

Jernbanenyheder fra BL

Sendt fredag 14. marts 2014 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

torsdag 6. februar 2014 – søndag 9. marts 2014.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Fem kopper eftermiddagste

Aftenteen er i syv kopper

»AR 1032« er et IKKE eksisterende togsætnummer

»AR 1032« er IKKE på den fri bane

Otte kopper eftermiddagste

Ti kopper aftente

8 **KØREPLANER**

Sommerens sporarbejder

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

8 **TOGSÆT**

Otte hensatte litra MP og MG i Ab

S-TOG

9 **METRO**

Lovforslag om Metrocityringen er sendt i høring

FÆRGER

9 **VETERANMATERIEL OSV.**

DSB D 825 udskiftes med DSB MO 1848 i remise på mdt Ho

Materiel i 16 af de 18 spor i rundremise AP mdt Ab

MT 152 kører hjem til Bm

Bjergbanestien, cykel- og gangsti fra Svenstrup til Nibe ad Hvalpsundbanen

10 **SPECIALKØRETØJER**

Troljer i Ab og Hb

SKROTBUKLEN

11 FASTE ANLÆG

Banedanmark ombygger Tølløse Station
Banedanmark ombygger Vipperød Station
Sm-Hø: Ombygning af ovk 79 og nedlæggelse af ovk 80
Kom til Åbent Hus i Vipperød og Tølløse den 11. marts og den 13. marts 2014
Udbygning af banestrækningen Vamdrup-Vojens, ekspropriationsforretning
Rettelsesblade 4613-4617 til TIB (V)
Nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanen Varde – Nr. Nebel, besigtigelsesforretning
Placering af overkørsler på Vestbanen

17 UDLAND


Udflugt til egnen omkring Magdeburg

25 DIVERSE

Stor tilfredshed hos rejsekortkunderne
En million rejsekort i 2014
Tilfredsheden er steget
Bremseafstande

27 Hastighederne i Rd

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.
I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

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

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

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

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.06.

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

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

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **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
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup
Bonnet Struer Handbjerg
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

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
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
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 Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

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
Nv Nørre Alslev

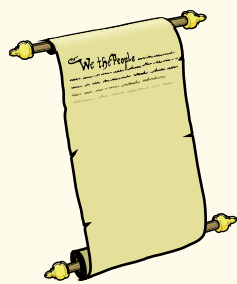
Fortegnelse over forkortelser

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>

Ma 3/3 2014

Fem kopper eftermiddagste

Traditionen tro – i kedeligt fotovejr – stiges der på tog RA 5260 (Str-Sj) i **Str**, der afgår 16.09 (±0). Et halvt minut efter ankomst kl. 16.22½ (21) i **Ho** spor 2 rg MjbaD MY 28 i spor 3 hen mod ovk 361.



Der er knap tyve minutter til at få set oprangeringen i spor 3 fra S:

+ 33 RIV 80	D-VTGD 7809 250-3	Zagns	
+ 33 RIV 80	D-VTGD 77929 024-7	Zacns	
+ 31 RIV 80	4556 426-3	RIV D-DB Sgns ⁶⁹¹	rutevogn
+ 31 80	454 3 400-4	TEN D-DB Sgns ⁶⁸¹ med containere ¹⁾	
+ 33 85	457 5 153-2	RIV CH-HUPAC Sgnss** med EUROTRAINER .	

Som forventet »letter« MY 28 og de 5 godsvognene kl. 16.42 (+18) med tognummer af tog G 8719 (Vem-Hr).

Stadig traditionen tro afgår tog RA 5261 (Sj-Str) kl. 16.55 (±0) fra spor 2 og ankommer til **Str** kl. 17.07 (+1). Dagen noterudflugt **Str-Ho-Str** på 31,0 km varede kun 58 minutter: *ny vindertid!*
(BL)



Aftenteen er i syv kopper

Jeg så ikke G 8719 (Vem-Hr), men min hustru så toget og melder om fem vogne. Hun er efterhånden nogenlunde oplært i vogntællingens kunst, men kan dog fortsat blive hylet ud af den af for mange tankcontainere og leddelte vogne ...

Tog G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.50 (+15) og afgik 18.59 (+56). Toget bestod ved afgang af MjbaD MY 28 + 6 bogiecontainerbærevogne + 1 bogietankvogn. Containerbærevognene var alle helt eller delvist læsset med lukkede containere; ikke en eneste tankcontainer.

(LuJ via BL)

On 5/3 2014

Jernbanen Ajour

På Ajour side 5 står der under billedet følgende billedtekst

Kilde: Jernbanen Februar 2014 Nr. 1 Ajour, side 5

»AR 1032« er et IKKE eksisterende togsætnummer

På billedet ses to grønne i udkørselssignalet og mærket »Rangergrænsen«. I teksten er litra AR's nummer angivet til at være »1032«. Det passer ikke, for i Lint serie I eksisterer der kun numrene 1001-1028.

At det ikke er Lint serie I afsløres af den ●, der sidder på Lint serie 2's frontruder. Denne ● er monteret for at undgå, at en lkf ved et uheld sammenkobler serie I og serie II. Som et kuriosum kan det skrives, at da serie I var under levering/leveret, måtte kun de togsæt forsynet med en ● i frostruden, der måtte sammenkobles med et andet togsæt med samme ●.

– Kan det så være AR 2032?

Nej, for der eksisterer kun numrene 2040-2053. »1032« er et falsum. Fotografen har skrevet minimum to cifre forkert, for det er et togsæt af serie II – begyndende med et 2-tal. Redaktion har heller ikke opdaget miseren.

Fejl og mangler på Arriva Togs hjemmeside

Der er også andre, der ikke har tjekket, hvad Arriva har af kørende materiel.

Arriva Togs hjemmeside <http://www.mitarriva.dk/fakta-om-arriva-tog> angiver ikke, hvor mange togsæt, der køres med:



Strækningen mellem Aarhus H og Hobro skal opgraderes, således at det bliver muligt at køre op til 200 km/t., og dermed muliggøre Timemodellens etape 2 Aarhus-Aalborg. Arriva AR 1032 mod Viborg kort efter passage af Mundelstrup den 15. januar.

¹⁾ I tog 8719 torsdag 30. januar 2014, tog 8728 mandag 3. februar 2014 og tog 8719 torsdag 6. februar 2014.

2004

»29 Coradia Lint 41 togsæt indsættes i drift og erstatter dermed en række MR-togsæt, som Arriva indtil da havde lejet af DSB.« Der er kun 1001-1028 = 28 togsæt.

2010

»Arriva har indsat yderlige 12 nye Coradia Lint41 togsæt«.

Det er 2040-2051. AR 2040 + 2041 + 2042 passerede kl. 17.31 **onsdag 15. september 2010** Tdgr i regnvejr²⁾. Sidste togsæt, der leveres i denne anden pulje, er AR 2051.

Dertil kommer AR 2052 og AR 2053, der blev præsenteret **lørdag 30. juni 2012** på **Vestbanen**.

I alt findes der ved Arriva Tog i serie I AR 1001-1028 og i serie II AR 2040-2053 med meget synlige

● = 28 + 12 + 2 = **42 Lint41-togsæt**.

»AR 1032« er IKKE på den fri bane

I billedteksten til billedet, bragt i **Jernbanen** Februar 2014 Nr. 1 Ajour, side 5, står der:

»mod Viborg kort efter passage af Mundelstrup«

Grænsen mellem en station og den fri bane går ved **stationsgrænsen**.

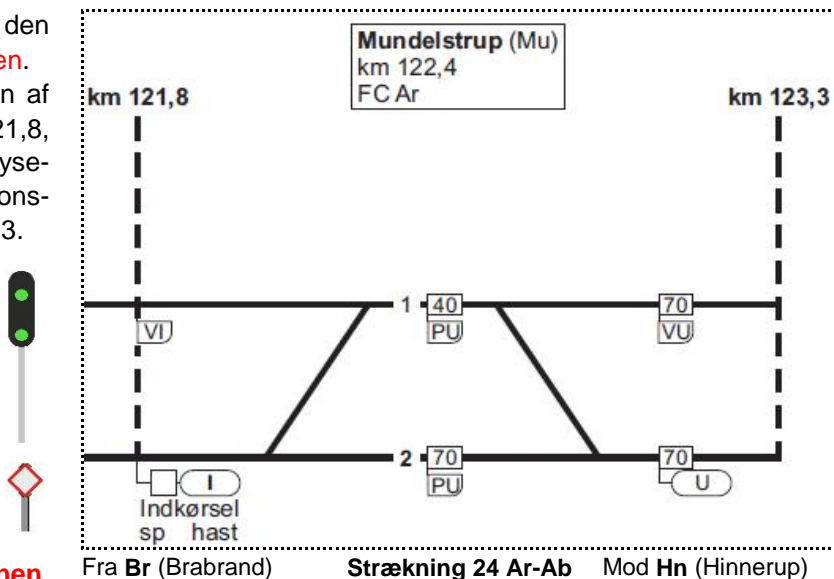
Stationsgrænsen i sydenden af **Mu** (Mundelstrup) ligger i km 121,8, stationen i km 122,4 (nedrevet, lysegrøn stationsbygning) og stationsgrænsen i nordenden i km 123,3.

Det nordre indkørselssignal, gældende for kørsel fra **Hn**, ses bag vejbroen med den grå bagside ragende op.

Desuden ses toget på vej hen mod SR-signal 17.10 »Rangergrænsen«, der i **Mu** er monteres på U-signalet.

»1032« er ikke passeret **Mu**

– **togsættet befinder på stationen**.



Kilometermærker i Mu

Foran udkørselssignalet ses et relæhus, og lige til venstre herfor og foran, ses et »Kilometermærke«, SR-signal 17.9. Kigges der derefter tværs over spor 2 og spor 1, ses endnu et kilometermærke (yderst i højrekurven). Når der på en dobbeltsporet strækning står to kilometermærker ud for hinanden, viser de hele kilometer. I dette tilfælde viser de begge 123,0 fra **Fa**.

En komplet sporplan kan ses i **TIB (V)** på

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>

(BL)

To 6/3 2014

Otte kopper eftermiddagste

G 8719 (Vem-Hr) ankom i dag til **Ho** til »sædvanlig tid«, omkring 16.15 (+5). Lidt senere så jeg MjbaD **MY 28** løbe rundt om de 8 vogne, som var følgende regnet fra syd:

- 1 bogietankvogn
- + 4 bogiecontainerbærevogne
- + 1 bogietankvogn
- + 2 tomme bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

²⁾ Læs herom under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER Tre nye Linttog kommer til Danmark** under **onsdag 15. september 2010**.



Spor 3 som forventet

AR AR 2045 standser i spor 2 i **Ho** kl. 16.22½ (21), og et halvt minut efter vises der »Annulleret« i spor 3 for MjbaD MY 28. Efter omløbet gennem spor 2 er der tilkoblet MY 28



1	+ 37 RIV 80 <u>D</u> -GATXD	7843 923-9	Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germane GmbH ³⁾
2	+ 31 80	455 6 389-3	RIV <u>D</u> -DB Sgnss ⁶⁹¹ med EUROTAILER
3	+ 31 80	4556 497-4	RIV <u>D</u> -DB Sgnss ⁶⁹¹
4	+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB Sgnss ⁶⁹¹ med 1 container ⁴⁾
5	+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB sgnss ⁶⁹¹ med 3 containere
6	+ 33 TEN-RIV 84 <u>NL</u> -VTGD	7846 649-7	Zacns tankvogn.
7	+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB Sgnss ^{681 5)}
8	+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB Sgnss ^{681 6)} .

