

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 24. februar 2015 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

## Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 31**

**mandag 28. juli 2014 – søndag 3. august 2014.**

### Side Emne

#### 6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Forsinket udkørsel fra Es  
Omlodte godstog på Tønderbanen  
Tre MZ-godstog i Bp, et i Vn og to i Bm plus diverse 232-godstog

#### 15 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-ikf skriver om dagens forløb

### **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

#### 17 **KØREPLANER**

Kørsel med veteranog SI-Str-Rd  
2½ time uden toggang på Langåbanen  
Arriva Tog beklager

#### 19 **TRÆKKRAFT**

Køf 268 holder stadig på mdt Lg  
Hensatte MG i Rd  
Stort EG, MZ og 185-træf i Fa  
Set 6 litra MZ og 12 BR 232 og 2 BR 233 i juli-august 2014  
20 forskellige Ludmillaer i Danmark

#### 20 **GODSVOGNE**

Reservebogier i Kj  
Transwaggon Habbiins i Rg

### **PERSONVOGNE**

#### **TOGSÆT**

#### **S-TOG**

#### **METRO**

#### **FÆRGER**

#### 21 **VETERANMATERIEL OSV.**

OI49-77 ved Lg Skole

### **SPECIALKØRETØJER**

#### **SKROTBUNKEN**

- 22 **FASTE ANLÆG**  
Færdsel over broen i Vg på eget ansvar  
Nedlagt sidespor i Es  
Den gamle station i Brr  
Billeder af danske privat- og statsbanestationer  
Besigtigelse af Do, Sø, Eh og Sn  
Korset ved Tobberup  
To schalburgtager mellem Hb og Do  
Nyåbnet stiunderføring med Borgergade i Es
- 31 **UDLAND**  
DB udrangerer DD-sovevognene
- 31 **DIVERSE**  
Godt halvår for S-tog Drift  
Hvor er linje D?  
Mindre snyd
- 32 Vehicle Keeper Marking Register

### Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI

Må citeres med tydelig kildeangivelse

### Søgemuligheder i Adobe® Reader® XI

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 11.0.10.

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**  
**Rj** Ringkøbing      **Hr** Herning      **Sl** Silkeborg      **Ar** Aarhus      Grenaa  
**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** Harboør    **Ul** Uglev  
**No** Oddesund Nord    **Sk** Skive    **Hø**  
**Lmv** Lemvig    **Um** Humlum    **Røb** Rønbjerg    Højslev  
**Bnt**      **Str**    **Han**    **Vp** Vinderup      **Sm**  
Bonnet      Struer Handbjerg      Stoholm  
**Bmk**      **Hm** Hjerm  
Bækmarksbro  
**Vem**    **Bu** Bur    **Ho** Holstebro  
Vemb      **Ts** Tvis  
**Uf** Ulfborg      **Uu** Avlum  
**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 **Hs** Haslev  
**OI** Holme-Olstrup  
**Næn** Næstved Nord  
**Næ** Næstved  
**My** Myrup Grusgrav  
**Lu** Lundby  
**Vo** Vordingborg  
**Mn** Masnedø  
**Oh** Orehoved  
**Nv** Nørre Alslev

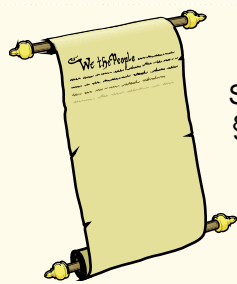
## Fortegnelse over forkortelser

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>

**Forsinket udkørsel fra Es**

Tilrejse fra Str til Es sker med tog 5204-5114-5622, der ankommer til **Es** kl. 8.03 (23). Under indkørsel ses RSC **MZ 1452** at holde med et godstog i spor 5. De to andre gange her der intet tog holdt, så der løbes op til broen med **Frodesgade** over stationen. Det nås lige, for tog GD 847400 (Es-Fa) afgår kl. 8.09 (221).

Der står omkring 7-8 Eisenbahnfreunde, og der var tilsyneladende kun én jernbaneentusiast; Deres udsendte. Se det var en Kinderüberraschung!

En mindre form for Kinderüberraschung er det, da DSB **MR 4008+08** afgår kl. 8.18, men om føje år, når der er elektrificeret til **Es**, vil det sikkert ikke ske mere. Der er lige som da litra MO forsvandt fra de flere og flere strækninger og ophørte med at kun køre på **Tønderbanen tirsdag 4. januar 1983**, på **Vestkystbanen til fredag 27. maj 1983** og på **Lille Nord onsdag 10. oktober 1984**.

I sporet langs **Exnersgade** holder der fire inaktive BR 232: 232 668-4, 232 587-6, 232 472-1 og 232 662-6. Det sydligste af de fire lokomotiver er så pæn, at man kunne tro, at der er pragteksemplaret.

**Dagens observationer**

VIRKS.	LITRA/BR	NUMMER	TOG	STED	KL.	BEMÆRKNINGER
RSC	MZ	1452	847400	Es	8.09	Afgår mod Fa 220½ fra spor 5
DSB	MR	4008+08	8523	Es	8.18	Materieltog til Fa afgår 23½
DB	232	668-4		Es	8.25	Skygge formiddag i spor 17
DB	232	587-6		Es	8.27	Solskin fra Baggensens Allé
DB	232	472-1		Es	8.28	I skygge af huse i Exnersgade
DB	233	662-6		Es	8.30½	Den sydligst 232

**Sete lokomotiver tirsdag 29. juli 2014**

1 stk. MZ nummer	1452
3 stk. 232 fordelt på numrene	472-1, 587-6, 668-4
1 stk. 233 nummer	662-6

I alt er der set 5 forskellige diesellok.  
(BL)

On 30/7 2014

**Omlæde godstog på Tønderbanen**

**Udrejse:** Da der ikke kører så mange godstog på **Tønderbanen** om formiddagen, bliver tilrejsen fra **Str**:

tog RA 5208 (Str-Sj), tog RA 5124 (Sj-Es) 9.23 **Es**,  
udkørsel fra **Es** kl. 9.53 med tog GD 138705,  
**Es** 10.49 tog RA 5811 (Es-Tdr) 11.39 **Brr**,  
der i **Æk** skal krydse tog GD 138606 (Anb-Es).

**Hjemrejse:** **Æk** 16.00 togbus 15860 16.28 **Rb** 16.32 tog  
RA 5860 (Rb-Es) 16.40½ **Gs**,  
foto af tog GD 138717 (Es-Tdr) **Rej-Gs & Gs-Rbn**,  
tog GD 138721 (Es-Tdr),  
tog RA 5862 (Rb-Es) 18.34 **Es**,  
udkørsel tog GD 138725 (Es-Tdr) kl. 18.52.  
**Es** 19.30 tog RA 5183 (Es-Sj),  
tog RA 5283 (Sj-Str) 22.18 **Str**.

**Kildekritik****WIKIPEDIA**

Den frie encyklopædi

Når der kigges f.eks. i WIKIPEDIA for at læse historie og fakta om **Tønderbanen**, skal man altid sammenholde oplysninger med andre kilder. Oplysninger er måske ikke forkerte eller fejlagtige, men der kan være mangler.

Prøv at slå op på linket om **Tønderbanen** på

<http://da.wikipedia.org/wiki/Bramming-T%C3%B8nder-banen>.

– *Hvad står der om billetsalget **Vol**, og hvor lå **Vol**?*

**Tønderbanen**

0,0	Bm	Bramming
4,2	Sej	Sejstrup
8,5	Gs	Gredstedbro
12,9	Fap	Farup
15,3	Rbn	Ribe Nørremark
16,7	Rb	Ribe
23,7	Vd	Hviding
28,2	Rej	Rejsby
32,2	Brr	Brøns
36,7	Æk	Skærbæk
42,1	Ds	Døstrup Sønderjylland
45,4	Vol	Vollum
49,0	Bw	Bredbro
54,5	Vis	Visby
61,7	Tin	Tønder Industri Nord
63,3	Trn	Tønder Nord
64,0	Tdr	Tønder
67,9	Tdgr	Landegrænse

Kilder: TK og TIB (V).

**Derfor: Vær kritisk**, særlig for over oplysninger på en skærm. *Hvem har forfattet dem, og var vedkommende kompetent til at offentliggøre denne historie og data? Mangler der andre togekspeditionssteder?* (Ja)!

## Es

Der er 1½ times ophold: Det første billede kan tages et par minutter efter ankomst, for i spor 4 holder et kort tog med DB [232 587-6](#) i spidsen. Det er tog GD 138705 (Es-Tdr) med afgang kl. 9.53. Der er planlagt et billede ude ved **Forsyningen**, hvor toget er ude på den fri bane.

For et par dage siden blev der på Google Earth eller Krak på SØ-siden af **Forsyningen** opdaget et sidespor, hvis eksistens var ukendt. Det er fantastisk at se skinner ligge et sted anno **2014**, hvorom der ingen viden var. Det skal naturlig undersøges, og forhåbentlig kunne det laves et billede af tog 138705 under udkørsels fra oppe fra gennemskæringen, hvor sidesporet var anlagt op til en fabrik. En kort beretning er skrevet under kapitlet **FASTE ANLÆG**.

Der var al for tilvokset med brombær, buske, træer, til at banen kunne ses, så på nordsiden af dobbeltsporet, ved **Filialen**, der reviderede godsvogne, bliver [232 587-6](#) fotograferet kl. 9.52½ (+1½).

Derefter gælder besøget spor17 langs **Exnersgade**. For N:

DB [232 472-1](#), DB [232 668-4](#), DB [232 703-9](#), DB [232 669-2](#), DB [232 201-4](#), i alt 5 diesellokomotiver.

På havnesporet RSC MZ [1452](#). Ti minutter til togafgang mod **Brr**.

## Brr i km 32,2

AT [AR 1027](#) standser 11.38-13.38½. Det skal krydse tog GD 138606 (Tdr-Es) i **Æk**, der skal passere **Brr** 11.53½. Et kvarter til at finde et fotosted!

