sporet mellem U- og I-signalet i østenden af **Vp** (Vinderup). Det må være sket under stormen **tirsdag 12. april 2011**.

(BL)

UDLAND

Fr 15/4 2011

Rekordordre: Siemens skal levere 300 højhastighedstog til Deutsche Bahn

Industrigiganten og de tyske baner er blevet enige om den største togordre i Tysklands historie. Fra 2014 skal Siemens sætte 300 ICx-tog på skinner – til en samlet pris på over 37 mia. kr.

Kilde: <http://ing.dk/artikel/118411-rekordordre-siemens-skal-levere-300-hoejhastigh>

(JSL via BL)

Ma 18/4 2011

Deutsche Bahn giver stor ordre til Siemens

Fra 2014 skal Siemens levere 300 nye tog i Tyskland til en samlet værdi af 37 mia. kr. Efter mere end et års forhandlinger har Deutsche Bahn og Siemens indgået en kæmpe togordre.

De nye tog skal erstatte de op mod 30 år gamle interciti- og eurocity-tog samt de ældste ICE-tog.

Ifølge tyske medier har Deutsche Bahn forlangt omfattende garantier fra Siemens, fordi de ICE-tog, som Siemens tidligere har leveret, ikke har levet op til forventningerne.

Deutsche Bahn får mulighed for at vælge mellem tre forskellige konfigurationer med de nye Icx-tog. En kort udgave med plads til op mod 550 passagerer, en mellem med plads til ca. 700 passagerer og en lang udgave med plads til mellem 730 og 810 passagerer.

Android-mobiler til SBB's kørende personale

De schweiziske lokomotivførere og togførere udskifter deres gamle Nokia mobiltelefoner med Android smartphones. De modtager alle en Galaxy S fra Samsung, og dermed erstatter Android-mobilerne de hidtidige benyttede Nokia 3110.

Udleveringen af i alt 5.600 Samsung mobiler er allerede startet. Med de nye smart phones kan det kørende personale gå på internettet og fx tjekke turplaner på Tur-informationsportalen. Opkoblingen sker via SBB eget mobilnet GSM-Railway.

Hvorfor ikke iPhone?

Der er flere grunde til, at SBB har besluttet sig for en Android-smartphone (og ikke for en Iphone). Udover det store display var det udslagsgivende, at batteriet skulle kunne udskiftes hurtigt. Desuden skulle de hidtidige SBB SIM-kort kunne genanvendes, og SIM kortet skulle kunne bruges i den kendte størrelse, så man undgik at skulle bruge de nye micro SIM kort, der benyttes i iPhone 4.

Kilde: DSB i dag Online, **mandag 18. april 2011**
(JSL via BL)

Ti 19/4 2011

TGV-toget fejrer 30 års fødselsdag

Det franske højhastighedstog TGV, der netop har fejret sin 30 års fødselsdag, har påbegyndt en tre måneders tourné rundt i Frankrig og Europa, hvor toget skal besøge 16 byer.

TGV-toget har transporteret næsten 1,7 milliarder kunder siden det blev sat i drift i 1981.

Paris-Lyon

Det første TGV tog blev indsat den 27. september 1981 på strækningen mellem Paris og Lyon. Rejsen tog to timer og 45 minutter mod de tre timer og 50 minutter rejsen hidtil havde taget, og TGV-toget kørte 260 km/t.

Først to år senere blev hele højhastighedsstrækningen på 390 km mellem de to byer færdig, og dermed kom transporttiden ned på to timer.

I 2011 åbner endnu en TGV-strækning mellem Lyon og Strasbourg. Her bliver rejsetiden tre timer og 40 minutter og toget vil køre 320 km/t.

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 19. april 2011**
(JSL via BL)

DIVERSE

/4 2011

Storm koster aflyste tog

VEJR Danmark blev natten mellem 7. og 8. februar ramt af en storm, der væltede træer i det meste af landet. Det medførte aflyste tog flere steder, men Arriva gik nogenlunde fri. Nedfaldne grene skabte dog forsinkelser på Tønderbanen.