Den nye »ordinære« afgang sker med bomnedrulning på ovk 360 og MY-igangsætterlyd kl. 16.42 (+18).
(BL)



Ti kopper aftente

G 8728 (Hr-Vem) ankom til Ho 18.50 (+15) og afgik 18.58½.(+56½). Toget bestod ved afgangen af MY 28 + 7 bogiecontainerbærevogne + 3 bogietankvogne.

(LuJ via BL)

KØREPLANER

Ma 17/3 2014 – medio 2015

Sommerens sporarbejder

Sommerens sporarbejder er planlagt i god tid, og du kan allerede nu se, om det påvirker dine planer for sommeren. En måned før et sporarbejde går i gang, bliver rejseplanen.dk opdateret med ændringerne.

Læs mere om sommerens sporarbejder på dsb.dk/sommer2014

(BL)



**TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE**

TOGSÆT

Sø 9/3 2014

Otte hensatte litra MP og MG i Ab

Fra S er der hensat 7 MP og 1 MG et spor Ø for spor 21:

1	DSB <u>MP 5717</u> +FP 6717
2	+ DSB <u>MP 5720</u> +FP 6720
3	+ DSB <u>MP 5721</u> +FP 6721
4	+ DSB <u>MP 5715</u> +FP 6715
5	+ DSB FP 6719+ <u>MP 5719</u>
6	+ DSB <u>MP 5716</u> +FP 6716
7	+ DSB <u>MP 5709</u> +FP 6709
8	+ DSB <u>MG 5813</u> +FF 6613+ <u>MG 5613</u> .

(BL)

S-TOG

³⁾ Set første gang i tog 8728 **mandag 17. februar 2014**.

⁴⁾ I tog 8719 **torsdag 16. januar 2014** og tog 8728 **mandag 17. februar 2014**.

⁵⁾ I tog 8719 **torsdag 30. januar 2014** og **torsdag 6. februar 2014**.

⁶⁾ I tog 8719 **torsdag 16. januar 2014**, tog 8728 **mandag 27. januar 2014**.

Lovforslag om Metrocityringen er sendt i høring

Transportministeriet har den 27. februar 2014 sendt forslag om ændring af lov om en Cityring i høring.
» Læs mere

Læs mere på <http://www.trm.dk/da/>
(BL)

FÆRGER**VETERANMATERIEL OSV.**

Lø 8/3 2014

DSB D 825 udskiftes med DSB MO 1848 i remise på mdt Ho

I dag har VtV MT 152 til opgave at køre fra **Bm** til **Øn** for at flytte DSB/VtV MO 1848 til **Ho**, hvorfra DSB D 825 og Carlsberg 44 86 217 6 017-3 skal flyttes til **Ab** for at skaffe den fornødne plads i spor remisespor 1 på det tidligere **mdt Ho**.

Da der stiges ud af DSB MRD 4274+74 med tog RV 3756 (Str-Fa) i **Ho** spor 1 kl. 17.32 (21), holder særtog VM 228302 (Sg-Ho) allerede i spor 3. Det skulle ellers ifølge planen først have krydset tog 3756 i **Ts**.

Kl. 17.41 rg CLE 1672 + MT 152 + Hims 21 86 211 4 204-9 + MO 1848 fra spor 3 ind i spor 4 for at sætte CLE 1672 dér. Derefter trykkes MO 1848 ind i remisesporet (intet spor mere til remisespor 2), men kl. 17.51 må der stoppes, for i den skarpe S-kurve er det lige før pufferne mod dem på Hims'en er ved at ekse. Det er simpelthen for risikabelt at trykken hen til D-maskinen. MO 1848 bliver sat i spor 3. En planke findes til at sætte mellem to sæt puffer for at undgå at de ekser. Kl. 18.09 kan MT 152 + Hims trække D 825 + Carlsberg ZA 081 5 148-5 (fra cirka 1901) + Carlsberg 44 86 217 6 017-3 ud i skumringen. Det er D-maskinen og den bagerste Carlsberg-ølvogn, der skal med til **Ab**, så det koster en del rg. Der er i **Ho** en DSB-krydsning hver time og hver anden time en Arriva-krydsning, så rg må afbrydes flere gange.

Tog VM 228303 (Ho-Ab) består ved afgang fra **Ho** kl. 21.10½ (279½) af:

- VtV MT 152
- + Hims 21 86 211 4 204-9
- + Carlsberg 44 86 217 6 017-3
- + D 825
- + CLE 1672.

Der er afsat 6 timer og 59 minutter om at køre til **Ab**. Indtil midnat skal lejerne på D 825 kontrolleres, om de løber varme, og smøres for hver 100 km.

(BL)

Sø 9/3 2014

Materiel i 16 af de 18 spor i rundremise AP mdt Ab

Det begyndes med ved indgangen at se:

- DSB D 825
- + LFB Gs 44 (ex DSB Gs 120 1 854-1)
- + Gs 42 Ex DSB Gs 120 3 247-6
- + Hims 211 4 ???-? (stelnummer 27 86 210 2 360-3).

Her kommer en oversigt over materiel i rundremisen. Stigende remisespornummerrækkefølge »går mod uret« set fra drejeskiven.

- | | | |
|--------|--|---|
| Spor 1 | FFJ Dae 21 | 1 |
| Spor 2 | HLA B 2. Avisartikel fra 5/9 1997 på gavlen beskriver »Løkkenvognen« uden nr. | |
| Spor 3 | SB F 3 | |
| Spor 4 | VØ D 16, LFB Zk 617, ex DSB Zk 7001617-0 Tankvogn fra De Danske Sprit Fabrikker | |
| Spor 5 | OHJ 5, med sølvfarvet kedel, der ikke er tilfredsstillende | |
| Spor 6 | ETJ C 1, uden for porten står brun HP H 91 | |
| Spor 7 | Tomt | |
| Spor 8 | FFJ 34, kun lokomotiv med sølvfarvet kedel *). Uden for porten står gul LFB <u>TR 141</u> | |
| Spor 9 | Tomt | |

- Spor 10 FFJ 34, tender, **sort**
 Spor 11 HHJ C 29
 Spor 12 TFJ C 8. Brandmur mellem remisespor 12 og 13
 Spor 13 FFJ M 1207, klædeskab, SB M 6
 Spor 14 AHJ ML 5206
 Spor 15 SVJ Sm 7 **rød**
 Spor 16 OMB B 4, messingnumre på side
 Spor 17 SB B 11, afskruede numre på side
 Spor 18 AHJ Dc 72, nye trævægge, derfor uden numre
 Spor 19 (antagelig i dette spor) **blå** LFB P 41.

*) Se to billeder af kedlen på FFJ Nr. 34 **Pufferen nr. 14, november 2013** på linket <http://www.limfjordsbanen.dk/images/nyhedsmail/pufferen14-2013.pdf>

Det tog kun 56 minutter at gennemfotografere al materiel – nitten styk – holdende i de 16 spor i rundremisen.

Ikke al materiel havde synlige numre. Materiel uden numre måtte efterfølgende identificeres ved hjælp af **Materiel** og **Ikke køreklart materiel** på linket http://www.limfjordsbanen.dk/?page_id=127. Det er meget rart og arbejdsbesparende for nummermænd, når en veteranklub sætter et skilt eller stykke papir op på samtlige køretøjer, så nummerløst materiel kan identificeres.

Der blev ikke kigget ind i den tosporede remise.

LFB har en hjemmeside på linket <http://www.limfjordsbanen.dk/>. Der er angivet yderlige følgende køretøjer, der ikke blev set eller kigget efter:

DSB dræsine, AHB Sm 8, HHJ Sp 2, ØSJS Sb 4, FFJ Em 38, SB T 401, SFJ Zb 509255.

MT 152 kører hjem til Bm

I nat trak MT 152 D 825 fra **mdt Ho** til **AP mdt Ab**, og returkørslen til dens hjemsted på **mdt Bm**. I strålende forårssolskin kan der ses:

VtV MT 152 (g) + Hims 21 86 211 4 204-9 + 44 86 217 6 017-3 + Cle 1672 skal afgå med tognummer VM 228304 (Ab-Bm) fra **Ab** spor 93 kl. 9.32. Det sker kl. 9.34½ (22½).

Billeder af særtogene kan ses på hjemmesiden <http://www.oledinesen.dk/>

Sporskiftet

Sporplaner <http://www.sporskiftet.dk/wiki/danske-spor-og-stationer-sporplaner-og-link>

(BL)

Bjergbanestien, cykel- og gangsti fra Svenstrup til Nibe ad Hvalpsundbanen

Stien har man kaldt Bjergbanestien blev den 10. oktober 2013 indviet og ligger hen med stenmel og er et besøg værd på sommercykelturen.

Bjergbanestien er ca. 14 km lang fra Svenstrup via Oldstien til Godthåb og Nibe. Fra Nibe kan man følge Nibe-Hvalpsundstien – regional cykelrute 29 – helt til Hvalpsund. En meget stor del af strækningen på Hvalpsundbanen.

Godthåb station og Nibe station er der ikke mere, men Bjergbanestien, cykel- og gangsti fra Svenstrup til Nibe ad Hvalpsundbanen Sønderholm og Binderup stationer ligger der stadig. Sønderholm Station ligger stadig ca. 2 km syd for Sønderholm by.

Folder om stien kan findes her:

<http://www.aalborgkommune.dk/kultur>

<http://www.aalborgkommune.dk/kultur-og-fritid/Natur/Aktivt-friluftsliv/Documents/Bjergbanestien/Bjergbanestien-folder-lille-pdf.pdf>

Kilde: **Pufferen nr. 14, november 2013**

<http://www.limfjordsbanen.dk/images/nyhedsmail/pufferen14-2013.pdf>

(BL)

SPECIALKØRETØJER

Sø 9/3 2014

Troljer i Ab og Hb

Ved sporet lige V for kontorbygningen til **mdt Ab** holder fra N:

Gul DSB Xtg 950 1 223-2 I samme spor som TR 044, spor 101.

Gul TR 044 med komplet nummer 99 86 9281 044-8.

På læssevejen i Hb, antagelig spor 0, ved sanddyngen op mod perron 1 holder **Gul** BDK TR 083.

Her eksisterede en gang en remise med en i 25 år bortgemt Scandia-skinnebus. Som flot baggrund figurerede et solotræ oppe ved skrænten mod V med en lyseblå himmel som baggrundsfarve.

(BL)

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Fr 28/2 2014

Forside > Banearbejde > Sjælland > Løjre-Vipperød > For naboer til banen > Nabolinformation Løjre-Vipperød > Banedanmark ombygger Tølløse Station
Banedanmark ombygger Tølløse Station

Udsendt til naboer til stationen

Vi begynder om kort tid ombygningen af Tølløse Station. Her kan du læse om ombygningen og om de gener, du kan komme ud for, mens vi arbejder.

I næste uge går vi i gang med at nedbryde støttemuren ved p-pladsen i forlængelse af stationsbygningen på Jernbanevej. Muren skal erstattes af en højere mur, da sporene ved den nye station bliver hævet i forhold til de nuværende. Derfor er vi nødt til midlertidigt at inddrage p-pladserne. Når byggearbejdet er færdigt, vil p-pladserne blive reetableret.