## Brr-Æk

S for **Brr** løber i en flad dal **Brr Å**, og her rager godstoget op på en bandedæmning over det flade landskab. En markvej på østsiden af banen har en bro over åen i kote 0 (kilde: Google Earth), og på sydsiden lykkedes det at finde en meget flad bakke i kote 2. Ja, en forhøjning på to meter kan godt kaldes en bakke i **Marsklandet**. Når en å løber i kote 0, kan vandet kun løbe, når der er ebbe i **Vadehavet**. En pumpestation omgår naturloven ved højvande og flod.

Kl. 11.51½ (+1½) tøffer DB [232 534-8](#) forbi med tog 138606 **Æk Brr** på dæmning lige S for **Brr**. Der er 160 meter over til bandedæmningen. Den opmærksomme læser undrer sig måske over, hvorledes det lykkes at få nummeret på maskinen; den kom trods alt fra **Tyskland** og ikke i en returkørsel fra **Es**, og maskinløbet er ukendt.

– *Billede nummer to var et televinkelskud af maskinen mellem to buske på bandedæmningen, så nummeret blev foreviget!*

Næste jernbanemæssige begivenhed sker i tidsrummet 13.16-21, hvor to GD-tog skal krydse i **Æk** om fem kvarter og kun 4,5 km borte. Den gamle stationsbygning i **Brr** er der tid til at kigge nærmere på, men oppe på **Tingvej** i kote 4 frister det ikke på en racercykel at cykle hen ad grusvejen med sten med navnet **Stationsvej**, så den anden **Stationsvej**, der også begynder på **Tingvej** henne ved ovk 72 i km 32,2, er bedre med asfalt. *(fortsættelse følger under **FASTE ANLÆG**)*

Derefter ledes efter fotosteder mellem **Brr** og **Æk**. **Skovkanten** (meget sigende navn) ender blindt ved banen, og det er tydeligt, at her lå en gang en overkørsel. Motivet med en mark og en granskov på modsatte side af banen er kedeligt.

Derimod ser det godt ud fra ovk 79 i km 36,5, **Ullerupvej** lige inden for indkørselssignalet. Til højre ved grusvejen står byskiltet **SKÆRBÆK** med / over.

## Krydsning mellem to godstog i Æk i km 36,7

**Planlægning.** Der skal være en krydsning kl. 13.16-21 mellem tog GD 138708 (Tdr-Es) og kl. 13.20-21 tog GD 138709 (Es-Tdr), men der vælges IKKE at fotografere selve krydsningen, for ved den næste godstogskrydsning kl. 15.50-52 vil lyset være bedre, hvis der kommer lidt opklaring i gråvejret. Der gættes på, at det første tog vil være det fra **Tdr**, og derfor vælges det at vente i sydenden af læssevejsrampen. Det sydkørende godstog skal fotograferes ved ovk 79 fra **Ullerupvej**.

Mens der ventes på læssevejens høje rampe, er det store, gratis ta'-selv-bord åbent. Godt nok er der et forhindringsløb



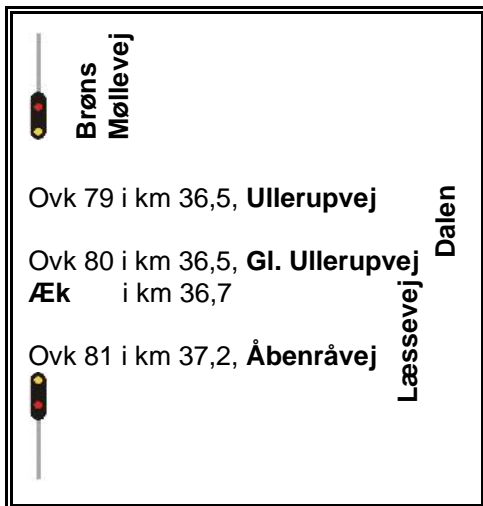
(torne) for at komme til de naturlige herligheder, men fremme er der masse af sorte, modne brombær. Det er bare at guffe i sig.

Kl. 13.14½ kører DR 232 384-8 over ovk 81 og ind i spor 2. Da der er omkring ¾ km at cykle hen ovk 79, springes et billede af maskinen og hele toget, der standser i nordenden af stationen, over, da der skal cykles forbi i hast.

Det sydkørende tog kan få en indkørsel om lidt, da det kun har en kørtilladelse til denne station.

### Dalen i Æk

Mellem de to vest-øst-gående veje **Gl. Ullerupvej** og **Ullerupvej** ligger der en forbindelsesvej med navnet **Dalen** og en længde på 0,33 km. Da der cykles alt, hvad der kan hen ad vejen, anes et svagt fald på måske 30-40 cm ned mod midten af vejens længde. Andre jyder ville kalde det for overdrevet at kalde dét en *dal*. *Ja, ja, vejen ligger i marsklandet, og begrebet »dal« er relativt bøjeligt fra landsdel til landsdel.*



### Haderslev Amts Jernbaner HAJ (HAB)

Gram-Arnum – 13. september 1910 – 21. maj 1937  
Længde: 9,1 km

Arnum-Skærbæk – 1. april 1911 – 21. maj 1937  
Længde: 21,0 km

Toftlund-Arnum – 15. december 1937 – 21. maj 1937  
Længde: 9,4 km

Kilde:

[http://www.netleksikon.dk/h/ha/haderslev\\_amts\\_jernbaner.shtml](http://www.netleksikon.dk/h/ha/haderslev_amts_jernbaner.shtml)

Der er nogen, der IKKE har læst korrektur: **Toftlund-Arnum** lukker, før den åbner! **Kildekritik!**

### R-maskineudflugt i Sønderjylland

**Søndag 19. marts 1972** lavede DJK en udflugt med DSB R 963 + BDr + 3 CP + Eco **Fa-Bm-Tdr-Te-Fa**. På billedet fra fotostoppet i **Æk** kan den store amtbanens murstensstationsbygning ses, hvor der i dag ligger tre hvide, forskudte fabriksbygninger ved udmundingen af **Læssevej** (ja, det er vejens navn, meget beskrivende) i **Gl. Ullerupvej**. Den havde tegltag og så meget statslig ud, men det var nu »kun« en amtbanestationsbygning.

Dengang fortsatte spor 3 helt hen til **Gl. Ullerupvej** og havde enderampe ud til vejen. Sidelæsserampen eksisterer stadigvæk som et minde fra den gang, hvor der sendes godsvogne til og fra stationerne.

### MO-persontog optog godsvogne i Æk

I de sidste år, hvor litra MO kørte på **Tønderbanen** frem til **søndag 9. januar 1983**<sup>1)</sup>, blev der hver **onsdag** sendt kvæg med 2-3 Gs til et slagteri i **Sg** for slagtning. Opsamling af 2 Gs ved den stadig eksisterende sidelæsserampe på østsiden af spor 3 blev foretaget af tog P 655 (Tdr-Es) på **onsdage**. Et eksempel herpå:

Tog P 655 (Tdr-Es) **onsdag 18. marts 1981**. Der var kun afsat en standsningstid i **Æk** 14.22½-23 som det andet tog at skulle krydse tog 662. Denne dag var der ankomst 14.22 (+½), der rg via det nordlige indgangssporskifte ind i spor 3, hvor 2 Gs blev optaget. Kl. 14.28½ (25½) afgik tog 655 bestående af DSB Bhs 821 + MO 1829 + 2 Gs, hvor belastning nu er 8 aksler og 75 t, hvor det fra **Str** kl. 9.34 i tog P 642 (Str-Es) var 4 aksler og 37 tons.

Dén forsinkelse kunne indhentes i **Rb**, hvor tog 655 skulle standse 14.47-58½ for at krydse tog 666.

Mellem **Stationsvej** og spor 1 lå der **søndag 19. marts 1972** et læssevejsspor med sporforbindelse i begge ender til spor 1. Før **onsdag 18. marts 1981** var det erstattet af: **///////**. Ja, det er ikke til parkering af godsvogne!

<sup>1)</sup> Foto **søndag 9. januar 1983** af tog P 659 (Tdr-Es) i **Tdr** bestående af DSB Bhs 829 + MO 1852. Fra **mandag 10. januar 1983** kører der (ifølge maskinløbene) kun på **fredage** to togpar med litra MO i forspand på **Thybanen** og et togpar Str-Es med et MO-forspand.



## Ds-Æk

**Barsbøvej** ender i en nedlagt overkørsel, men heldigvis drejer vejen til venstre langs banen som grusvej og ender oppe ved ovk 83 i km 38,4 beliggende 0,1 km fra

Det kunne egentligt være sjovt at lave af billede af vejskiltet fra fordoms dage, da DSB trafikerede **Tønderbanen**, og som kommunen ikke har omskiltet til »Vejen spærret ved Arriva«, så der cycles 0,6 km tilbage til vejens begyndelse ved hovedvej **11 Tøndervej** for at få billede 1. Billede 2 bliver så jordvolden ved den nedlagte ovk, der sikkert har haft nummer 84.



Vejen spærret  
ved DSB

## Krydsning mellem to godstog i Æk

Kl. 15.50-52 skal være en krydsning mellem to GD 138711 (Es-Tdr) og tog GD 138610 (Tdr-Es). Hvilket tog, der bliver det første, er derfor ikke let at gætte. Indgangssporskiftet er stillet til spor 1. Ovk i sydenden sikres, og det gør den i nordenden også. Tog 138610 blæser igennem 15.50 (±0/+2), trukket af 233 662-6, så det blev kun til et forpladsbillede med det blå **Skærbæk** og den **gule** stationsbygning. Øv, ingen krydsning at fotografere. I givet fald havde det været bedst med det nordkørende tog i spor 2 som første tog og den nordfra kommende, andet tog i spor 1, så begge lok kunne foreviges lige ud for hinanden.

Togbussen kommer efter ti minutter, og så *det spørgsmålet, om tog 138711 er så lidt forsinket, at det »krydser« togbussen på vej til Rb?* Banen kan heller ikke ses langs hele vejen, så et tiltrængt hvil afholdes.