Modeltog kører til tiden

MODELTOG TV 2/Nordjylland har været på besøg hos Thy Jernbane-Forening i Thisted og set deres imponerende modeljernbane. Se indslaget, og hør de pæne ord om Arriva på www.tv2nord.dk. Søg på efter 'Thisted og Mors 1'. Indslaget starter 6.48 inde i udsendelsen.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 31, **april 2011**, side 6

FLAG Vestbanen flagede, da lokalbanen blev reddet af regionsrådet.

Vestbanen på skinnerne

VESTJYLLAND 21 for og 19 imod. Det var stemmerne, da politikerne i regionsrådet i Region Syddanmark 28. februar stemte om en bevarelse af Vestbanen – den regionale togbane mellem Varde og Nr. Nebel i Vestjylland.

Dermed er Vestbanen, der igennem længere tid har været i fare for at blive sparet væk og erstattet af busser, sikret fortsat overlevelse efter sommeren 2012, hvor Arrivas nuværende kontrakt på banen udløber.

Politikerne vedtog samtidig, at der skal bruges 52 millioner kroner på indkøb to tog og yderligere 63 millioner kroner på en renovering af banen.

Beslutningen fik medarbejderne på Vestbanen til at sætte flag på togene, dagen efter at afgørelsen var truffet.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 31, april 2011, side 7
(BL)

Ti 19/4 2011

DSB arrangerede erstatningsrejse for SJ's kunder

SJ måtte onsdag i sidste uge aflyse X2000-toget fra Odense til Stockholm på grund af en teknisk fejl og kontaktede DSB for at høre, om vi kunne hjælpe de 70 kunder, der skulle have været med toget til Københavns Hovedbanegård.

Via Kundecenter fik beredskabsvagt og forretningsleder på Odense Banegård Center Majbrit Christensen arrangeret, at kunderne fik pladsbilletter til InterCityLyn-tog 6, og at DSB Trafik orienterede togets personale om, de skulle gøre en undtagelse og acceptere kundernes SJ-billetter.

Halvanden time senere ringede SJ og beklagede, de desværre havde taget fejl af antallet. Der skulle kun have været 12 kunder med i X2000-toget.

Efter aftale udstedte Specialrejser Vest en faktura på en grupperejse til de 12 kunder, som SJ efterfølgende har måttet betale.

"I den kedelige situation, hvor toget var aflyst, var kunderne, der skulle have været med X2000-toget, rigtig glade for vores fleksibilitet, og at vi kunne træde til og hjælpe," forklarer Majbrit Christensen.

Manglende billetsamarbejde

Da SJ i Køreplan 2010, K10, begyndte at køre mellem Odense og Stockholm via Københavns Hovedbanegård, indbød DSB til et billeteknisk samarbejde, så SJ's kunder kunne benytte deres billetter i DSB's tog. Det var SJ imidlertid ikke interesseret, og derfor er det i dag ikke muligt at benytte en SJ-billet i DSB's tog eller omvendt.

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 19. april 2011**
(JSL via BL)

Mulig bane til Aalborg Lufthavn skal undersøges

Lokalt folketingsmedlem foreslår Aalborg Nærbane forlænget fra Lindholm til Aalborg Lufthavn. DSB er enig og ser stort vækstpotentiale i charterrejsende fra det meste af Øst- og Nordjylland.

I den seneste trafikaftale har Socialdemokraterne fået skrevet ind, at der skal ske en undersøgelse af mulighederne for at forlænge Aalborg Nærbane de sidste tre kilometer ud til lufthavnen. Det forklarede folketingsmedlem Rasmus Prehn (S) ved et frokostmøde i forrige uge, hvor han havde sat DSB's ledelse og lokale medarbejderrepræsentant for togpersonalet, Jørgen Maach, stævne.

Her forklarede DSB's regionschef Jørgen D Rasmussen, at DSB er enig i udbygningen af nærbanen, og understregede samtidig, han ser spændende perspektiver i forslaget.