Vi er allerede i gang med at etablere byggepladser omkring stationen.

Spunsarbejde i uge 15, 16, 17 og 21-22

Det mest støjende arbejde finder sted, når vi skal sætte spuns – store jernplader – i jorden. Vi sætter spunsen ned i jorden til trapper og elevatorer samt til den nye stitunnel. Den mest hensynfulde måde at sætte spuns på er at vibrere spunsen ned. Derfor gør vi også dette, når det er muligt. Men hensynet til konstruktionen og jordbundsforholdene gør, at det nogle steder er nødvendigt at ramme spunsen ned.

Inden vi begynder at sætte spuns ned, vil vores entreprenør fotoregistrere de huse, hvor han skønner det nødvendigt. De pågældende vil blive kontaktet direkte af entreprenøren. Vores entreprenør vil desuden sætte vibrationsmålere op på de bygninger, der ligger tættest på arbejdsstedet. De bliver sat op, umiddelbart før arbejdet starter, og de pågældende kontaktes direkte.

Øvrige arbejder

Vi skal bygge en ny perron og etablere ny belægning på stationen, og det støjer, når vi skal fjerne det gamle.

Vi skal fjerne jord fra de steder, hvor den nye tunnel og det nye spor skal ligge. Der vil derfor blive en del jordtransporter i starten af arbejdsperioden.

Mens banen er lukket for togtrafik, bygger vi resten af det nye spor mellem Hvalsø og Vipperød. Sporarbejdet forstyrrer hovedsageligt, når vi læsser og lossere skærver og svejser skinnerne sammen.

Tidsplan for arbejdet

Uge 15, 16 og 17: Vi sætter spuns ned til trapper og elevatorer.

Uge 21-22: Vi sætter spuns ned til den nye tunnel under sporene ved Kvarmløsevej.

Primo april til medio maj:

Vi skal fjerne en del jord i forbindelse med udgravning til tunnel og elevatorer. Størstedelen af jordtransporterne finder sted i disse uger. Herefter skal vi transportere materiale frem og tilbage, men ikke i så stort omfang.

2. maj til 18. august:

Vi bygger tunnel, ny perron, lægger spor og ny belægning, laver sikringsarbejder og øvrige arbejder på stationen.

Vi arbejder om dagen

Vi arbejder hovedsageligt om dagen og kun i begrænset omfang om natten og i weekender. Noget af arbejdet er imidlertid afhængigt af vejret. Derfor kan der komme situationer, hvor vi er nødt til at tage natten eller weekenden i brug. Bliver det tilfældet, vil vi gøre vores bedste for at orientere dig forinden.

Undskyld vi forstyrrer

Vi kan desværre ikke undgå at genere vores omgivelser, mens vi arbejder. Vi bestræber os på at mindske generne for vores naboer.

Kontakt og yderligere information

Du kan få yderligere information på www.banedanmark.dk/nordvestbanen, og du kan skrive til os ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19959>, fredag 28. februar 2014

Forside > Banearbejde > Sjælland > Løjre-Vipperød > For naboer til banen > Naboinformation Løjre-Vipperød > Banedanmark ombygger Vipperød Station

Banedanmark ombygger Vipperød Station

Udsendt til naboer til stationen

Vi begynder om kort tid ombygningen af Vipperød Station. Her kan du læse om ombygningen og om de gener, du kan komme ud for, mens vi arbejder.

Vi er allerede i gang med at etablere byggepladser omkring stationen.

Spunsarbejde i uge 13-19 og 21-22

Det mest støjende arbejde finder sted, når vi skal sætte spuns – store jernplader – i jorden. Vi sætter spunsen ned i jorden til trapper og elevatorer samt til den nye stitunnel. Den mest hensynsfulde måde at sætte spuns på er at vibrere spunsen ned. Derfor gør vi også dette, når det er muligt. Men hensynet til konstruktionen og jordbundsforholdene gør, at det nogle steder er nødvendigt at ramme spunsen ned.

Inden vi begynder at sætte spuns ned, vil vores entreprenør fotoregistrere de huse, hvor han skønner det nødvendigt. De pågældende vil blive kontaktet direkte af entreprenøren. Vores entreprenør vil desuden sætte vibrationsmålere op på de bygninger, der ligger tættest på arbejdsstedet. De bliver sat op, umiddelbart før arbejdet starter, og de pågældende kontaktes direkte.

Øvrige arbejder

Vi skal bygge nye perroner og etablere ny belægning på stationen, og det støjer, når vi skal fjerne det gamle.

Vi skal fjerne jord fra de steder, hvor de nye tunneller og det nye spor skal ligge. Der vil derfor blive en del jordtransporter i starten af arbejdsperioden.

Mens banen er lukket for togtrafik, bygger vi resten af det nye spor mellem Hvalsø og Vipperød. Spararbejdet forstyrrer hovedsageligt, når vi læsser og lossere skærver og svejser skinnerne sammen.

Tidsplan for arbejdet

Uge 13-15: Vi sætter spuns ned til trapper og elevatorer ved stationen.

Uge 15-19: Vi sætter spuns ned til den nye gangtunnel under sporene ved Asmindrupvej.

Uge 18-19: Vi sætter spuns ned til den nye gangsti ved Æblehaven.

Uge 21-22: Vi sætter spuns ned til det nye spor.

Primo april til medio maj:

Vi skal fjerne en del jord i forbindelse med udgravning til tunneller og elevatorer. Størstedelen af jordtransporterne finder sted i disse uger. Herefter skal vi transportere materiale frem og tilbage, men ikke i så stort omfang.

2. maj til 18. august:

Vi bygger tunneller, nye perroner, lægger spor og ny belægning, laver sikringsarbejder og øvrige arbejder på stationen.

Vi arbejder om dagen

Vi arbejder hovedsageligt om dagen og kun i begrænset omfang om natten og i weekender. Noget af arbejdet er imidlertid afhængigt af vejret. Derfor kan der komme situationer, hvor vi er nødt til at tage natten eller weekenden i brug. Bliver det tilfældet, vil vi gøre vores bedste for at orientere dig forinden.

Undskyld vi forstyrrer

Vi kan desværre ikke undgå at genere vores omgivelser, mens vi arbejder. Vi bestræber os på at mindske generne for vores naboer.

Kontakt og yderligere information

Du kan få yderligere information på www.banedanmark.dk/nordvestbanen, og du kan skrive til os ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19960>, fredag 28. februar 2014

(BL)

Fr 7/3 2014

Sm-Hø: Ombygning af ovk 79 og nedlæggelse af ovk 80

I TIB (V) kommer der ændringer på **Langåbanen** for ovk 79 og 80 mellem **Sm** (Stoholm) og **Hø** (Højslev) gældende fra **torsdag 13. marts 2014**. I går, **torsdag 6. marts 2014**, lå der to nye halvbomme ved ovk 79, og derfor må de fotograferes, inden ændringerne sker. Derfor rejses der i dag med morgentoget RV 5424 (Str-Ar) fra **Str**, der ankommer til **Sm**, km 57,0, spor 1 kl. 7.54½ (+1). Der er kun tid til at bruge en time ved de to overkørsler, før tilbagerejse til **Str** skal ske.

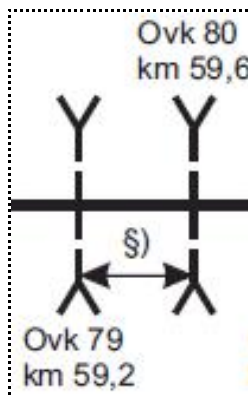


Ovk 80

Fra **Baunehøjvej** fører en jordvej med græs i midten ned gennem en gennemskæring med træer på hver side til ovk 80. »Det er ude o a land.« På østsiden kan den sidste år anlagte, nye erstatningsvej ses, der begynder oppe ved usikret ovk 82, der også nedlægges. Der er 0,3 km hen til den eneste ejendom og yderligere 1,3 km op til ovk 82.

At jorden NØ for ovk 82 ikke ved jordfordeling kan bruges af en anden ejendom, skyldes **Feldingbjerg Bæk**.

Ad den nye vej cykles hen til ovk 79 med **Feldingbjergvej**, hvor også en ny grusvej nede fra usikret ovk 77 støder til.



TIB (V), side 464-17, 27.08.2012

Ovk 79

Overkørsel 79 og 80 har fælles overkørselssignal.

De to nye bomme ligger stadig på den anden side af sporet. De to nye drev med arme til at fastspænde bommene på er færdigmonterede. Et sort og et hvidt telt er rejst, hvor en simt (antagelig) arbejder med mange bundter af ledninger. Han fortæller, at **torsdag 13. marts 2014** vil ovk fungere med det nye bomanlæg.

Den næste opgave bliver at lave bomanlæg på ovk 141 i km 98,226 **Vp-Str**, og det bliver den sidste, fortæller han. Der vil ikke blive lavet flere sikrede ovk eller forbedre ovk med bomanlæg, før det nye signalanlæg (uden signaler) bliver lavet om nogle år.

Man må håbe, at der trods alt er penge til at lave erstatningsveje, når usikrede overkørsler skal nedlægges. Fra **No** til **Ti** er der på omkring 59,68 km omkring 80 – skriver firs – usikrede overkørsler.

Ovk 79 forsynes med halvbomme, og ovk 80 nedlægges. Læs her i rettelsesblade 4613-4617 til TIB (V) gældende fra **torsdag 13. marts 2014**.

Ovk 77

Knap nitten minutter før afgang for tog AR 5417 (Ar-Str) fra **Sm** nås der ad den nye erstatningsgrusvej hen til denne usikrede ovk. Der ligger en gård, der kan bruge ovk 77, men vejen over ovk ender faktisk oppe ved **Tastrupvej**.

Str nås kl. 9.41 (±0) med AR AR 1013 efter en vellykket udflugt på 2½ time.

(BL)

Ti 11/3 2014 + to 13/3 2014

Forside > Banearbejde > Sjælland > Lejre-Vipperød > For naboer til banen > Naboinformation Lejre-Vipperød > Kom til Åbent Hus i Vipperød og Tølløse den 11. marts og den 13. marts 2014

Kom til Åbent Hus i Vipperød og Tølløse den 11. marts og den 13. marts 2014

Banedanmark inviterer til Åbent Hus i Vipperød og Tølløse

I år bygger vi resten af det nye spor mellem Hvalsø og Vipperød, og vi ombygger Tølløse og Vipperød Stationer.

I august måned vil der være dobbeltspor hele vejen mellem Roskilde og Holbæk, med mulighed for hurtigere og hyppigere togdrift.

Vi vil gerne orientere vores naboer og andre interesserede om det, der skal foregå, hvordan vi skal arbejde, og hvordan togtrafikken erstattes af busser, når vi spærrer banen sommeren over.

I den anledning vil Banedanmark gerne invitere dig til Åbent Hus

Tirsdag den 11. marts på Vipperød Skole (Glassalen) kl. 16-19

Torsdag den 13. marts i Tølløse Hallen kl. 16-19

Du vil få rig lejlighed til at få en snak og stille spørgsmål til de mange folk fra Banedanmark, som er til stede. Vi sørger for, at du kan nyde en kop te/kaffe imens og et stykke kage.