## Rb i km 16,7

Der er i dag hele 5 minutter til at skifte til tog RA 5860 (Rb-Es), der skal afgå 16.32. Den lette racercykel løftes ud fra bussens bagagerum og løftes over spor 1 til perron 2, hvor AT AR 2053 holder klar. Hov, PU'en for spor 1 blinker ●. Der er noget galt. Hov, det er gennemkørsel for tog 138711, og ovk 39 for enden af perron 2 er sikret. Så er der ellers en person, der kan tage benene på nakken for at løbe hen til nordenden af perronen, for alle llllllll mellem perron 2 og 1 vil ødelægge et billede. Puha, det nås lige at fastfryse 232 384-8 i ovk 39 med **Ribe** til højre kl. 16.29½ (264/263).

Tog 5860 afgår 2½.



## Gs i km 8,5

8½ minutter senere, kl. 16.41, forlades tog 5860 i **Gs**.

Tog GD 138717 (Es-Tdr) skal stande et helt kvarter i **Gs**, nærmere betegnet 17.18-33. Havde det sket for 40 år siden, skyldes opholdet afsat tid til at afsætte eller optage godsvogne. Der er nu god tid til måske at finde lidt bedre steder at fotografere end de allerede kendte. Det nordre l-signal ligger i en kurve, høje majsmarker generer. Der er tydeligt, at lokaliteten er **Sønderjylland**, for i **Vendsyssel** er majsplanterne ikke så høje. Oppe fra vejbroen med **Darumvej** er det bedst at bruge i lyst gråvej, så skyggerne fra grantræerne ikke stjæler lyset, vedtaget.

Andet billede skal naturligvis være 232'en holdende i spor 2.

Tredje billede ved det fremskudte signal S for station. Her stod der for tyve minutter siden seks Eisenbahnfreunden. Når man møder mange fotografer ude på strækningen, kan man lige så godt sige »Guten Tag«.

Nå, tiden går, klokken slår. Først kl. 17.29 (211) ankommer 232 668-4 med lukkede godsvogne. Da er tog RA 5814 (Rb-Es) allerede at se S for **Gs**.

Da ovk 22 i km 6,6 nås, er det krydsende AR-tog RA 5814 (Tdr-Es) allerede standset i spor 1. Et hurtigt klik 17.30½ fra cyklen og så er der ikke tid til at cycle ud til ovk 25 i km 10,0, men kun til ovk 23 i km 9,0; besøgt for tre kvarter siden og godkendt.

Her står *JN* og en fotograf mere, og kl. 17.34½ passerer tog 138717 (±0).

## Gs-Sej

Da turen til **Es** skal foregå med tog RA 5862 (Rb-Es), der har en standsningstid kl. 17.56-18.10 i **Gs** for at krydse tog RA 5853 (Es-Rb) og tog GD 138721 (Es-Tdr), og da det motiv blev brugt **torsdag 24. juli 2014**, cycles der næsten til **Sej** (Sejstrup) for at få et billede dér. Det bliver ved ovk 13 i km 4,8. I **Sej** er tiden for tog 5862 x 18.15½, så her er det planen at stige på toget til **Es**.



Først passerer RA 5853 (Es-Rb) med AT AR 2053 Sej Gs kl. 17.56 (22) ovk 13 i km 4,8, hvor **Stenbrovej** krydser.



Tog 138721 skulle passere **Sej** kl. 18.07, men spændingen stiger, som tiden går, og der intet tog kommer fra N eller fra S. Tog 136721 skulle passere **Gs** 18.10 og dér krydse tog 5862. Sker der en krydsningsforlægning fra **Gs** til **Bm**, er der stadig muligt at nå til **Es** inden kl. 19.30, hvor hjemtoget afgår mod **Sj**, da tog RA 5864 (Rb-Es) kommer lige i hælene på tog 5862.

Endelige sikres over ovk 13, og 233 662-6 passer kl. 18.17 (210). Der er nu god tid til at cykle ind til **Sej** og hen til trinbrættet.

### Sej i km 4,2

Tog 5862 standser 18.25½-25½ (210/210) med AT AR 1027.

### Sej før i tiden

I **Sej** var der et sidespor, hvor DSB MX 1029 (b) med tog 8243 kl. 10.42 rangerede hentede en Hbis i det dengang nye sidespor. Da Hbis'en var sat i strækningssporet, måtte MX 1029 parkeres i sidesporet, mens lkf og tgf skubbes Hbis'en S for sporskiftet, så MX kunne køre forrest fra **Sej** til **Bm**. Datoen var **mandag 23. december 1974**. MX'en var kommet fra **Gi** som rangertræk G (Gi-Bm) til **Bm**. Kigges der i dag lige S for km 4,3, kan det anes, hvor sporskiftet lå.

Den anden perron i **Sej** på vestsiden af strækningssporet lå modsat sidesporet. Der var kun en træventeskur på den nordlige perron på østsiden af banen som nu om stunder.

### Es

Ankomst for tog 5862 sker 18.42 (27). Der er kun 10 minutter til afgang for tog GD 138725 (Es-Tdr). Oppe fra parkeringshuset på det gamle **mdt Es** høres 232 703-9 afgå kl. 18.49 (+3). En skuffelse, for der blev ikke nået at cykle hen til betonkanten på parkeringsanlægget i automobilremisen.

RSC MZ 1456 og RSC MZ 1452 holder på havnesporet.

### Es-Str

Fra **Es** afgang 19.30 (±0), togskitte i **Sj** og ankomst til **Str** 22.17½ (21½).

### Status Str-Æk-Str

Kørt med tog: 370,2 km

Kørt på racercykel: 58 km

Varighed: 16 timer.

### Dagens observationer

VIRKS.	LITRA/BR	NUMMER	TOG	STED	KL.	BEMÆRKNINGER
DB	232	587-6	138705	Es	09.23	Kort tog i spor 4
DB	232	587-6	138705	Es	09.52½	Passerer Forsyningen
DB	232	472-1		Es	10.27	Nordligst i spor 17
DB	232	668-4		Es	10.28	Nr. 2 fra N i spor 17
DB	232	703-9		Es	10.29½	Nr. 3 fra N i spor 17
DB	232	669-2		Es	10.31½	Nr. 4 fra N i spor 17
DB	232	201-4		Es	10.32½	Sydligste lok af 5 232 i spor 17
RSC	MZ	1452		Es	10.39½	Holder over Østre Havnevej
DB	232	534-8	138606	Æk	Brr 11.51½	Dæmning lige S for Brr, +1½
DB	232	384-8	138708	Æk	13.14½	Under indkørsel i ovk 81, an ±0
DB	232	384-8	138708	Æk	13.20½	Holder foran ovk 80 i km 36,5
DB	232	472-1	138709	Æk	13.24	Set fra ovk 79, 25
DB	232	384-8	138708	Æk	13.26½	Afgår 25½ fra spor 2
DB	232	534-8	138711	Æk	Ds 14.36	Under Tøndervej vejbro fra 1949
DB	233	662-6	138610	Æk	15.50½	Krydsede ej tog 138712
DB	232	384-8	138715	Rb	16.29½	Uventet, +2
DB	232	668-4	138717	Gs	17.28	An 210
DB	232	668-4	138717	Gs	17.34½	Ovk 23 Jedsted Bjerger Vej
AT	AR	2053	5853	Sej	Gs 17.56	Ovk 13 i km 4,8 Stenbrovej
DB	233	662-6	138721	Sej	Gs 18.17½	Samme sted på PSA 2014 forside
AT	AR	1027	5862	Sej	18.25	An 210 grundet X tog 138721 i Gs
RSC	MZ	1456		Es	19.16½	MZ 1452 i havnespor

## Sete lokomotiver onsdag 30. juli 2014

2 stk. MZ fordelt på numrene	1452, 1456
8 stk. 232 fordelt på numrene	201-4, 384-8, 472-1, 534-8, 587-6, 668-4, 669-2, 703-9,
1 stk. 233 nummer	662-6

I alt er 11 forskellige diesellok set.

(BL)

Fr 1/8 2014

---

## Omladte godstog på Tønderbanen

**Udrejse:** Som onsdag 30. juli 2014 med tilrejsen fra **Str** kl. 6.32, **Es** an 9.23,

udkørsel fra **Es** kl. 9.53 med tog GD 138705,  
tog RA 5817 (Es-Rb), tog RA 5811 (Es-Tdr) 11.28½ **Vd**,  
der i **Æk** skal krydse tog GD 138606 (Anb-Es).

Det vil give seks godstog (inklusive to krydsninger i **Æk**).

**Hjemrejse:** **Æk** 16.00 togbus 15860 16.28 **Rb** 16.32 tog RA 5860 (Rb-Es) 16.40½ **Gs**,

foto af tog GD 138717 (Es-Tdr) **Rej-Gs & Gs-Rbn**, tog GD 138721 (Es-Tdr),

tog RA 5862 (Rb-Es) 18.34 **Es**, udkørsel tog GD 138725 (Es-Tdr) kl. 18.52.

**Es** 19.30 tog RA 5183 (Es-Sj), tog RA 5283 (Sj-Str) 22.18 **Str**.

(BL)

## Vd i km 23,7

Efter at have fotograferet DB 232 388-9 med tog 138606 (Tdr-Es) **Vd** **Rb** kl. 12.00½ (+3½) ved ovk 55 går vi i skoven på østsiden af banen. Deres udsendte ønsker at vis *Jen* det hul, der stadig findes efter drejeskiven blev fjernet. Herefter skilles vore fotoveje i seks timer.

Vi mødes atter ved ovk 13 **Sej** **Rbn**, hvor DB 232 669-2 med tog 138721 (Es-Tdr) kl. 18.14½ (27) passerer. **Sej** kan ses i baggrunden.

(*Jen BL*)

Lidt lokalhistorie om **Vd** kan læses på <http://www.hvidingsognearkiv.dk/Lokalhistorisk-kort/23.htm>

Ældre billeder fra den anden station i **Vd** (Hviding) og andre trinbrætter og stationer kan ses på <http://www.hvidingsognearkiv.dk/Lokalhistorisk-kort/23.htm>

## Æk-Ds

Der ventes ved ovk 82 i km 37,8 lige SØ for **Æk**, og her er der også gratis naturprodukter til indtagelse: blåbær ●●.