"Traceet efter den nedlagte Nørresundby Havnebane kan vise sig at være velegnet til at bygge videre på," siger Jørgen D Rasmussen, som møder opbakning fra medarbejderrepræsentant Jørgen Maach, der

ligesom Jørgen D Rasmussen ser et stort vækstpotentiale i, at InterCity- og regionaltogene får endestation i Aalborg Lufthavn.

Charterrejsende udgør stort potentiale

"Hvad der er godt for kunderne, er godt for DSB og for os medarbejdere. Aalborg Lufthavn har godt i fat i charterturisterne, og jeg tror, det vil være attraktivt for mange at kunne tage toget og spare parkeringsafgiften i lufthavnen, når de rejser sydpå," siger han.

Ifølge Rasmus Prehn vil også naboerne nyde godt af baneforlængelsen.

"Naboerne er vældig generet af den megen støj og os fra togene, der har endestation i Lindholm, hvor DSB gør togene rent. Ved at flytte endestationen og rengøringsopgaverne ud til Aalborg Lufthavn, hvor der i forvejen er masser af larm og langt til naboerne, kan vi gøre alle glade," siger han.

I modsætning til de fleste andre depotområder, hvor naboerne klager over støj, er DSB de senest ankomne. DSB tog rengøringsstationen i Lindholm i brug ved overgangen til den nye køreplan i 2003, K03.

Læs mere om det omtalte frokostmøde, hvor folketingsmedlem Rasmus Prehn (S) havde inviteret Harry på tarteletter, i DSB i dag i morgen tirsdag.

Fakta: Den politiske aftale

"VVM-undersøgelsen af en forlængelse af banestrækningen fra Lindholm til Aalborg Lufthavn er aftalt i "Aftale om Bedre mobilitet" fra den 26. november 2010. VVM er kort for Vurdering af Virkninger på Miljøet."

Kilde: DSB i dag Online, **tirsdag 19. april 2011**
(JSL via BL)

Fr 22/4 2011

First Group trækker sig fra bestyrelsen hos DSBFirst

Medejerne af DSBFirst, skotske First Group, har valgt at trække sig fra selskabets pladser i bestyrelserne for DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Aps.

Skotske First Group har allerede meldt ud, at selskabet vil sælge sine aktier i DSBFirst, hvor First Group ejer 30 % af aktierne, mens DSB ejer 70 %. Nu ønsker selskabet at trække sig fra bestyrelsen i de to selskaber.

Fra First Group har Clive Burrows været næstformand for bestyrelsen i såvel DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Aps. Alan Cockerham har været medlem af bestyrelsen for DSBFirst ApS, mens Henning Palm har været suppleant i begge bestyrelser.

DSBs konstituerede økonomidirektør, Peter Christensen, har overtaget de to poster som næstformand i begge bestyrelser, mens DSB's chefjurist Kim Munch Lindahl er blevet suppleant i begge bestyrelser.

Posten som formand for begge bestyrelser bestrides fortsat af Klaus Pedersen, konstitueret administrerende direktør i DSB, der betegner beslutningen fra First Group som forventelig, da det skotske selskab i forvejen er ved at trække sig fra deres ejerskab af DSB First ved at udnytte den såkaldte put-option, hvor selskabet kan sælge sine aktier til DSB eller tredjepart.

"Vi vil fortsat have tæt dialog med First Group i de næste uger og måneder for at finde en løsning for DSBFirst og ikke mindst en bedre og mere langtidsholdbar model for Øresundstrafikken," siger Klaus Pedersen.

DSB's ledelse har i den sidste uges tid været i gang med møder med relevante parter for at finde en ny og bedre model for Øresundstrafikken. Arbejdet skal være overstået snarest muligt og senest efter tre måneder, som det blev besluttet på det ekstraordinære møde i DSB's bestyrelse den 9. april.

Kilde: DSB i dag Online, **fredag 22. april 2011**

(JSL via BL)