Vi håber at se dig til Åbent Hus.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=19972>, torsdag 6. marts 2014

(BL)

On 12/3 2014

Udbygning af banestrækningen Vamdrup-Vojens, ekspropriationsforretning den 12. marts 2014

EKSPPROPRIATION

Med henblik på udbygning af jernbanestrækningen fra Vamdrup til Vojens vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en ekspropriationsforretning

ONSDAG DEN 12. MARTS 2014

Forretningen begynder kl. 9.30 ved ejendommen Parkvej 11, Sommersted og omfatter denne ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 6 under løbenummer 18.

Forretningen fortsætter kl. 12.30 ved ejendommen Østergade 1, Vamdrup og omfatter denne ejendom, der er opført på arealfortegnelse nr. 6 under løbenummer ...

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

Ved mødet vil ekspropriationens omfang blive påvist, og spørgsmål om erstatningen vil blive færdigbehandlet på stedet.

Ovennævnte fortegnelse over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere, lejere og brugere.

Fortegnelsen og ekspropriationsplanen vil fra og med den 12. februar 2014 være fremlagt til gennemsyn hos By- og Udviklingsforvaltningen i Kolding Kommune og på kontoret for Teknik og Miljø i Vojens, Haderslev Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/440>, onsdag 5. februar 2014

(BL)

To 13/3 2014

Rettelsesblade 4613-4617 til TIB (V)

32. Lg-Str

Ombygning overkørsel 79 og nedlæggelse af overkørsel 80.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4613-4617, torsdag 13. marts 2014

(BL)

Ti 18/3 2014 + on 19/3 2014 + on 26/3 2014 + to 27/3 2014

Nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanen Varde – Nr. Nebel, besigtigelsesforretning den 18., 19., 26. og 27. marts 2014

BESIGTIGELSE

Med henblik på nedlæggelse og sikring af overkørsler på jernbanestrækningen fra Varde til Nørre Nebel indkalder jeg i henhold til statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) til en besigtigelsesforretning



TIRSDAG DEN 18. MARTS 2014

Forretningen begynder kl. 8.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24 og 25. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslerne. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 27, 30, 31 og 35. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere ...

ONSDAG DEN 19. MARTS 2014

Forretningen begynder kl. 8.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 36e, 37, 38, 42 og 45. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslerne. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 48, 52, 52a og 54. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere ...

ONSDAG DEN 26. MARTS 2014

Forretningen begynder kl. 8.30 på Outrup Hotel, Jernbanegade 5, Outrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 65, 67, 68, 69, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 86, 88, 89 og 89a. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere ...

Forretningen fortsætter kl. 10.30 på Outrup Hotel, Jernbanegade 5, Outrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 92, 94, 97a, 104, 106, 108, 109, 110, 112 og 115. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere ...

TORS DAG DEN 27. MARTS 2014

Forretningen begynder kl. 8.30 på Outrup Hotel, Jernbanegade 5, Outrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 121, 124, 126, 126a, 127, 128, 128a, 129, 130, 131, 133, 134 og 138. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere

Forretningen fortsætter kl. 10.00 på Outrup Hotel, Jernbanegade 5, Outrup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 141, 143, 146, 147, 148, 149, 160, 167 og 168. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere

Enhver, der berøres af anlægget, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer.

Såfremt kommissionen kan vedtage projektet, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget ved en senere lejlighed.

Lodsejere, der efter det foreliggende projekt berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Oversigtsplaner og besigtigelsesmappe for det påtænkte projekt vil fra og med den 18. februar 2014 være fremlagt til eftersyn hos Borgerservice i Varde Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/442>, onsdag 12. februar 2014

Placering af overkørsler på Vestbanen

Tirsdag 18. marts 2014 kl. 8.30 på Billum Kro, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24 og 25.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ... vedrørende overkørslerne nr. 27, 30, 31 og 35.

Onsdag 19. marts 2014 kl. 8.30 på Billum Kro ... vedrørende overkørslerne nr. 36e, 37, 38, 42 og 45.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ... vedrørende overkørslerne nr. 48, 52, 52a og 54.

Onsdag 26. marts 2014 kl. 8.30 på Outrup Hotel ... vedrørende overkørslerne nr. 65, 67, 68, 69, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 86, 88, 89 og 89a.

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ... vedrørende overkørslerne nr. 92, 94, 97a, 104, 106, 108, 109, 110, 112 og 115.

Torsdag 27. marts 2014 kl. 8.30 på Outrup Hotel ... vedrørende overkørslerne nr. 121, 124, 126, 126a, 127, 128, 128a, 129, 130, 131, 133, 134 og 138.

Forretningen fortsætter kl. 10.00 ... vedrørende overkørslerne nr. 141, 143, 146, 147, 148, 149, 160, 167 og 168.

Arriva TIB Vestbanen

Hjælp til at lokalisere deres placering kan fås i Arriva TIB Vestbanen, gyldig **mandag 17. februar 2014**.

I skemaet er alle de angivne overkørsler **sikrede**.

Km 3,4	ovk 13	Km 14,0	Hesselmed	Km 25,5	ovk 103
Km 3,4	Boulevarden T	Km 15,0	ovk 59	Km 27,3	ovk 117
Km 5,6	ovk 22	Km 15,1	Oksbøl	Km 27,7	Outrup
Km 6,8	ovk 27	Km 15,8	ovk 63	Km 27,8	ovk 119
Km 7,2	ovk 30	Km 16,2	Baunhøj	Km 28,6	ovk 122
Km 7,2	Hyllerslev T	Km 16,8	ovk 69	Km 29,1	Løftgård T
Km 8,4	ovk 35	Km 18,0	ovk 73	Km 31,2	ovk 137
Km 8,9	Janderup	Km 18,0	ovk 74	Km 31,9	ovk 139
Km 9,0	ovk 36	Km 18,4	ovk 76	Km 32,1	ovk 140
Km 9,7	ovk 39	Km 19,4	ovk 83	Km 32,2	Lunde
Km 10,5	ovk 45	Km 19,7	Jegum T	Km 35,8	ovk 158
Km 11,5	ovk 48	Km 21,9	ovk 90	Km 36,9	ovk 166
Km 11,8	Billum	Km 23,7	ovk 97	Km 37,3	ovk 170
Km 11,9	ovk 49	Km 23,7	Dyreby T	Km 37,6	Nørre Nebel
Km 12,1	ovk 50	Km 24,9	ovk 101	Km 37,7	ovk 171.
Km 12,4	ovk 52	Km 25,0	Henne		
Km 12,9	ovk 53				

Dato, sted og mellem togekspeditionssteder

Tirsdag 18. marts 2014 på Billum Kro: Ovk 31, 35, 36e, 37, 38, 42, 45, 48 = 8 ovk.

Boulevarden-Hyllerslev

Ovk 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 30 = 10 ovk.

Onsdag 19. marts 2014 på Billum Kro:

Billum-Hesselmed

Hyllerslev-Billum

Ovk 52, 52a, 54

= 3 ovk.

Onsdag 26. marts 2014 på Outrup Hotel:
Oksbøl-Jegum-Dyreby
Ovk 65, 67, 68, 69, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84,
86, 88, 89, 89a. = 16 ovk.

Jegum-Dyreby
Ovk 92, 94, 97a = 3 ovk.

Henne-Outrup
Ovk 104, 106, 108, 109, 110, 112, 115. = 7 ovk.

Torsdag 27. marts 2014 på Outrup Hotel:
Outrup-Løftgård-Lunde
Ovk 121, 124, 126, 126a, 127, 128, 128a, 129,
130, 131, 133, 134, 138 = 13 ovk.

Løftgård-Nørre Nebel
Ovk 141, 143, 146, 147, 148, 149, 160, 167, 168
= 9 ovk.
I alt 69 ovk

(BL)

UDLAND

To 6/2 2014 – sø 9/2 2014

Udflugt til egnen omkring Magdeburg

Turen gik til **Tyskland**, nærmere bestemt **Magdeburg**, hvor hovedmålet var at følge et fotogodstog med de to tidligere danske MY'er: MY 1138 og MY 1149.

(KB via BL)

To 6/2 2014

Mellem Næ og Pu

Vi startede med, at jeg blev hentet i **Næ** lidt over 8, hvorefter vi kørte mod **Rf**. I **Rf** kørte vi om bord på færgeren M/F Deutschland. Over ved **Rf** station kunne vi se, at en ICE også skulle med om bord, så vi måtte lige ned og se. Der var tale om DSB BR 605 520-5, som vi fik nogle billeder af, inden vi gik op på passagerdækket. Da vi kom til **Pu**, kørte vi eller mod syd uden stop.

Billedtekst: *DSB MY 1129 i Buchhorst*

På vej mod **Magdeburg** hvor vort hotel lå, kørte vi lige forbi **Buchhorst**, hvor Michael Frick, direktøren af Altmark Rail, har den ene førerrum fra DSB MY 1129 stående i forhaven, som vi lige skulle have nogle billeder af. I forhaven var også mange andre jernbaneeffekter som flere litra plader fra diverse tyske damplokomotiver og et hjulsæt fra et damplokomotiv og en lille havebane, så der var lidt at se på.

Hötensleben

Efter vi havde været i **Buchhorst**, kørte vi til **Hötensleben**, hvor at der ligger et grænsemuseum, hvor det længste stykke af Muren som skilte **Tyskland** i to befinder sig med sine 350 m. Der gik vi rundt, tog nogle billeder og så på det enorme bygningsværk, som havde en længde på 1.400 km. Efter have set det kørte vi ellers mod **Magdeburg**, men lige uden for **Hötensleben** var der et kæmpe hul i jorden, som var en brunkuls mine, hvor vi så på de to store maskiner, som var ved at grave brunkul ud.

Da vi kørte lidt videre var der en rasteplass lige ud til minen, hvor man havde opstillet to små 900 mm smalsporslokomotiver med vogne og en gravemaskine, som vi lige kiggede på. De to smalsporslokomotiver var henholdsvis fra **1953** og **1949**, så de havde nogle år på bagen. Efter vi havde set det, kørte vi ellers videre mod **Magdeburg** og vort hotel.