Det første tog til krydsning passerer nogenlunde til tiden. Det spændende er så, om det andet tog kommer til tiden, så Deres udsendte kan nå togbussen kl. 16.00. Ellers går det lige som i **onsdag 30. juli 2014**, hvor det først passerede **Rb** 263! Da tog RA 5814 (Tdr-Es) skal afgå fra **Bw** (Bredebro), kan det knibe at køre fra **Rb**, efter 21 minutter at passere **Æk** og nå helt til **Bw**. Derfor forlades fotostedet ved det sydlige I-signal og cykles ind til nordenden af station, idet krydsning vil ske her, hvis forsinkelsen – som i forgårs – ligger på omkring 263.



## Æk i km 36,7

Jo, der er etableret en togvej til spor 2. Et oplagt motiv vil det være med lokomotivet »indrammet« af **Skærbæk** -skiltet og dets bæresøjler. Der stiges på tog RA 5814 (Tdr-Es).

## Rbn-Fap

Racercyklen løftes ud af AT AR 1004 på trinbrættet **Rbn** i km 15,3 kl. 17.24 (±0). Tog 3814 skal ankomme til **Gs** 17.31½ og krydse tog GD 138619 (Es-Tdr), der har afgangstiden 17.33. Bortset fra ovk 35 i km 15,0 med vej **11 Plantagevej/Trojelsvej** er der ingen vej, der krydser banen uden for **Rb**, før **Kærbøvej** med ovk 31 i km 12,9. Der er mere end 2,1 km ad landevejen, faktisk 3,0 km gennem industrikvarteret. **Gs** ligger i km 8,5, så tog 138619 kan forventes at passere det nedlagte **Fap T** kl.

17.35½. Ovk 31 skal passeres, før den sikres. Der er altså 10 minutter til at cykle 3,0 km – masser af tid. Al dette var regnet ud på forhånd, så det var let at komme frem.

### Fap i km 12,9

Motivet er oplagt med et træ V for ovk 31 og et gammelt ledvogterhus og *måske billetsalg?* Kl. 17.35 kommer DB 232 587-6 trækkende med lidt over 10 gsv.

**Fap** eksisterede i årene **1918-1971**. Deres udsendte har passeret **Fap** med MO-iltoget 497 (Tdr-Es), der undervejs kun skulle standse i **Bw, Æk, Rb** og **Bm**. **Fap T** blev passeret kl. 0.22½ (+½) **søndag 16. maj 1971** syv dage før nedlæggelsen. Toget bestod kun af DSB MO 1825. 37 siddepladser var nok.

### Sej-Gs

Strid nordvestenvind er der at kæmpe imod de 9,4 km op til ovk 13 i km 4,8, der blev »brugt« på selve **Stenbrovej**. Tog GD 138721 (Es-Tdr) ønskes fotograferet lidt S for ovk 13 **Sej Rbn**, hvor det i forgårs, **onsdag 30. juli 2014**, blev fotograferet kl. 18.17½ (210).

En anden fotograf, *Jen*, bruger dette fotosted, og motivet kan ses (uden Lada) kan ses på forsiden af »På sporet af 2014«. Kl. 18.14½ (27) passerer DB 232 669-2 ovk 13 med **Sej** i baggrunden.

### Sej

Tog RA 5862 (Rb-Es) stander 18.21-21½ (26½), og turen ender i **Es** 18.38½ (24½).

### Es

Dagens godstogskørsel afsluttes traditionen tro med tog GD 138725 (Es-Tdr), der har afgangstiden 18.52. I aften cykles der op til den øverste etage på bilremisen på **mdt Es**, og allerede 18.50 (+3) ryger det op af skorstenen på DB 233 662-6, da maskinen trækker containertoget op ad stigningen.

Derefter gælder det om at få numrene på de to MZ på havnebanen: MZ 1452 og MZ 1449. I spor 17 langs **Exnersgade** holder der mærkelig nok kun én Ludmilla: 232 201-4. Maskinen holdt der også kl. 10 inden afrejsen til **Tønderbanen**.

Hjemrejse kl. 19.30 mod **Str**.

### Status Str-Æk-Str

Kørt med tog: 374,4 km

Kørt på racercykel: 56,3 km

Varighed: 16 timer.

### Dagens observationer

VIRKS.	LITRA/BR	NUMMER	TOG	STED	KL.	BEMÆRKNINGER
DB	232	568-6		Es	09.25	Venter på at komme til stamme
RSC	MZ	1449	847405	Es	09.31	211½ under indkørsel, 232 568-6
DB	232	568-6	138705	Es	09.33½	Rg ind til spor 5
DB	232	568-6	138705	Es	09.38	MZ 1449, 232 908-4 i spor 4
DB	232	908-4		Es	09.55½	Nordligste lok i spor 17
DB	232	587-6		Es	09.55½	Nr. 2 fra N i spor 17
DB	233	662-6		Es	09.55½	Nr. 3 fra N i spor 17
DB	232	201-4		Es	09.59½	Nr. 4 fra N i spor 17, sydligst
DB	232	388-9	138606	Vd Rb	12.00½	+3½ ved ovk 55 i km 22,2
DB	232	908-4	138709	Æk	13.26½	1. tog ved krydsning, an 24½
DB	232	703-9	138708	Ds Æk	13.28½	Ved indkørselssignal
DB	232	908-4	138709	Æk	13.29½	Tog 13811 spor 1 213½/28½
DB	232	908-4	138709	Æk	13.31½	Sætter i gang 210½
DB	232	388-9	138711	Æk Ds	14.38	S for Æk set fra ovk 82 24
DB	232	669-2	138610	Ds Æk	15.52	Set fra ovk 82 i km 37,8 24
DB	232	703-9	138715	Æk	16.53½	I spor 2 for X tog 5814 22
AT	AR	1004	5814	Æk	16.56	An spor 1, ovk 81 går op
DB	232	587-6	138619	Fap	17.35	Farup B eksisterede 1918-1971
DB	232	669-2	138721	Sej Rbn	18.14½	Ovk 13, Sej i baggrund, 27
DB	233	662-6	138725	Es	18.50	Afgik +3
RSC	MZ	1452		Es	19.08	RSC MZ 1449 på havnebane
DB	232	201-4		Es	19.17½	Også sydligste lok 30/7 2014

## Sete lokomotiver fredag 1. august 2014

2 stk. MZ fordelt på numrene	1449, 1452
7 stk. 232 fordelt på numrene	201-4, 388-9, 568-6, 587-6, 669-2, 703-9, 908-4
1 stk. 233 nummer	662-6

I alt er der set 10 forskellige diesellokomotiver.

(BL)

Sø 3/8 2014

---

## Tre MZ-godstog i Bp, et i Vn og to i Bm plus diverse 232-godstog

– Hvorfor vælge **Bp** (Brørup) som fotosted til godstog mellem **Fa** og **Es**?

Denne sidste **søndag** med omløede tog ad **Tønderbanen** skal fotomæssigt laves anderledes end de mange udflygter til selve **Tønderbanen** og **Tb** (Tjæreborg) samt **Es**. Der skal kreeres billeder mellem **Lk** og **Bm**, hvor der normalt heller ikke kører godstog.

- Godstog i **Tb** og **Es** er oplevet,
- stationsbygningen i **Gø** (Gørding) blev revet ned i året **2013**,
- **Hq** er ikke så fotogen grundet træer på sydsiden af banen,
- **Vn** er en sporstøvsuget stationen efter spor 1 er væk, så der er kun en øperron tilbage (med skinner).

- **Bp** (Brørup) er den tidligere overgangsstation fra dobbeltspor til enkeltspor. Den er i dag et trinbræt med et par AM-signaler. Til gengæld er der en vej langs sydsiden af gamle spor 2, nu 2. hovedspor, med træstammer og nedhængende grenes blade som forgrund. Her midt på eftermiddagen generer det eventuelle solskin endnu ikke østkørende tog i form af skygge liggende over MZ'ens front.

## To timers godstog i Bp

Efter i **Fa** ved middagstid at have set et sportræt med 4 MZ, 4 EG og 2 185 er der nok af trækraft til at køre dagens godstog på banen til **Es**. Planen er at fotografere tre godstog i **Bp** (Brørup), der er en uforstyrret landstation. Følgende tre godstog kører forhåbentlig, som de skal:

Es 13.05	Ö Bp 13.32	Ö Fa 14.09	GD 8706 (Es-Fa)
Es 15.09	Ö Bp 14.31	Ö Fa 14.01	GD 8715 (Es-Fa)
Es 16.05	Ö Bp 15.40	Ö Fa 15.00	GD 88619 (Fa-Es)

Altså et godstog cirka hver time. Virkeligheden bliver:

	DSB <u>MG 5818+18</u>	83391	Hq	Bp	13.48½	Lige før perron 2
	DSB <u>MFB 5229+29</u>	3338	Vn	Bp	14.23½	Foran AM 1192 i km 19,2 24½
1.	RSC <u>MZ 1452</u>	8715	Bp		14.31	Kom uventet +12
2.	RSC <u>MZ 1457</u>	8706	Hq	Bp	14.41	Foran AM 2197, kom pludselig 269
3.	RSC <u>MZ 1456</u>	88619	Vn	Bp	15.43½	23½ foran AM 1192 før T
	RSC <u>MZ 1456</u>	88619	Bp		15.43½	Et godt billede fra Bp!

## Rejse fra Bp via Vn til Bm

Dernæst gælder det tre godstog på **Tønderbanen**; kørslen ophører i morgen, **mandag 4. august 2014**. Kørsel fra **Bp** til **Bm** klares ifølge Rejseplanen hurtigst således:

Bp 15.48 tog RV 3355 15.54 Vn 16.01 tog IC 849 16.13 Bm.

## Kinderüberraschung i Vn

Tog 3355 stander i **Vn** 15.55-55½ (21/21), og der er nu 4 minutter til at gå over på den anden side af perron 2. Perron 1 er spurløs (nej, ikke forsvundet).

Tog IC 849 (Kh-Es), kørt af DSB MFB 5227+27, ankommer kl. 16.01 (22), og mange passagerer med cykler skal ud. Da høres der en svag bremselyd, og der kigges længere frem. Hov, RSC MZ 1453 + gsv. kommer langsomt i møde under en længere, lydløs opbremsning. Det bliver kun til at dårligt bagskud af MZ'en med en perron fyldt af mennesker. Tænk, for bare 5 minutter side afgik tog 3355 fra samme spor! Da der er 11,6 km til **Lk**, må forsinket tog GD 847408 (Es-Fa) standse. Toget står i TKG 14. Forsinkelse: 247.

## Næste Kinderüberraschung i Bm

Da der stiges af tog 849 i spor 1 kl. 16.17½ (23½), høres en Ludmilla accelerere fra spor 3, så der løbes med cykel hen for enden af MF-toget for at læse nummeret DB 232 534-7. Det var tog GD 138715 (Es-Tdr), der passerede kl. 16.17 (22).

**Tre godstog fotograferet på tre stationer i løbet af 34 minutter**, og der blev kørt »rundt« derimellem med to tog! Se det var den helt store Kinderüberraschung.

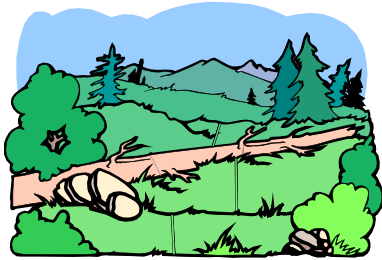
## Godstog gennem Bm

De næste knap tre timer er afsat til at fotografere godstog på denne station. Det bliver

1. DB 232 384-8 med tog GD 138619 (Es-Tdr) kl. 17.06 (+1½) gennem i spor 3.
2. RSC MZ 1456 med tog GD 847410 (Es-Fa) kl. 17.43½ (23½) kig gennem station
3. RSC MZ 1449 med tog GD 847425 (Fa-Es) kl. 17.52½ (+10½) passerer kmp i spor 1
4. DB 232 201-4 med tog GD 138723 (Es-Tdr) kl. 18.29 (227) passerer vandkran på mdt Bm

## Tog GD 138725 (Es-Tdr)

Aftens »sidste« godstog »plejer« at blive fotograferet under udkørsel fra **Es** fra busterminalen, oppe fra broen med **Frodesgade**, gangbroen over **Vestkystbanen** over til den treetagede automobilremise på **mdt Es** eller oppe fra anden etage. Det er ikke dagens sidste godstog, men for fotografen før hjemrejse. Bemærk, der står »plejer«, for det er snart ved at være rutine.



Fotostederne i **Es** er ved at være brugt med tog 138725, og derfor passer der fint med at få et strækningsfoto mellem **Bm** og **Sej** (Sejstrup). Passagetiden i **Bm** er 19.09, og der er knap 2,2 km ud til S for første afstandsmærke, hvor der bliver frit for buske og træer. Indtil da er det kun plads til et halvt lokomotiv mellem de grønne gevækster. Nogle gange er toget afgået rettidigt fra **Es** 18.52, et par gange +3, så megen før tid bliver det ikke i **Bm**.



Vejen ligger en halv km fra banen, og på et medbragt kort i målforholdet 1:50.000 fører en vej hen til en ejendom,

hvor der har været en usikret ovk til en gård på NØ-siden. Her S for km 2,2 er der en uhøstet kornmark. Den **gule** markfarve peber noget op i det dystre gråvejr.



Kl. 19.10 (+2) passerer DB 232 587-6 med tog 138725.

## Hjemrejse Bm-Str

»Normal« hjemrejse **mandag-fredag** er fra **Es** 19.30 med an **Str** 22.16. Den hurtigste hjemrejse er foreslået fra **Bm** 19.32 over **Fa** til **Str** an 22.47.

**Situationen netop nu: Hunderup Mark**, kilometermærke 2,2 midt på en kornmark, ⅓ km hen til landevejen til **Bm**, i alt 2: km til stationen og 21 minutter til afgang. Skal dét tog nås, skal der småløbes hele vejen med rygsækken på ryggen. Heldigvis er der en cykelsti at løbe på. Da halvdelen af distancen er løbet, udarbejdes estimat<sup>2)</sup> for ankomst til perron 2: 19.31½.

Det holder. Tog RV 3369 (Es-Fa) ankommer først ét minut senere, (21)!

An **Fa** 20.26½ (22). Der er nu 14½ minut, til L 765 (Fa-Str) skal afgå, så der er tid til at fylde noget brændstof på maskinen. I forhallens monitor står der **20:41 21:09 Struer**, og den forreste del af tog mod Ar står der **20:38 21:08** ved. Ok, så der en halv time til at handle i **Netto** oppe i byen. Hov, så forsvinder **21:09** foran **Struer**, men ikke for Aarhus-delen. Det kunne tyde på et erstatningstog. Der bliver så kun tid til at handle i banegårdsforhallens kiosk.

Oppe i selvste spor 4 – gennemkørselssporet – holder DSB MR 4043+43. Str-lkf fortæller noget om køreledningsnedfald, og vi afgår skam kl. 20.41 (±0)!

## Dagens observationer

VIRKS.	LITRA/BR	NUMMER	TOG	STED	KL.	BEMÆRKNINGER
RSC	MZ	1452	8715	Bp	14.31	Kom uventet +12
RSC	MZ	1457	8706	Hq Bp	14.41	AM 2197, opgivet at vente, 269
RSC	MZ	1456	88619	Vn Bp	15.43½	23½ foran AM 1192 før trinbræt
RSC	MZ	1456	88619	Bp	15.43½	Et godt billede fra Bp
DSB	MFA	5027	849	Vn	16.01½	22/23 i spor 1
RSC	MZ	1453	847408	Vn	16.01½	247, uventet 6½ minut efter 3355
DB	232	534-8	138715	Bm	16.17½	Løb bag 849 og nåede det 22
DB	232	201-4	138610	Bm	16.37½	Indkørsel 23½ set i km 0,6
DB	232	384-8	138619	Bm	17.06	+1½ i spor 3
RSC	MZ	1456	847410	Bm	17.43½	23 telekig gennem station
RSC	MZ	1449	847425	Bm	17.52½	+10½ passerer kmp i spor 1

<sup>2)</sup> Resultatet af en sandsynlighedsberegning.

DB	232	201-4	138723	Bm	18.29	227 passerer vandkran på mdt Bm
DB	232	587-6	138725	Bm	19.10½	+2 passeret nedlagt ovk

### Sete lokomotiver søndag 3. august 2014

6 stk. MZ fordelt på numrene 1439 (kun i **Fa**), 1449, 1452, 1453, 1456, 1457

4 stk. 232 fordelt på numrene 201-4, 384-8, 534-8, 587-6

I alt er 10 forskellige diesellokomotiver set.

Ganske godt på så få timer. En oversigt over sete Ludmillaer findes i kapitlet **TRÆKKRAFT**.  
(BL)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Lø 26/7 2014

### Næ-ikf skriver om dagens forløb

**Lørdag** arbejdede jeg 20:47-03:57. Først kørte jeg **Næ-Rf** med RØ 4261 bestående af DSB ME 1520 + 4 DD. Egentlig skulle jeg have krydset dagens sidste EC fra **Rf**, og jeg kom da også i afvigende spor i **LIm** (Lolland Midt), men nok bare for at køre rust, for EC'en så jeg først, efter jeg var kommet til **Rf**. Den forsinkede så min tur tilbage til **Næ** med RØ 4274 med otte minutter.

Efter ankomst til **Næ** pause og kørte så "tivolitoget" RØ 4276 (Næ-Rg) og RØ 4291 (Rg-Næ). Da der havde været grøn koncert i **Næ**, bestod alle tre **Lille Syd** stammer af to MR-tog, så jeg fik DSB MR sæt 11 + 45. På trods af koncerten var der nu ikke mange passagerer med nordpå, så der var tid til lokomotivføreren kunne nå at få et billede inden afgang fra **Gz**. Og det gentog sig på turen tilbage til **Næ**!

(JSL via BL)

Sø 27/7 2014

### ME og MG i My

**My**

**Søndag** kørte jeg et smut til **My** (Myrup), hvor jeg klokken 16:53 så DSB ME 1530 skubbe 4 DD som RØ 1746 (Nf-Kk), og klokken 17:05 kom så DSB ME 1531 + MG 27 + 03 + 73 + 52 som M 8187 (Rg-Nf), som var grunden til, jeg var kørt derud.

Hjem og sove lidt, så jeg kunne være bare nogenlunde frisk til jeg skulle arbejde 23:27-05:51.

(JSL via BL)

Sø 27/7 2014 – ma 28/7 2014

### Næ-ikf skriver om dagens forløb

**Næ-Kh**

Først skulle jeg køre **Næ-Kh** med RØ 84274 (4 DD + DSB ME 1506). Toget var let forsinket ved ankomst til **Næ**. Igen var dagens sidste tog fra **Tyskland** bagud, og vi havde fået nogle passagerer med, der skulle videre vestpå fra **Rg** og til **Sverige** fra **Kh**.

Ved I-signalet til **Hif** (Hvidovre Fjern) Stop, FC-lederen skulle diktere mig en La-rettelse i telefonen: *Der var 40 km/t. i km 4,6 uden tavler eller baliser.*

Kort efter ankomst til **Kh**, hvor vi kom i spor 6, så dem, der skulle videre til **Sverige**, skyndsomt kunne skifte til Øresundstoget på perronens modsatte side, der var blevet holdt nogle minutter tilbage.



**Blv**

Derefter taxi til **Blv**, hvor jeg desværre så stammen til RØ 2201 ikke var kommet endnu. Jeg havde ellers satset på at få en lur i ME'en, inden jeg skulle klargøre toget.

Først klokken 02:45 blev DSB ME 1509 + 5 DD parkeret i spor 94, og da jeg skulle begynde klargøring klokken 02:50 ifølge arbejdsedlen (der er lavet som maskinen stod på **Gb**), og de havde travlt på **Blv**, blev vi hurtigt enige om ikke at stoppe maskinen og lade lokomotivet blive på vognene. Vi lavede så bremseprøve med det samme, og jeg trak frem til en dværg i 1970'erne, men havde aftalt med rangisten han først meldte mig klar til kmp, når jeg sagde til. Så kunne jeg rulle gardinet ned i ABs'en, lægge ryglænet tilbage og slappe af i stedet for at sidde – måske op til en time – og kigge på, hvornår dværgeren skiftede til forbikørsel tilladt.