(KB via BL)

Fr 7/2 2014

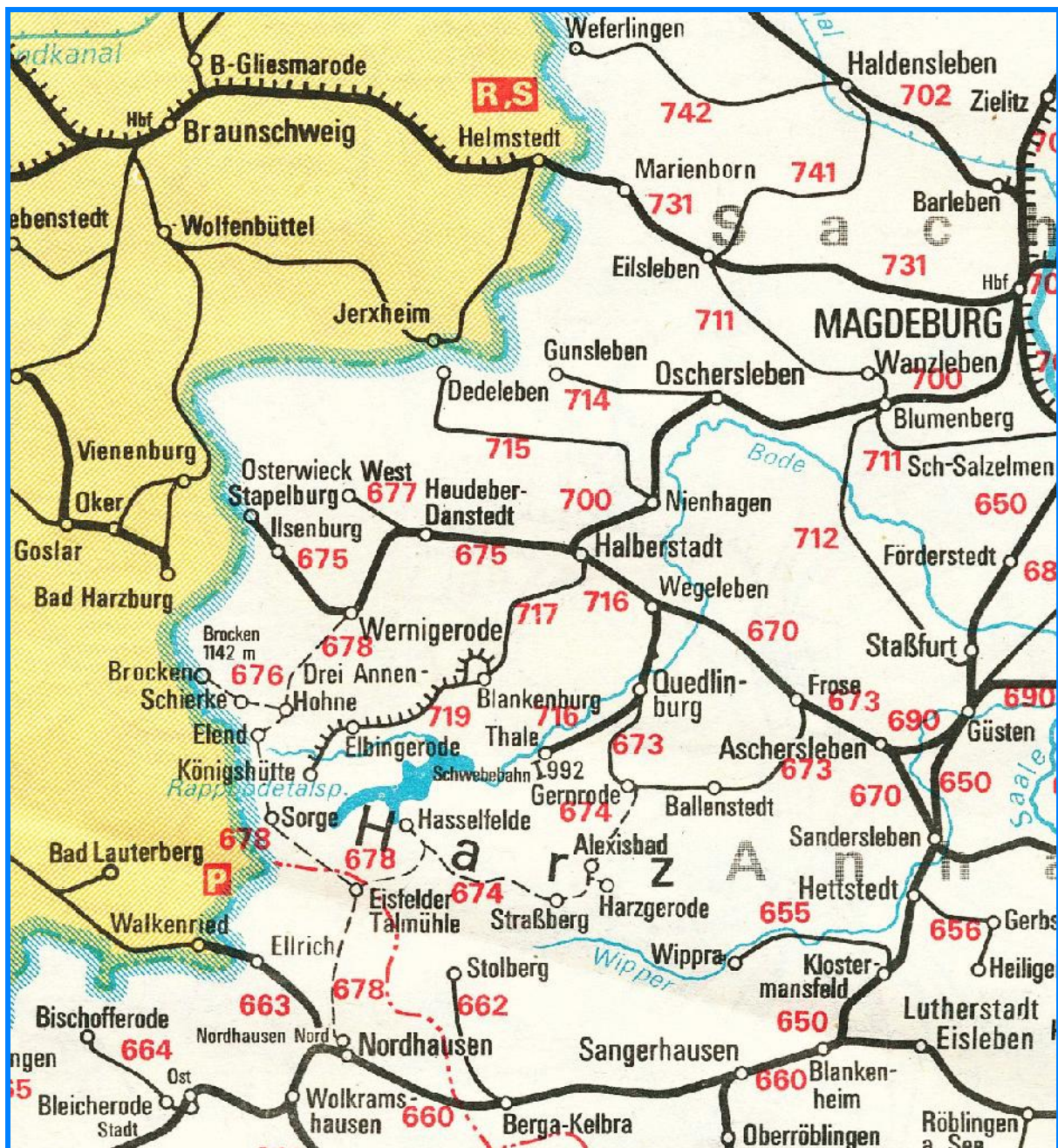
Bad Harzburg

Vi startede dagen tidligt. Da vi stod op ved halv 7-tiden, da vi skulle til **Bad Harzburg**, for at se på DB 218'er og en signalbro med ikke mindre end 6 armsignaler. Da vi kom til **Bad Harzburg** små regnede det lidt. Vi satte bilen ved dänische Bettenlager, som lå lige ved stationen.

Da vi kom ned på perronen, holdt DB 928 617 og DB 218 473-7 med regionaltoget til **Hannover** med inden afgang kom DB 648 770. Da den var ankommet blev der sat signal for regionaltoget med DB 218 473-7 mod **Hannover** ud under de 6 armsignaler. Da den var ude af syne, gik vi i ly for små regnen under perrontaget, og lidt efter blev der sat signal for DB 928 617 mod **Braunschweig**. Derefter var der ret stille på stationen, indtil at der 9:15 skulle ankomme det næste regionaltog fra **Hannover** med DB 218'er, så da det var ved at være tid, gjorde vi os klar. Desværre var der igen sol, som ASN gerne ville

have, da den var gemt bag skyerne. Det første, vi så komme, var DB 628 599 fra **Braunschweig**, men lige efter var DB 218 447-1 med regionaltoget fra **Hannover**.

Efter ankomst fik så DB 648 770 afgå uden passager. Da den var afgået, tog vi lige lidt billeder af regionaltoget med DB 218 447-1, inden vi besluttede at sige det var det, da der ikke var nogle tegn på, at der ville komme nogen sol.



Hjælp til at finde byer

Braunschweig	731	Helmstedt	Weferlingen 742	Haldensleben
Bad Harzburg	Vienenburg	Stapelburg	ej vist	Wernigerode 675
Brocken	Drei Annen	Hohe	Halberstedt	700
678	Nordhausen	660	Wegeleben	670
			Aschersleben	Sangerhausen

Kilde: Übersichtskarte zum Kurzbuch der Deutschen Reichsbahn, juli 1990

(BL)

Harzer Schmalspurbahnen

Derfor satte vi kursen mod **Wernigerode**, hvor vi ville se på lidt smalsporsdamp mellem **Wernigerode** og **Brocken**. Da vi kom til **Wernigerode**, havde jeg kigget i planerne for damperne mod **Brocken**, og kunne se at der skulle afgå en 9:42 fra **Wernigerode** mod **Brocken**, så vi besluttede at komme foran den og tage den før og efter **Drei Annen Hohe**. Da vi skulle igennem **Wernigerode**, mødte vi damperen ved **Wernigerode** Hochschule, da vi kunne hører, at der blev fløjtet afgang, og flugte den frem til en overkørsel ved Hasserode i udkanten af **Wernigerode**, hvor vi kunne se den puste forbi os.

Derefter var det ellers op af bakke til **Drei Annen Hohne**, hvor det ellers var en stigning på over 10 % nogle steder.

Drei Annen Hohne

Da vi kom et en overkørsel godt 2 km fra **Drei Annen Hohne**, hvor det så udmærket ud til at tage damperen. Vi var kommet langt foran den, da den undervejs har en meget snoet rute på af bjerget.

Da vi kunne hører igennem skoven, at den var på vej, stod vi klar, og det kunne da også tydelig høres, at der skulle arbejdes for at komme på af bjerget. Da den passerede os, kunne vi se at det var DR 99 222 med 8 passagervogne. Hvorefter det ellers gik videre mod **Drei Annen Hohne**, hvor den havde et ophold, inden den fortsatte videre mod **Brocken**.

Imens fortsatte vi lidt videre og fandt et fint sted lige uden for **Drei Annen Hohne**, hvor der var et stort åbent stykke, hvor at banen mod **Brocken** og **Nordhausen** delte sig. Der stod vi ellers, og ventede på at DR 99 222, skulle dukke op.

Da klokken var 10:30 kunne vi høre, at der blev fløjtet afgang, og lidt efter kom den frem bag træerne, og i det sammen var solen også lige kommet frem, så det så godt ud, da den måtte have lidt at leve af, for at kunne komme op af bakken.

Da den så var passeret, kørte vi tilbage til det første sted, hvor jeg havde spottet to andre jernbaneentusiaster, som havde stået længere ude af en vej fra, hvor vi tidligere havde stået, så det skulle vi lige undersøge. Vi fandt frem til et rigtig fint sted, hvor banen løb nede i en dal på et længere stykke, hvor man kunne få en lille overgang med led og et skilt, hvor der stod 500m over havoverfladen. Efter planen skulle der først have kommet en skinnebus fra **Drei Annen Hohne**, men den dukkede aldrig op.

Da vi kunne høre den næste damper mod **Brocken** – lidt forsinket kæmpe sig op af bjerget, var vi ellers klar og fik igen nogle fine billeder og masser af damp af DR 99 7239-9 med 8 personvogne.

Derefter var det ellers igen til **Drei Annen Hohne**, hvor vi stod samme sted om tidligere. Da vi passerede **Drei Annen Hohne** station, holdt skinnebussen, som ikke var dukket op. Da vi kom til fotostedet, kom jeg i snak med de to andre jernbaneentusiaster, som viste sig at være to englænder fra **Newcastle**, som var fløjet til **Berlin** og var så kørt til **Harzer Schmalspurbahnen** for at se på damp.

Da DR 99 7239-9 så fik afgang fra **Drei Annen Hohne**, var solen igen med os, og vi fik sol på hele toget igen.

Da så toget var passeret, kørte vi tilbage til **Drei Annen Hohne** station, hvor jeg lige skulle have nogle billeder, inden vi måtte videre. På vej ned af bjerget indhentede vi skinnebussen, som vi måtte holde tilbage for ved en overkørsel ved **Wernigerode Westerntor**, inden vi kunne forsætte videre mod **Weferlingen**.

Harzer Schmalspurbahnen

Banen hjemmeside findes på linket <http://www.hsb-wr.de/startseite/> (BL)

Billedtekst: *Altmark Rail MY 1149 i Weferlingen*

Efter godt en times kørsel fra **Wernigerode** kom vi til **Weferlingen**, hvor vi ventede på, at Altmark Rail MY 1149, skulle hente 20 Eanos, som skulle bruges til fotogodstoget dagen efter, som vi skulle deltage i. Vi havde fået at vide, at den skulle ankomme solo med MY 1149 til **Weferlingen** kl. 13:30, så vi gjorde os ellers klar. Da overkørselen ved indkørselen til stationen lige pludselig gik igen, troede vi at det var den, men blev noget overrasket, da det nemlig var en lille rød trolje fra **Lappwaldbahn**, som kom trillede ind på stationen.

Lidt kunne man hører en velkendt lyd i det fjerne. Fra banen fra **Haldensleben** kom MY 1149, og trillede langsomt frem til indkørselssignalet, hvor den holdt et øjeblik, inden den kørte frem til et sporskifte, som lige skulle låses op, så de kunne ranger over til vognene. Da sporskiftet var låst op, satte rangisten overkørslen igen, og fortsatte videre over til de 20 Eanos, hvor der blev koblet på vognene. På fronten af MY 1149 havde man i dagens anledning, sat et fint skilt på fronten, hvor det stod "60 Jahre MY". I forbindelse med at det var 60-årsdagen for leveringen af DSB MY 1101 søndag 7. februar 1954.

I mellemtiden var der dukket en anden MY op, nemlig MY 1127 ellers næsten; det er nemlig nummerpladen på Michael Fricks bil (ejereren af Altmark Rail), der var også dukket mange andre GM-entusiaster op. Mens vi ventede på, at de havde fået luft på de 20 Eanos vogne, kunne vi tage en masse billeder af det 600 t tunge tog på 339 m på opstillingssporene uden at tænke på, at der nogle tog lige med det samme.

Da **Weferlingen** er en godsbanestation og ikke bliver trafikeret af persontog. Man er i øvrigt nødt til at lave omløb i **Weferlingen**, da det er en sækbanegård. Da man endelig havde fået luft på hele toget og lavet bremseprøve, var man nødt til at trække ud af **Weferlingen** mod **Haldensleben** for at kunne komme over i de spor, hvor de kunne komme videre mod **Helmstedt**.

Billedtekst: *Altmark Rail MY 1149 mellem **Weferlingen** og **Helmstedt***

Så efter de havde trukket ud af sporet mod **Haldensleben** og trukket tilbage i et spor, hvor de kunne komme mod **Helmstedt**. Kørte vi ud af strækningen mod **Helmstedt**.