ME 1509 og de fem vogne havde i øvrigt tilbragt **søndagen** med at køre frem og tilbage **Ro-Lw-Ro** et utal af gange; bremsesedlen var på to sider! Tænkt, at man kører der med et så stort tog af hensyn til den korte perron i spor 1 i **Lw**, som benyttes i stedet for den fine, lange og høje perron i spor 2, er de fleste af vognene aflåste.

Da jeg kom til perron i spor 7, stod RØ 1501 ved siden af, og ligesom da jeg havde københavner-tæn sidst – natten til **mandag 2. juni 2014** – var det DSB ME 1526, der stadig her to måneder senere havde samme store grimme tags på fronten, så ingen billeder med den på!

(JSL via BL)

On 30/7 2014

---

## Næ-Ikf skriver om dagens forløb

### Næ-Kh

**Onsdag** mødte jeg 06:56 og lagde ud med at køre **Næ-Kh** med RØ 4208 (Rf-Kh) bestående af DSB MF sæt 32+24+53. I **Ky** mødte jeg RSC EG 3102 med et vestgående SFL-tog, og i **GI** rangerede MK'en på FDB-siden, mens CONTC MY 1154 holdt og ventede på den anden side. Det ser ud til, der er sat udvendig bremseledning på de tre ExpoTrain-vogne, men om det betyder, de skal ud på den sidste rejse, skal jeg ikke kunne sige ...



Ved **Kh** fik jeg indkørsel med 60 km/t. i I-signalet – det har jeg aldrig set før, og der var da også Stop i SI-signal M, og jeg kunne se bommene var oppe på tilkørslen til **Kgc**. Da de var nede igen, kom der signal ind til **Kh**.



### Lw

Mens **Lille Syd** er spærret mellem **Kj** og **Lw**, kører **Kh** den nordlige del indtil **onsdag 30. juli 2014**, skete det med ME og fire DD, enkelte stammer med fem DD. Imidlertid er perronen ved spor 1 i **Lw** for kort til selv to MR-sæt, og selv om vognene nærmest maskinen er aflåst, er der langt ned fra lokomotivet, når lokomotivføreren skal skifte ende. BDK har lagt låsebolte på skiftet, så man ikke kan komme i spor 2, og selv om de gerne ville ændre sporbenyttelsen, kunne BDK ikke afse personale til at fjerne låseboltene på skiftet! Jeg kan se, man **torsdag 31. juli 2014** kører med DSB MF (sæt 25) i den ene stamme og DSB ME 1512 + 3 DD i den anden stamme, jeg havde ellers håbet på ME + 2 DD, det ville ha' set sødt ud!

### Lj

Klokken 09:04 afløste jeg på DSB ME 1521 + 5 DD og skulle køre **Kh-Lj** med RØ 2517 (Kk-Lj). På grund af ibrugtagning af sikringsanlæg og blok på **Hv** station er togene nogle dage aflyst mellem **Lj** og **Hv**, så jeg nåede slet ikke at komme til **Hv**, mens den var endestation. Jeg nåede at fotografere mit tog fra begge ender, inden jeg skulle køre tilbage til **Kh** i samme stamme. Transversalen drillede lidt, så jeg fik stop og ryk frem på PU-signalet af stationsbestyreren, der holdt til i stationsbygningen.



I **Htå** stod DSB SA sæt 22 og 80 med orange poser på koblingerne. De har været på **Nordbanen** og vender derfor forkert, og S-tog kan kun køre sammenkoblede, når de vender ens!

### Kh

Tilbage på **Kh** en god pause inden jeg skulle køre M 60040 **Kh-Kak** bestående af DSB MF sæt 16 + 71 + 75. Der var lidt kaos i kystbanekørslen, da nogle indbrudstyre var kørt ud over perronkanten med deres flugtbil på **Så** (Skodsborg) station. Derfor fik jeg lov til at køre nogle minutter før tid, efter jeg havde sendt meldingen "klar til afgang" på radioen. I **Cph** småregnede det desværre, så der blev ingen fotos med tog, fly, skibe og fyrtårn denne dag.

Turen fra **Kak** til **Kh** skete med IC 149 bestående af DSB MF sæt 54 + 02. Der kunne ikke samles overgang mellem de to sæt, og da der kun var en togfører, måtte det bagerste togsæt aflåses indtil **Kh**, hvor der kom en ekstra togfører, og hvorfra der også så ud til at være brug for hver eneste siddeplads – to MF'er er ikke meget til en IC-afgang midt i ferietiden!

### Kh-Næ

Hjemturen **Kh-Næ** skete med RØ 1237 (Kk-Nf) trukket af DSB ME 1511 og bestående af fire DD.

I **Rg** var man i gang med at læsse skærver i to Facns og to Fccs, der stod sammen med CONTC MY 1158. Der stod også ret mange DB Hbbi(II)ns<sup>304/305/306</sup> i **Rg** foruden naturligvis de mange biltransportvogne.

(JSL via BL)

To 31/7 2014

---

## Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Torsdag skulle jeg først møde 16:16. Først skulle jeg køre **Næ-Nf** med RØ 4245 (Kh-Nf) bestående af DSB ME 1526 + 6 DD. Toget var (igen) kommet for sent fra **Kh**, da det ikke kom til perron til tiden, og var 10 minutter forsinket i **Næ**. Alligevel SKAL det naturligvis i spor 3 i **Næ** for at køre rust!



I **Oh** kom jeg i spor 1 og skulle krydse en forsinket IE bestående af BR 605 sæt 06 "blå pølse". Den kom, ligesom jeg var ved at gå i hold, så jeg nåede ikke ud på den nye perron for at få et foto, men ME 1526 frister nu heller ikke rigtigt til fotos, for den har nu i OVER to måneder kørt med tags på fronten af førerrum. Ankomst **Nf** 213 min, dvs. et minut før jeg skulle afgå med RØ 1254! Driften nåede da også og ringe for at høre, hvor jeg var ...

DSB ME 1531 stod på sporet foran **FC Nf**, men de fire IC4'er kunne jeg ikke se. Afgang med RØ 1254 2 3 min, men rettidig igen i **Vo**. Efter pause i **Næ** skulle jeg så køre RØ 2468 (Næ-Kj) og hjem med RØ 82463 (Kj-Næ).

(JSL via BL)

Fr 1/8 2014

---

## Næ-ikf skriver om dagens forløb

Fredag mødte jeg 10:49 – præcis 11 timer efter jeg fik fyraften dagen før! Da jeg cyklede over stibroen, holdt CONTC MY 1154 klar til afgang mod **Kj** med 14 læssede tømmervogne (3 Snps og 11 Roos(-t)), et flot og tungt tog, så MY'en må have lydt godt, da den lidt senere satte i gang.

Mens sporet mellem **Kj** og **Lw** er afbrudt, kører **Kj**-godstoget via **Næ**, og da DB bruger alle MZ'er mellem **Fa** og **Es**, køres toget af CONTC. Tognummer var G 8656 (Næ-Kj).

### Næ-Nf

Min første opgave var at køre **Næ-Nf** med RØ 2221 (Kk-Nf) bestående af DSB ME 1513 og 4 DD. I **Lu** kom jeg i spor 2; det er ellers meget sjældent, jeg gør det, også når jeg kører 2221. I **Ek** krydsede jeg med en forsinket IE bestående af BR 605 sæt 19.

### Nf

I **Nf** stod DSB ME 1531 på sporet foran FC, men de fire IC4'er kunne jeg ikke se. Efter ankomst til Nf skulle jeg vaske toget og parkerede det efterfølgende i spor 40, hvor min afløser så kom. Mens jeg sad og spiste min mad på depotet – hvor der gik en yngre italiensktalende mand rundt og talte i mobiltelefon – kom de fire IC4'er retur fra **Gedserbanen**. Klokken var da 13:06, og de fire sæt satte det meste af mandskabet af ud for depotet og fortsatte i forsyningen. Der holdt de stadig, da jeg afgik med RØ 1254 (Nf-Kk) bestående af 5 DD + DSB ME 1533. Da jeg kom, holdt BR 605 sæt 05 "blå pølse" i spor 44, men nu var den kørt op i spor 5, så noget kunne tyde på forbindelsen fra **Tyskland** (endnu engang) var forsinket.

Köf 263 står stadig i **Nf**, men den bruges meget, meget sjældent, og det er vel et spørgsmål, hvor længe den bliver der.

### Næ

I **Næ** blev jeg afløst af samme Nf-fører, der afløste mig på stammen fra 2221 i **Nf**. Inden jeg havde forladt perronen, kom BR 605 sæt 05 med et forsinket IE, så noget tyder på passagererne har måttet skifte togsæt i **Nf**.

Egentlig skulle jeg have afløst på tog 11435, men da AC'en ikke virkede i det ene førerrum, og der var godt 30 °C, havde føreren meldt toget nedbrudt, når det kom til **Næ**, så jeg kørte DSB MR sæt 11 frem til mit tog. Det havde stået i solen i flere timer med lukkede døre og vinduer, så der var tropiske temperaturer i toget, og specielt i det sydlige førerrum, hvor førerbordet var så varmt, at man knapt kunne holde hånden på det. Det blev først godt igen, da jeg var ved at være tilbage i **Næ** igen! Jeg tror, de tog på **Lille Syd**, der nu hedder 11xxx, er omlagt for at give plads til godstoget.

(JSL via BL)

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

---

**Kørsel med veteranog SI-Str-Rd**

**Operatør:** DSB Museumstog  
**Årsag:** Kørsel med Veteranog  
**Oprangering:** MX + K 564 + 4 personvogne

Tog VM 6483 (SI-Rd), MX 250, 80 km/t.

SI 17.05, Bg (25)-29, Hr (47)-18.10, Ts (37)-40, Ho (50)-19.10, Hm (18)-19.25, Str 32-57, Røb 20.(17)-19½, Ra (45)-49, Rk 21.(07)-33, Bj 42, Rd 22.08.

Bemærkninger Str Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 9464, **mandag 16. juni 2014**  
(BL)

To 31/7 2014

---

**2½ time uden toggang på Langåbanen**

Deres udsendte har cyklet fra **Hb** til **Ab** for at så på den nye jernbanebro i sydenden af **Sø** (Skørping), da det ikke er muligt at få en cykel med i togbusserne. Rejsen fra **Ab** til **Str** må derfor ske med **blå** buslinje X960 (Ab-SI). Undervejs er det væltet ind med følgende sms-beskeder:

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til delaflyse tog 56460 mellem Struer og Langå, afg. Struer kl. 16.21 pga. fjernstyringsproblemer. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 16:50:57

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket ikke kan køre tog på strækningen Struer og Langå pga. fjernstyringsproblemer. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 17:10:31

Arriva Tog informerer om, at vi har indsat en bus fra Struer mod Langå kl. ca. 17:25. Der indsættes bus fra Venø Bussen. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 17:26:52

Arriva Tog informerer om, at vi har indsat en bus fra Bjerringbro mod Langå kl. ca. 18:00. Der indsættes bus fra Mønsted Turistfart. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 17:27

Arriva Tog informerer om, at vi har indsat en bus fra Bjerringbro mod Struer kl. ca. 18:00. Der indsættes bus fra Mønsted Turistfart. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 17:28:37

Arriva Tog informerer om, at vi har indsat en bus fra Langå mod Struer kl. ca. 18:13. Der indsættes bus fra P.P. Busser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 17:43

Hvis det nu ikke kan lade sig gøre at få cyklen med fra **Vg** i en togbus, *hvorledes så komme til **Str**?*

– *Cykle de 47,8 banekm til **Hr** og med tog derfra?*

– *Eller cykle de 62,2 km til **Str**?*

Der indtil nu cyklet 66 km, så det er ikke nødvendigt med yderligere motion.

Togdriften på strækningen Langå-Viborg-Struer er nu genoptaget. Der kan dog fortsat forekomme forsinkelser. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014** 18:12:56

**Vg**

Busankomst fra **Ab** med **blå** buslinje X960 kl. 18.32 – 11 minutter til tog RA 56459 (Lg-Str) skal køre mod **Str**. I ventesalen viser monitoren følgende:

## Afgang Departures

Tid	Forventet	Tog til	Spor	Tog	Status	Bemærkninger
18.31	18.46	Aarhus H	2			
18.43		Struer			Aflyst	
19.08		Aarhus H	1			
19.43		Struer			Aflyst	
19.43		Struer	1			
20.08		Aarhus H	1			

Bemærk, at det er aflyst et tog kl. 19.43 til **Str**, men også et, der IKKE er aflyst.

Billetsalget er ved at lukke, og en Arriva-medarbejder fortæller, at monitoren ikke passer. Det samme gør **FC Vg**, for tog RA 56459 ankommer om få minutter.

Kl. 18.44 (21½) ankommer AT **AR 1024 + 1019** og afgår 18.46 (23). Der er en meget stram køreplan **Sm-Lg** og **Lg-Sk**, så først i **Sk** vindes der 2 minutter. Str-lkf fortæller, at han var kørt fra **Str** med tog RA 5456 (Str-Lg) og ankommet til **Bj** (Bjerringbro) spor 1 omkring kl. 16.24.

Det krydsende, andet tog, tog RA 56451 (Lg-Str) holdt for Stop ved I-signal, men der skete intet. Da viser det sig, at signaltavlen ved **FC Vg** er blevet sort. Intet lys i nogen signaler. Det østlige sporskifte i **Bj** kunne ikke stilles om, og lkf på tog 56451 fik derfor en indrangering i belemt spor 1. Sporskifter måtte låses med låsebolte. Herefter var al toggang på **Langåbanen** indstillet, da der ikke sådan lige kunne skaffe elleve stfs for at kunne etablere betjente stationer. De to togsæt blev koblet sammen i spor 1 i **Bj**, og så var der ikke andet at gøre end at afvente, at der kom liv i **FC Vg** igen.

Str-lkf fik således et ophold i **Bj** i to timer, før det lykkes af få liv i fjernstyringscentralen, og han kunne returnere med tog 56459. Derfor består tog 56459 ekstraordinært af to togsæt.

Puha, **Str** nås kl. 19.41 (±0) efter at have set den nye tunnel i **Sø** som forventet..

(BL)

Fr 1/8 2014

Arriva Tog beklager, at vi fredag morgen d. 01.08.2014 vil køre med 20 minutter forsinkelse fra Bedsted til Thisted. Afgang fra Bedsted kl. 7.12 har indsat en bus fra ... kl. ca. 18:00. Der indsættes bus fra Mønsted Turistfart. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 31. juli 2014 17:28:37**

Årsagen er en solkurve i **Sne** (Snedsted) spor 1 opdaget af en lkf fra **Str**, så der ikke kan krydses i **Sne**.

(BL)

Sø 3/8 2014

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til aflyse tog 56138 mellem Herning-Hammerum afg. Herning kl. 14.07 pga. lynnedslag. Der henvises til næste afgang. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 3. august 2014 14:02:57**

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til aflyse tog 56131 mellem Hammerum-Herning afg. Hammerum kl. 13:53 pga. lynnedslag. Der er indsat bus. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **søndag 3. august 2014 14:08:26**

(BL)

## TRÆKKRAFT

To 31/7 2014

### Køf 268 holder stadig på mdt Lg

**Fredag 25. juli 2014** blev **gul** **Køf 268** set holde foran den yngste remise ved **mdt Lg**. I dag holder den det samme sted. *Måske er den hensat?*

268

### Hensatte MG i Rd

DSB **MG 56( )5, ( )**, **MG 5607+07 + 5612+12** fotograferet fra IC 19521 (Ar-Hb). Litra MF med et IC-tog i spor 3 dækkede for noget af »udsigten«.

(BL)

## Stort EG, MZ og 185-træf i Fa

Under indkørsel med tog IC 16028 (Hb-Kh) til **Fa** spor 10, perron 4, er der midt i nedbøren fra frontsammenstødet mange **aaa aaa aaa aaa aaa aaa** at se i spor 33 og 32; men ingen **aaa** rangermaskiner! Der holder så mange **aaa**, at numrene ikke kan nås at noteres, som de plejer under en langsom forbi kørsel. Tre MZ og i hvert fald to-tre 185. Heldigvis er der 14½ minut – inden tog RR 3334 (Fa-Es) afgår kl. 13.43 mod **Bp** (Brørup) – til at løbe hen ad perron 3 ud på den gamle postperron for at fotografere. Det er hurtigere end at notere i regnvejret.

Fra S i spor 32:

42 86 237 8 800-0 Hbikks, RSC 185 329-7, 185 326-3, EG 3112, EG 3102, EG 3106, EG 3101.

Fra S i spor 33:

EG 3108, MZ 1449, MZ 1452, MZ 1456, MZ 1439.

Et billede fra nordenden af perronen MÅ tages med EG 3101 til vestre og MZ 1439 til højre, selv om der kun er 5 minutter til, tog 3334 afgår fra spor 3 ved perron 2. Der er flere rangister og i hvert fald en lkf, så der sker noget. I det samme snor MZ 1452 sig uden om MZ 1456 og er lige ud for MZ 1439, da der trykkes på udløserknappen. Tre **røde** lok side om side!

I et spor ved sydenden af perronerne, måske spor 16, findes banegårdens brune udstillingsgenstande. Fra N: CFLCD 18(07?), CFLCD MX 1023 og MX 1029 eller omvendt.

7 store diesellokomotiver på banegården. Der er tilsyneladende ikke brug for et mdt til hvilende lokomotiver mere.

## TI

Et hvidt TX Logistik-lok ses i forbiarten blandt mange containervogne, men billedet blev ikke skarpt nok til at kunne læse dets nummer.

Turen med tog 3334 fortsætter til **Bp** (Brørup) for at se tre MZ-trukne, omladte godstog. Læs herom under kapitlet **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**.

## Set 6 litra MZ og 12 BR 232 og 2 BR 233 i juli-august 2014

6 stk. MZ 1439, 1449, 1452, 1453, 1456, 1457

12 stk. 232 201-4, 259-2, 384-8, 388-9, 472-1, 534-8, 568-6, 587-6, 668-4, 669-2, 703-9, 908-4

2 stk. 233 321-9, 662-6

(BL)

## 20 forskellige Ludmillaer i Danmark

I **sommeren 2014** gæstede følgende BR 232/233 de danske skinner:

232: 201-4, 230-3, 241-0, 259-2, 384-8, 388-9, 469-7, 472-1, 534-8, 568-6, 587-6, 668-4, 669-2, 703-9 og 908-4.

233: 233-6, 285-6, 321-9, 525-5 og 662-6.

Altså i alt 20 stk. russisk/ukrainske lokomotiver, tidligere Baureihe 132 ved DR. Det er muligt, at flere har været på spil i Danmark, men det mener jeg nu ikke.

(Jen via BL)

## GODSVOGNE

To 31/7 2014

## Reservebogier i Kj

Ophold i **Kj 20:52-21:53**. Jeg nåede bl.a. at kigge nærmere på de to reservebogier, CONTC har købt sammen med de tre sidste Slmmps fra hæren. Den ene er med rangerskruebremse bygget af ELH i 11.99 med byggenummer 111 og af Bauart 683.1, mens bogien uden rangerskruebremse er bygget af TVP i 1999 med fabriksnummer 4615 og af type 683. De tre "nye" Slmmps står på pladsen op mod remisen.

Der stod ingen vogne ved Kemetyl, og på den hermetisk indhegnede del af havnen kunne jeg ikke se nogen vogne, men der holdt en bil og ventede på, lågen til Bornholmerfærgen blev åbnet. Godt nok ringe service; de må holde der til omkring midnatstid i stedet for at kunne køre frem til terminalbygningen med toiletter m.m.

(JSL via BL)

## Transvagnon Habbiins i Rg

**Lørdag** og **søndag** friweekend. *KP* meddelte, TRANSWAGGON Habbiins 17 33 85 2740 463-0 stod i **Rg**, og da jeg ikke før havde hverken set eller fotograferet en TWA Habbiins 17, kørte jeg op for at få lidt fotos.