På vej ud af strækningen kørte vi forbi en mine, hvor man graver efter salt, som sendes ud med jernbanegods. Saltet sælges under navnet SALDORO. Vi kørte ud til et sted ved en lille ubevogtet overkørsel inden i en skov mellem **Grasleben** og **Mariental**, som vi tidligere havde undersøgt, da vi kørte til **Weferlingen**. Da vi stod klar og kunne høre, at den var på vej, kom Michael Frick i hans MY 1127, som han hurtigt hoppede ud af – måske for hurtigt, for da MY 1149 næsten var henne ved overkørslen, hvor Michael Frick stod, begyndte hans bil at trille direkte mod overkørslen, så han fik noget travlt lige pludselig med at få den stoppet, inden at den kom ud i overkørslen, men det lykkedes for ham at stande den, inden at Altmark Rail MY 1149 havde kollideret med MY 1127!

Efter at MY 1149 havde passeret overkørslen med de 20 Eanos, var han kørt igen. Vi fortsatte ellers efter toget og fangede den igen i udkanten af **Helmstedt**, hvor det blæste en del, så man var nødt til at holde på sit videostativ; ellers var det blæst væk.

Da den var passeret os, var den nødt til at stoppe, da den skulle passere en overkørsel, som først skulle tændes. Vi kunne lige fange den igen, imens de fik tændt for overkørslen og fortsatte mod **Helmstedt** station. Imens fortsatte vi ud mod hovedstrækningen, for at fange den igen og havde fundet en stationsby ud af hovedstrækningen, som hed **Wefensleben**, men inden skulle vi lige igennem **Helmstedt**, hvor det lokale brandvæsen var ved at sikre et bygningshegn i at vælte ud på vejen grundet den kraftige blæst.

Wefensleben

Da vi kom ud til **Wefensleben**, mødte vi en meget faldefærdig stationsbygning med pakhus, som vist ikke havde været beboet i mange år. Da vi kom ud på perronen, var der sat signal, så det var bare om at få gjort udstyret klar, og kort efter kom så MY 1149 med de 20 Eanos mod **Magdeburg-Sudenburg**.

Da den så var passeret, begyndte jeg at pakke sammen, men heldigvis fik jeg kigget ud af strækningen, hvor jeg fik set et godstog mod **Helmstedt** i sporet tættes på os, så vi skyndte os at komme under banen og over på den anden perron på den modsatte side, hvor vi lige nåede at få gjort os klar, inden at godstoget kom. Godstoget var fremført af MTEG 142 001-7, som mere ligner et museumstog; den er dog fra **1962**. Godstoget, som den kom med, bestod udelukkende af Volkswagen-biler, og lige efter kom der endnu et godstog med Volkswagen-biler. Denne gang var det med Sunrail 140 002-7 – også mod **Helmstedt**. Kort efter kom DB 101 058-6 med et intercitytog mod **Magdeburg**.

Da den så var passeret, ventede jeg lige lidt, hvis der nu skulle komme et godstog, mens at **ASN** hentede bilen, men der kom intet, så vi kørte videre og satte kursen mod **Haldensleben**.

GM i Haldensleben

Da vi kom til **Haldensleben**, kørte vi ned til hvor at de dansk-tyske MY'er holder til. Forinden måtte vi dog lige finde ud af at komme ind til dem, da der var et højt hegn i vejen, og der var igen på værkstedet, så porten var heller ikke åben. Heldigvis fandt vi et rimeligt stort hul i hegnet, som vi kunne komme igennem.

Inde på området holdt først Scandic Rail Partners MY 1148, Altmark Rail MY 1155, Cargo Logistik Rail-Service MY 1151 og Altmark Rail MY 1143, hvor det tydeligt kan ses, at den har stået ude længe, da den næsten var helt grøn. Ved siden af MY'erne stod der to MAK lokomotiver, den ene var Eichholz lok 2, og den anden var L & W 346 003, mens der også på området stod LWB V60-106.

Heldigvis fik vi set, da vi kiggede på LWB V60-106, at der helt nede for enden af sporet stod en MY'er mere, som viste sig at være Altmark MY 1127, som var godt gemt bag nogle vogne, og stod ikke særlig fotogen, men billeder fik man da af den.

Efter vi havde taget den, var vi færdige, og det var også ved at blive mørkt, så vi gik tilbage til bilen, og kørte mod hotellet i **Magdeburg**.

Magdeburg-Sudenburg

Da vi kom til **Magdeburg**, skulle vi lige finde det sted, hvor vi skulle mødes dagen efter til udflugten med fotogodstog. Efter det, vi havde fået at vide, skulle vi mødes ved **Magdeburg-Sudenburg**, som vi lige først skulle finde, da der var flere forskellige stationer i **Magdeburg**, men det lykkedes os at finde stationen.

Ved stationen ligger der en overkørsel, hvor bommene var nede, da vi kom. Der vi holdt i over et kvarter, imens kom det ene tog efter det andet forbi. Der nåede at passere mindst fire godstog og to persontog, mens vi holdt der, indtil vor tålmodighed var brugt op, så vi vendte om, som de fleste andre i køen også gjorde. Vi fandt dog MY 1149 med de 20 Eanos et stykke væk fra stationen ved kommandoposten, så vi viste nogenlunde, hvor det var, vi skulle mødes næste morgen, imens kunne vi stadig se, at bommene var ned ved overkørslen, og der var der gået over 25 min. Derefter kørte vi tilbage til hotellet efter en lang dag.

(KB via BL)

Lø 8/2 2014

Magdeburg-Sudenburg

Billedtekst: *Altmark Rail MY 1149 og Cargo Logistik Rail-Service MY 1138 med fotogodstog*

Billedtekst: *MY 1138 og MY 1149 i Magdeburg-Sudenburg*

Dagen startede med at vi skulle mødes ved **Magdeburg-Sudenburg**. Da vi kom forbi kommandoposten ved **Magdeburg-Sudenburg**, kunne vi se at Altmark Rail MY 1149 med de 20 Eanos stadig holdt samme sted som dagen før. Vi kunne se at Cargo Logistik Rail-Service MY 1138 også var kommet, og at der lidt, lige over for MY 1149, stod en større gruppe og kiggede over muren ind til MY 1149. Ved kommandoposten holdt Michael Fricks bil med nummeret MY 1127, så vi viste, at det var deromkring, vi skulle mødes. Vi satte bilen og gik over til gruppen ved kommandoposten, som var ved at tage veste på. Vi fik informationerne om dagens udflugt, og der blev afregnet. Der var mellem 25-30 deltager, der var mødt op til udflugten. Imens mødtes vi med dansk-tyskeren Ulf Häger, som kørte sammen med os under udflugten.

Inde på opstillingssporene fik vi nogle billeder af MY 1138 + 1149 med de 20 Eanos i morgensolen. Mens vi stod og snakkede med deltagerne på udflugten, som primært var tyskere, der var også to fra Belgien, men ellers ASN og jeg som de eneste danskere. Da vi ventede på at se, når MY 1138 + 1149 trak ud, så de kunne komme over i afgangssporet, passerede først 2 DB 295 med en meget nymalet T66. Lidt efter kom DB 155 115-9 med et godstog, og kort efter kom EVB 193 804-2 (Vectron) med et containergodstog langsomt trillede forbi.

Lidt efter at den var passeret, begyndte MY 1138 + 1149 at rykke på sig og begyndte at trække stammen ud, så de kunne rangere over i afgangssporet. Imens gik vi over til bilen sammen med Ulf Häger, som var vor navigatør til fotostederne, mens jeg indkodede stederne på gps'en, som jeg havde taget med.

Billedtekst: *MY 1138 og MY 1149 mellem Dodendorf og Halberstadt*

Første stop var Dodendorf

Mens vi var på vej dertil, blev vi enige om at køre videre, da fotogodstog allerede var godt 10 minutter forsinket, og Ulf havde tidligere været ude for, at de blev bedt om fra driften om at fortsætte, selv om de skulle have været stoppet. Der var nemlig indlagt et fotostop på 10 minutter i køreplanen.

Da vi passerede **Dodendorf**, hvor der var flere af turdeltagerne, der var klar, fortsatte vi videre mod **Blumenberg**, som var vigtig for os at nå, da der på stationen var mulighed for at tage toget med fire armsignaler, vandkran, vandtårn og kommandopost i samme billede.

Vi var da også kun lige ankommet og havde gjort os klar, da den kom i rimelig høj fart ind på **Blumenberg** station, hvor den havde et ophold på 25 minutter, inden den fortsatte videre. Under opholdet kørte vi ned af en lille grusvej ned til den anden ende af stationen, hvor den holdt, hvor der igen var armsignaler. Vi valgte at blive der og tage den, når den fortsatte videre. I **Blumenberg** skulle den overhales af to Lint fra HEX (HarzElbeExpress), inden fotogodstoget fik signal til at fortsætte videre.

Da det var kørt, var det ellers videre til næste sted, som var **Groß Quenstedt**, hvor der var indlagt et fotostop, men da vi kom dertil, var toget der allerede og var ved at fortsætte videre mod **Halberstadt**. Vi nåede dog lige at få lidt hurtige billeder, inden vi ellers kørte ind til **Halberstadt**.

Billedtekst: *MY 1138 og MY 1149 mellem Halberstadt og Aschersleben*

Halberstadt, Wegeleben og Nachterstedt-Hoym

I **Halberstadt** var der godt en times ophold, inden at den skulle fortsætte. Imens var der god tid til at fotografere toget fra alle tænkelige vinkler, hvor flere af turdeltagerne var kravlet op i en lysmast, mens andre var mere trykke på landjorden.

Da det var ved at være tid til afgang, fortsatte vi videre ud af strækningen til **Wegeleben**, hvor toget havde et fotostop på næsten 30 minutter. Jeg havde taget opstilling lidt før stationen, hvor banen slår en stor kurve ind til stationen sammen med flere andre, som havde sat det helt store udstyr op med flere stiger lige bag ryggen på mig. Mens vi stod og ventede på MY 1138 + 1149, kom der først HTX 648 285-4 mod **Thale**, og lidt efter kom der endnu en – nemlig HTX 648 278-9 mod **Halle**.

Godt 10 minutter efter kom MY 1138 + 1149 med fotogodstoget i en passende fart rundt i kurven og ind på stationen, hvorefter vi kørte ned i enden af stationen for at tage nogle billeder, inden vi fortsatte videre mod **Nachterstedt-Hoym**, hvor der igen var ophold. Ulf havde fundet et fotosted på en bro lidt fra **Nachterstedt-Hoym**, som vi skulle ud til. Vejen ud til broen var nem nok det meste af vejen; dog var det sidste stykke derud nok mere tiltænkt cyklister, for det var nogle betonplader vi kørte på. Det sidste stykke var på grus, men vi nåede lige der ud til i sidste øjeblik, så vi kunne få nogle billeder

Derefter kørte vi ind til **Nachterstedt-Hoym** station, hvor vi kørte op på en bro lige ved stationen. Hele broen var fyldt med de andre deltagere på turen. Efter at HEX 648 287-0 var ankommet til **Nachterstedt-Hoym** station mod **Halberstadt**, fik MY 1138 + 1149 afgang videre med god lyd på forbi den gamle stationsbygning og kommandopost, som godt kunne bruge en kærlig hånd.

Billedtekst: *MY 1138 og MY 1149 mellem Aschersleben og Staßfurt*

Aschersleben Güsten

Næste stop var **Aschersleben**, hvor vi ville se, når MY 1138 + 1149 ankom til **Aschersleben** station.

Da vi fik sat bilen og kom over til stationen, havde de første deltagere på turen opsat deres udstyr; dog undrede det os, hvor det var, at de blev af, da de ikke var kommet til tiden. Vi viste bare ikke, at de ventede lige uden foran stationen på et vigespor på afgang. Da bommen endelig gik ned, kom de også med rigtig lækker GM-lyd igennem **Aschersleben** station og fortsatte videre ud af strækningen.

Derefter var det ellers tilbage til bilen for at komme videre til det næste fotosted, som var i **Güsten**.

Da vi kom til **Güsten**, var MY 1138 + 1149 langsomt på vej ind på stationen. I **Güsten** var der igen et ophold i 20 minutter, inden de fortsatte videre.

Efter vi havde taget nogle billeder af den på stationen, fortsatte vi videre ud af strækningen mod **Staßfurt**, hvor vi lidt inden **Staßfurt** fandt en lille vej, som førte op til banen. Der kunne vi se, at der stod nogle damplokomotiver lidt længere ude af strækningen mod **Staßfurt**, som vi gik over til. Men på vejen derover kunne vi høre, at MY'erne fløjtede afgang fra **Güsten**, som kun lå 3 minutter borte med tog, fra hvor vi stod, så mens ASN og Ulf skyndte sig ned til damplokomotiverne, så de kunne blive fotografiet sammen med fotogodstoget, kravlede jeg op på en fladvogn, hvor jeg lige kunne nå at få sat videoudstyret op, inden de kom trillende forbi.

Da de så var passeret, skulle jeg lige over og have billeder af de tyske damplokomotiver, som var DR 50 3556-3, DR 52 8161-3 og DR 50 3700-7. Ingen af dem var driftsklare. De tilhører Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt, som har flere damplokomotiver både driftsklare og hensatte omkring deres remise, som lå et lille stykke derfra. Efter jeg havde fået billeder af maskinerne, fortsatte vi videre mod **Staßfurt**.

Billedtekst: *MY 1138 og MY 1149 mellem Staßfurt og Schönebeck-Salzelmen*

Staßfurt og Eggersdorf

I **Staßfurt** holdt AVG (Ascherslebener Verkehrsgesellschaft) V90 002, som jeg lige skulle have et par billeder af, inden vi kørte videre.

I **Staßfurt** var der igen et ophold denne gang på 40 minutter, hvor vi var oppe og tage MY 1138 + 1149, som holdt ved kommandoposten og ventede på at kunne komme videre.

Efter vi havde taget nogle fotos af dem ved kommandoposten, kørte vi over til en bro lidt derfra, hvor der allerede stod nogle af turdeltagerne. Der ventede vi så på, at MY 1138 + 1149 fik afgang med de 600 tons på krogen.

Inden kom dog DB 642 719-8 sammenkoblet med en anden ukendt DB 642 mod **Magdeburg**, inden at MY 1138 + 1149 kunne fortsætte videre mod **Magdeburg**.

Efter de havde fået afgang og var passeret broen med rigtig lækker GM-lyd, fortsatte vi videre efter den. Vor plan var at tage den efter **Eggersdorf**, hvor fotogodstoget havde et ophold på 10 minutter, men

da vi fik kigget i køreplan, fandt vi ud af, at de skulle ankomme til **Schönebeck Güterbahnhof** kl. 14:55 som tog DGS 91008 og skulle fortsætte som tog DGS 95445 kl. 14:50. Derfor måtte de køre lidt før tid fra **Eggersdorf**, for at kunne nå til **Schönebeck Güterbahnhof** til kl. 14:50

Vi prøvede at indhente dem og var heldige, at de skulle holde for stop i **Schönebeck-Salzelmen**, hvor der ca. 500 m fra stationen lå en lille overgang til cykler og fodgængere, som vi skyndte os hen til. Her fik vi set dem afgå videre mod **Magdeburg-Rothensee**, hvor at man kobledede Cargo Logistik Rail-Service MY 1138 af, så Altmark MY 1149 overtog toget, for at trække det til Weferlingen.

Billedtekst: *Altmark Rail MY 1149 mellem Magdeburg-Rothensee og Weferlingen*

Banen mellem Haldensleben og Weferlingen

Imens man var i gang med at frakoble MY 1138, var vi kørt til **Barleben**, hvor vi var nogle af de første, som havde taget fotoopstilling der.

Inden at MY 1149 kom med det 600 tons tunge godstog, kom lige DB 642 693-5 mod **Haldensleben**. Da vi kunne høre, at der var en MY'er på vej, stod vi klar sammen med mindst 15 andre GM-entusiaster, som deltog i udflugten. Efter at MY 1149 med de 20 Eanos-vogne var passeret, fortsatte vi videre og havde indhentet den lige syd for **Haldensleben**, hvor vi fangede den fra en bro ved **Wedringen**.

Her løber banen langs **Mittellandskanal**, som der var isflager på. Efter vi havde fanget den der, fortsatte vi videre efter den.

I **Haldensleben** måtte vi holde tilbage for den i en overkørsel, men mens vi holdt der, havde både **ASN**, **Ulf** og mig forladt bilen for at kunne få nogle billeder af den, da den afgik fra **Haldensleben** mod **Weferlingen**. I mens stod bilen helt uden passager eller fører i køen ved overkørslen, men vi var tilbage i bilen, inden at bommen var gået op.

Banen mellem **Haldensleben** og **Weferlingen** er en godsbanen, hvor at maksimumhastigheden var 50 km/t. Lige inden **Süplingen** var der en overkørsel, som skulle tændes manuelt, så der ventede vi på, at MY 1149 skulle dukke op. Der gik da heller ikke lang tid fra, da vi var ankommet, til at MY 1149 kom til overkørslen. Rangisten kravlede ned og fik sat overkørslen i gang, så de kunne komme videre.

Efter vi havde fotograferet den der, fortsatte vi efter den, og var igen foran den ved **Bodendorf**, hvor vi på den nedlagte station fandt en lille ubevogtet overkørsel, hvor vi fangede den. Derefter fortsatte vi efter den og var igen foran den **Ivenrode**, hvor vi fangede den lidt uden for **Ivenrode** mod **Weferlingen**.

Billedtekst: *Altmark Rail MY 1149 i Weferlingen*

Weferlingen

Efter vi havde fået den der, kørte vi direkte til **Weferlingen**, hvor at vi havde udset os et fotosted ved indkørslen til **Weferlingen**, hvor banen næsten drejer 90°. Da vi kom til **Weferlingen**, var vi i rimelig god tid, så vi havde god tid, til at nå ud til fotostedet, som lå ca. 500 m fra stationsområdet.



Ude ved fotostedet lå der lige bag os nok det mest sikre hønsehus bygget af gammelt grænsehegn fra **Øst- og Vesttyskland**. Vejret var også blevet mere mørkt, og det begyndte at småregne.

Da vi kunne høre, at MY 1149 var på vej, gjorde vi os klar og kun-



ne tydeligt høre, hvordan den arbejdede for at få det 600 tons tunge godstog op af bakken. Dog var den nød til at stoppe for rødt ved indkørslen til **Weferlingen** til stor glæde for os, så vi lige kunne få lidt ekstra billeder af det 340 m lange godstog, som man kunne se hele vejen rundt i kurven, den holdt i. Da den så fik tilladelse til at fortsætte frem til overkørselen lige før stationsområdet, der så skulle tændes manuelt, og sporskiftet ind til, hvor vognene skulle sættes, skulle låses op, satte den i gang fra indkørselssignalet. Der måtte arbejdes godt fra MY 1149 og også sandes for at kunne få trukket toget både op ad bakken og rundt i kurven på de regnvåde skinner hen til overkørselen.

Efter at de havde fået aktiveret overkørslen og låst sporskiftet op, fortsatte MY 1149 det sidste stykke ind på stationen, hvor MY 1149 blev frakoblet.

Da vi kom tilbage til bilen, kørte vi ned til stationen, hvor at **LWB** (Lappwaldbahn) havde flere af sine maskiner stående. Blandt nogle af dem var **LWB T66 026-4** og **LWB 225 806-9**. Samtidig var MY 1149 på vej ned til overkørselen for at køre solo tilbage til **Haldensleben**. Imens sagde vi pænt farvel til **Ulf Häger** og til **Michael Frick**, inden vi satte kursen mod vort hotel i **Magdeburg** efter en meget lang dag.

Halberstadt

Da vi havde pakket vore ting på vort hotel i **Magdeburg**, kørte vi mod **Bad Harzburg** igen.

På vej til **Bad Harzburg** kom vi igennem **Halberstadt**, som vi dagen før havde været forbi. Der havde jeg set et spændende 3-vognsmotortogsæt, som jeg gerne ville have haft et billede af, men der havde ikke været tid til det, måtte det blive en anden gang. Nu var der tid. Området, hvor at 3-vognsmotortogssæt stod, hed Verkehrrs Industrie Systeme Halberstadt, der laver man vedligeholdelsesarbejde på LINT type 41 og 27 for HEX (HarzElbeExpress). Der laves også ombygninger af diverse materiel som sporvognene i **Helsinki**, som man er i gang med frem til udgangen af **2014**.

Tre vognsmotortogssæt udenfor havde litra SN84-003 og er tidligere DB 614 013/914 007/614 014, som er moderniseret på værkstedet hos Verkehrrs Industrie Systeme i Halberstadt. Den er et ud af otte sæt, der er købt af det polske jernbaneselskab Koleje Slaskie (Silesian Jernbaner) og skal moderniseres, inden de sendes til **Polen**. Der stod også en ukendt DB 614-motortog, som ventede på at komme ind på værkstedet og blive moderniseret. Efter jeg havde fået nogle fotos, kørte vi videre mod **Bad Harzburg**.

Bad Harzburg og Oker

Da vi kom til **Bad Harzburg** og havde parkeret, gik vi ned til perronerne, hvor der skulle have holdt en DB 218'er, men der holdt kun DB 628 613 til **Braunschweig**. ASN gik tilbage til bilen for at hente køreplanen, imens gik jeg ud ad perronen på vej ned til signalbroen. Pludselig fik jeg set, at en DB 218 med et regionaltog fra **Hannover** var på vej ind mod stationen, så jeg løb ud ad perronen for at kunne få toget med fin morgensol på hele signalbroen. Det var DB 218 470-3 med regionaltog fra **Hannover**, som vi helt havde glemt kom senere om **søndagen** end de andre dage.

Da ASN var kommet tilbage og var kommet ned for enden af perronen, hvor jeg stod, var han lidt irriteret over, at vi havde glemt, at den skulle være ankommet senere. Da der 20 minutter efter var afgang, var solen desværre lettere gemt bag en sky, så vi håbede, at der på det næste tog ville være bedre sol.

Lidt efter, at regionaltoget til **Hannover** var kørt, afgik DB 628 613 mod **Braunschweig**. Derefter ventede vi på det næste regionaltog fra **Hannover** med DB 218'er.

Da klokken var 9:11, ankom det næste regionaltog med DB 218 473-7. Dog heller ikke med sol på signalbroen.

Lige efter kom så regionaltoget fra **Braunschweig** med DB 928 596. Da der ikke ville ske noget, før regionaltoget skulle afgå fra **Bad Harzburg** halvanden time senere, kørte vi lige til **Oker**, hvor vi havde fået at vide af Ulf Häger, at der skulle være nogle armsignaler.

Så vi kørte hurtigt til **Oker**, som lå et lille kvarters kørsel fra **Bad Harzburg**. Da vi kom til **Oker**, var der ikke nået spændende at se. Der kom en enkelt DB 648 forbi, men ellers var der kun nogle godsvogne, så vi vendte om, og kørte tilbage til **Bad Harzburg**.

Da vi kom tilbage til **Bad Harzburg**, mødte vi to andre jernbaneentusiaster, som havde været med på udflugten dagen før, som kom fra **Belgien**. Vi faldt i snak med dem, mens vi så da DB 218 473-7 afgik med regionaltoget mod **Hannover** med fin sol på hele signalbroen.

Vi ville lige vente på det næste regionaltog fra **Hannover** med 218'er, inden vi ville køre mod **Danmark**. Da det var tid, var vi så heldige at både DB 928 613 fra **Braunschweig** og DB 218 451-3 fra **Hannover** havde parallelkørsel indkørsel til **Bad Harzburg** med rigtig fin sol på hele signalbroen, så både mig og ASN ønske gik i opfyldelse. Derefter flugtes vi sammen med de to belgiere op til bilen, hvor vi sagde pænt farvel til dem og kørte mod nord.

Fallersleben (Wolfburg)

Vi kørte lige forbi **Fallersleben**, som ligger lige udenfor **Wolfburg**. Det er der, hvor Volkswagen (VW) har sit kæmpe store fabriksområde, som har deres helt egen rangerbanegård. Der havde vi fået oplyst, at man skulle kunne se de gamle DB 140'er, som lige så stille er ved at blive udrangeret.

Da vi kom dertil, var der ingen DB 140'er at se. Vi så kun to DB 261 (Gravita) og Vossloh G6 (650 077-7), nogle containervogne og en masse bilvogne, men ingen DB 140'er – desværre.

Derefter kørte vi lidt uden for **Fallersleben**, hvor banerne løber over hinanden. Der så vi først ArcelorMittal 145-CL002 med tankvogne, som også var det eneste godstog, vi så. Derefter kom der nogle ICE'er, nogle regionaltog med DB 112'er og et enkelt intercitytog med DB 120 127-6 i front.

Derefter kørte vi videre mod nord.

Maschen

Da vi var ved at være i **Hamburg**, drejede vi lige ind forbi **Maschen** for at se **Europas** største rangerbanegård, og den er stor.

Da vi havde parkeret bilen og var kommet op på broen, som løber over hele området ved lokomotivdepotet, holdt der en masse DB 155'er, 151'er, 145'er og 185'er i række op og i række ned. Vi kunne se nogle DB 261 (Gravita) og 295'er længere væk fra broen. Vi så også DB Schenker EG 3112, som lige rangerede ud forbi broen. Der holdt selvfølgelig godsvogne overalt, så der var rigeligt at kigge på. Imens rangerede DB 296 037-5 vogne op på rangerbjerget.

Mens at ASN var gået tilbage for at hente bilen, kom DB 151 098-1 og en ukendt 151 med et godstog ind på et af de mange opstillingsspor.

Hjemtur til Danmark

Da det også var begyndt at små regne og var blevet lidt mørkt, kørte vi mod **Pu**, hvor det regnede hele vejen undervejs.

På færgen måtte jeg lige have et billede af ASN's to flasker rødvin, som var udsmykket med 50-års-jubilæet for de ungarske M61'er i **2013**, som ASN havde fået af tyskeren Klaus Korbacher, der var en af deltagerne på udflugten om **lørdagen**.

Da vi så var nået til **Næ**, hvor jeg blev sat af, kunne man se tilbage på en rigtig herlig og sjov tur, man har oplevet med godt vejr og i godt selskab.

(KB via BL)



DIVERSE

On 5/3 2014

Stor tilfredshed hos rejsekortkunderne

Antallet af rejsekort er mere end tredoblet fra 2012 til 2014, og siden august sidste år er der blevet udstedt mere end 6000 rejsekort om ugen. Samtidigt er kunderne så tilfredse med rejsekort, at de gerne anbefaler det til andre.

Med et rejsekort i hånden siger man, som bekendt, farvel til det gamle billetsystem og samler rabatter og fordele i ét kort. Og det er rejsekortkunderne godt tilfredse med.

Syv ud af 10 (71 procent) af rejsekorts brugere synes nemlig så godt om den nye måde at betale for rejsen på, at de vil anbefale rejsekort til andre, og 79 procent mener, at det er en god idé med et rejsekort til at samle den kollektive trafik.

Det viser en undersøgelse blandt brugere af rejsekort foretaget af Epinion.

660.000 danskere bruger pr 1. marts 2014 rejsekort, og i 2013 foretog de tilsammen mere end 30 millioner rejser med det digitale rejsekort, der kan benyttes i både bus, tog og metro.

"Undersøgelsen viser, at de kunder, der rejser på rejsekort, er mere positive over for det nye system med check-in og check-ud end de, der rejser med klippekort eller fysisk billet," siger Christian Linnelyst, salgschef hos DSB.

Selvom de fleste af brugerne (72 procent) kun har haft deres rejsekort i mindre end et år, og derfor har skullet lære både kortlæsere og 'optankning' at kende, er de tilfredse med den nye måde at betale for rejsen på.

En million rejsekort i 2014

"I 2013 udstedte vi næsten en halv million nye rejsekort, og vi er glade for, at danskerne så hurtigt har taget det nye system til sig. I 2014 forventer vi, at antallet af udstedte rejsekort vil passere en million," fortæller Christian Linnelyst.

Undersøgelsen viser også, at de kunder, der kun benytter sig af den digitale billet, når de stiger på toget, bussen eller metroen, er de mest tilfredse, uanset hvor meget de rejser med kollektiv trafik.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 5. marts 2014**
(JSL via BL)

Fakta om undersøgelsen

Faktaboks

Undersøgelsen er gennemført af analyseinstituttet Epinion på vegne af Rejsekort A/S. Epinion har spurgt 2.573 danskere, der rejser minimum 1-2 dage i kvartalet med kollektiv trafik og har et rejsekort, som de bruger til kollektiv transport. Data er vejet på udrulningsområderne for rejsekort (Bornholm, Fyn, Hovedstaden, Midtjylland, Nordjylland, Sydjylland, Sydsjælland og Vestsjælland).

Tilfredsheden er steget

Kundekompasset fra 4. kvartal 2013 sender signaler om mere tilfredse kunder hos DSB. Kundetilfredshedsundersøgelsen viser en stigning i både tilfredsheden med "denne rejse" og "rejser generelt med DSB" sammenlignet med 3. kvartal sidste år.

"De tre mest centrale områder for vores kundetilfredshed går alle frem i 4. kvartal. Det viser, at vores konkrete indsatser har en positiv effekt, men også at et fortsat fokus er nødvendigt," siger direktør for Kommerciel Susanne Mørch Koch.

Blandt andet har bedre planlægning af indsættelse af tog medført færre aflysninger og øget rettidighed.

En bedre rengøring af toiletter og tog vasket i hånden har givet plus på kundernes oplevelse af rengøringen. Og kunderne hos både S-tog og Fjern- & Regionaltog er blevet mere tilfredse med trafikinformationen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 6. marts 2014**
(JSL via BL)

Fr 7/3 2014

Randers: Pædagoger fritaget for tjeneste

To pædagoger, der tirsdag fulgte en gruppe børn over otte spor i Randers, er fritaget for tjeneste indtil videre.

Det meddeler Randers Kommune fredag.

"Det er en alvorlig sag, som vi ser på med stor alvor. Medarbejderne er fritaget for tjeneste, mens sagen er i proces," siger skolechef Torben Bugge.

Der har de seneste dage været en heftig debat på Facebook, hvor pædagogerne kritiseres for deres tankeløshed. Omtalen i medierne kulminerede torsdag med et indslag i TV2|NYHEDERNE.

"Det er en trist situation. Jeg tror, alle er enige i, at man skal passe godt på børn, man har i sin varetægt. Generelt gør vores pædagoger et flot arbejde med. Nu er der behov for ro. Vi skal alle videre. Forældrene kan stole på, at vi passer godt på børnene, og de to medarbejdere skal have ro til sunde sig uden at blive yderligere udstillet, udskældt og nedgjort," siger Torben Bugge.

Banedanmark advarer mod ulovlig færdsel

Hos Banedanmark, der er ansvarlig for sikkerheden, advarer områdechef i Kvalitet og Sikkerhed Kirsten Kornerup mod den ulovlige færdsel.

"Den slags bør stoppe. Al trafik af mennesker, der ikke arbejder ved banen og har tjenstligt ærinde der, bør holde sig væk," siger hun.

Samtidig opfordrer hun børnehaver og skoler, der gerne vil vide mere, til at kontakte Banedanmark, der gerne stiller med foredragsholdere og leverer plakater og foldere.

Kirsten Kornerup understreger samtidig, at det ikke er muligt indhegne sporarealet i Randers.

Den højeste tilladte hastighed for gennemkørende tog i Randers er 120 km/t.

Et tog, der kører 120 km/t., er cirka 400 meter om at bremse.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 7. marts 2014**

Bremseafstande

Det undrer mig meget, de kan skrive et tog kan stoppe fra 120 km/t. på 400 meter! Et MR-tog, som da bremser rimeligt godt sammenlignet med f.eks. Bn-vogne, kan nok i heldigste fald stoppe fra 120 km/t. på 800 meter – med brug af magneter. Toget har jo kørt de første 100 meter – vil jeg tro – før bremserne overhovedet begynder at reagere ... (her er det ikke afstanden med tiden, der er afgørende; der går jo lidt tid, før tryksænkningen når gennem toget).

(JSL via BL)

Litra AR

Litra AR kan på tørre skinner bremse fra 120 km/t. til standsning på 400 meter uden brug af magnetskinnebremsen. AR har kun én, hvor litra MR har to, hvilket tydelig mærkes under måske 40 km/t. Da bremser MR's skinnebremser virkelig kraftigt i forhold til AR.

Hastighederne i Rd

»Den højeste tilladte hastighed for gennemkørende tog i Randers er 120 km/t.«

At hastigheden gennem **Rd** er 120 km/t. er kun delvist rigtigt. Enhver, der har stået oppe på vejbroen med **Hvidemøllevej** og kigget på kurven ud mod **Gås** (Gudenåen), vil være klar over, at i en sådan skarp kurve kan der ikke køres med 120 km/t.

– *Hvad angiver TIB (V)?*

24. Ar-Ab	
Km	Sted
166,7	Gås
166,8	Fast hastighedsnedsættelse 80
167,0	Stationsgrænse
167,7	Rd
168,4	Fast hastighedsnedsættelse 140
168,9	Stationsgrænse

24. Ab-Ar	
Km	Sted
168,9	Stationsgrænse
168,9	Fast hastighedsnedsættelse 140
168,4	Fast hastighedsnedsættelse 80
167,7	Rd
167,0	Stationsgrænse
166,7	Gås
166,7	Fast hastighedsnedsættelse 100

Det eneste sted, der i **Rd** må køres med mere end 80 km/t., er over 0,5 km mellem Post 1/spor til **mdt Rd** og stationsgrænsen til den fri bane mod **Fp** (Fårup). Der krydsede pædagoger og børn ikke de 8 spor. Der må der køres 80 km/t.

(BL)