Vognen er revideret WN 12.05.14 og havde byggenummer DB Waggonbau Niesky 2014 54875 og på den ene bogie TVP 2014 82068. Jeg havde egentlig forventet en TVP-plade på undervognen også, for TVP bygger stort set hele vogne, mens Nieskys opgave stort set begrænser sig til skydevæggene. DB vil i øvrigt sælge Waggonbau Niesky, der har haft en ret omtumlet tilværelse siden murens fald. Vogne var kommet fra Lehel (hvis det er en by) i **Ungarn** med 11,8 t Electrolux hvidevarer.  
(JSL via BL)

### PERSONVOGNE

### TOGSÆT

### S-TOG

### METRO

### FÆRGER

### VETERANMATERIEL OSV.

Ma 28/7 2014

## Ol49-77 ved Lg Skole

Oplysninger om maskinen kan ses på <http://www.steamlocomotive.info/country.cfm?which=denmark>  
There are 112 locomotives in Denmark. Læs også en udførlig, tysk beretning på [http://www.sebtus.de/steckbrief\\_extern\\_pkp\\_ol49.html](http://www.sebtus.de/steckbrief_extern_pkp_ol49.html)

### Dansk historie om maskinen

Maskinen blev trukket til **Lg** og stod **13. december 1992** på læssevejen og ventede på transport til **Lg Skole**. Dens nuværende opstilling kan ses på <http://www.langaa-skole.dk/Infoweb/indhold/Lokomotivet/Lokomotivet.htm>

**Kommentarer:** OL-49 er forkert skrevet, for bogstavet »l« er et underlitra og skal skrives med en minuskel. Der skal heller ikke være en bindestreg mellem bogstaver og tal. **Pozna** skrives med accenttegnet accent aigu »´« over det sidste n.

(BL)



Kilde: Polska Mapa sieci kolejowej, 1993-1994.

### Ol49-77 i ordinær drift

**Torsdag 16. oktober 1991** kl. 20.40 holdt PKP Ol49-77+25D49 i **Jarocin** med tog 33535 (Jarocin-êrem) på KBS 322 med afgang kl. 20.40.

Næste morgen, **fredag 17. oktober 1991**, fotograferer vi en krydsning i **Ksi<sup>~</sup> Wilkp.** – også på KBS 322 – mellem to OI49'er. OI49-77+25D49 ankommer med tog 33524 (êrem-Jarocin) på 2 psv. kl. 7.04½ i spor 3 som første tog. Et minut efter ankommer i spor 2 OI49-90+25D49 + 2 psv. som tog 33523 (Jarocin-Czempi×). Det afgår først 7.09 (24).

### MD Jarocin

Anden gang, OI49-77 ses denne **fredag**, er på **MD** (polsk skrivemåde for mdt) **Jarocin**. I et nabospor ved en vandkran holder i regnvejret PKP OI49-17+25D49 med lys i den nederste lanterne. I det tredje spor ses PKP SP42-238. Der var en del andre maskiner: 2 Ty5, hvor den ene var adskilt fra tenderen, 8 Tkt48, hvoraf en var under ophugning, og 3 andre OI49'er.  
(JG JML MMP TJ BL)

ZAKAZ  
WJAZDU  
PAROWOZOW

Skilt på MD Jarocin.

### Udseende af OI49-77 i sommeren 2014

I dag er det fint solskin til at se på maskinen kl. 11. Den ser nogenlunde ud fra »perronsiden« af **Gydevej** men omme fra »sporsiden« er den forsømt. Det pynter at lukke røgkammerdøren og lukke så mange forridere som muligt. En gang spildolie på rustne og matte flader ville rette en del op på maskinens matte udsende.

– Kunne nogle få elever gøres interesserede i at vedligeholde maskine lidt?  
(BL)

## SPECIALKØRETØJER SKROTBUNKEN

## FASTE ANLÆG

Ma 28/7 2014

### Færdsel over broen i Vg på eget ansvar

I snart årevis har der været La 80 i km 38,4-39,0 her over **Lyngvej**. Den gamle bro ' & ' blev solgt til en skrothandler, da den nye var anbragt på rette plads. Desværre er der fejl i den nye bro, og heldigvis havde skrotteren ikke skrottet den gamle bro, så Banedanmark kunne lease den. En ny bro skal bygges, *men hvornår er den færdig?*

Der er for nylig lagt træplader mellem gelænderne og skinnerne. I dag ses det viste skilt sat op på begge sider foran broen.

Færdsel på broen  
på eget ansvar

### Manglende advarsler

Når færdslen sker på eget ansvar, kan det undre, at alle lkf ikke har fået at vide, at de over et togs højtaleranlæg skal fortælle, at det er på eget ansvar, at broen passeres. Passagererne burde blive advaret herom før afgang fra **Rk** (Rødkærsbro) og før afgang fra **Vg**, så de kan stige af og tage en bus.

Lokomotivpersonalets fagforening ved DSB og Arriva bør også advare medlemmerne om, at færdsel sker på eget ansvar. Sker det noget, bør de pågældende jernbanevirksomheder stilles til ansvar. Hvis et tog skulle afspore, er der ingen tvangsskinner og flere meter ned fra banedæmningen.

(BL)

On 30/7 2014

### Nedlagt sidespor i Es

(fortsat fra **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

For et par dage siden blev derpå Google Earth eller Krak på SØ-siden af **Forsyningen** opdaget et sidespor, hvis eksistens var ukendt, og da der er 1½ times ophold under opholdet på Ludmilla-udflugten til **Tønderbanen**, skal sidesporet udforskes.

Der cykles ad **Rosenvængets Allé** med kolonihaver (meget betegnende vejnavn), men først i nordøstenden af vejen er det muligt at komme hen til sporet. Det ligger et sporskifte, hvor venstre spor ender kort efter til at stille godsvogne, der ombyttes med andre fra fabrikken, der ligger for enden af det højre spor.

– Gad vide, hvad navnet på denne fabrik var, og hvilke slags godsvogne der blev modtaget eller sendt gods med?

Krak angiver navnet Dat-Schaub A/S Forædlingsafdeling på adresse **Storegade 88**. På en sporplan uden årstal ses højre gren af **sporskifte 61** fører til et sporskifte uden nummer, hvor venstre spor ender med en markering 1. Højre spor ender ved navnet Dat-Schaub. På den kun engelske hjemmeside,

[www.dat-schaub.com](http://www.dat-schaub.com) er adressen **Storegade 88** godt gemt væk. Firmaer eksisterer altså stadig.

– *Gad vide, hvor mange godsvogne, firmaet før i tiden afsendte?*

De lokale går i sidesporet, for der er en sti at cykle på, til bevoksningen henne ved **Forsyning** lukker. Det er fantastisk er se skinner ligge et sted anno **2014**, hvorom der ingen viden var. Det skal naturlig undersøges, og forhåbentlig kan det laves et billede af tog 138705 under udkørsels fra oppe fra gennemskæringen, men træer, buske og brombær var en uovervindelig hindring. På den gamle sporplan drejer venstre gren af **sporskifte 62** over højre spor fra **sporskifte 61** til en grav med navnet **Gruben**.

## Den gamle station i Brr

På **Tønderbanen** stiges der af et tog i **Brr** (Brøns) for at fotografere et Ludmilla-godstog. Efter dages første strækingsfoto er der fem kvarter til næste jernbanemæssige begivenhed sker i **Æk**, hvor to GD-tog skal krydse i **Æk** kl. 13.16-21, så der er tid til besigtige den overbegrøede stationsbygning. Fra **Tingvej** er der to vejskilte med **Stationsvej** og **Stationsvej**. Den østlige vej er kun en grusvej; den vestlige begynder ved ovk 72 i km 32,2. Der er påfaldende, at Brr ligger i km 32,2 og det gør ovk 72 også, mens stationsbygningen ligger en del N for. Målt på Google Earth 0,18 km. Da ovk 72 ligger i km 72,2, må der, da stationen blev nedlagt og blev til et trinbræt henne ved **Tingvej**, være lavet en ny kilometrerung på 32,2 km.

– *Hvor lå den gamle station i Brr?*

I gamle tjenestekøreplaner er kilometerangivelserne trykt sidste gang i TKV K 87. **Brr** ligger da i km 32,0, altså præcis halvvejs mellem **Bm** og **Tdr**. Derefter er de kun mulige at læse i TIB.

I **TIB (V) 30. Bm-Tdr**, side 425-14, 17.01.1994, står »32,0 Brøns T«

I **TIB (V) 30. Bm-Tdr**, side 425-20, 29.01.2001, står »Brøns (Brr) km 32,2 T«

Datoen for flytningen på de 0,2 km længere bort fra **Bm** står i et af rettelsesbladene 15-19, for der er ingen rettelsesstreg \* ud for **Brr** på rettelsesblad 425-20.



## Alle stationsveje fører til stationen

Asfaltvejen fra **Tingvej** fører de 0,18 km til stationsbygningen. Et T-kryds er der på forpladsen, og vejen vinkelret ud for stationsbygningen hedder ... **Stationsvej**, så står man foran stationsbygningen, fører ikke alle veje til **Roma**, næ, det gør tre styk **Stationsvej** (e)! Det må have været et meget ambitiøst sogneråd, der ville give muligheder for kommende indbyggere i **Brr** at bygge et hus eller en ejendom på **Stationsvej**!



Da DJK arrangerede en udflugt med DSB **R 963** på **Tønderbanen søndag 19. marts 1972** og havde et fotostop i **Brr** lige ud for stationsbygningen, var perronen væk, der stod en stangrække. På det tidspunkt ses rådhusvin uden blade. Da

var trinbrættet for længst åbnet.

I stueetagen er døre og vinduer **blå**, på første etage er alle vinduer **gule**. Ud mod vejsiden er alle ved at blive dækkede af rådhusvin. Ejendommen er tydeligvis ikke beboet. På den tidligere perron 1 vokser der nu høje grantræer, som har en alder på under fyrrer år. I det **gule** stationskontor findes stadig en støvet tavle med afbrydere med skilte.

Det er tragisk at se en sådan tidligere statslig stationsbygning gro til, men heldigvis eksisterer trinbrættet endnu.

Nu cykles der mod **Æk** for at lede efter fotosteder.

Kontor	Ventesal
	Billetsalg
Gaden	Perron syd
Perron nord	Udhus
	Adgangsvej

## Billeder af danske privat- og statsbanestationer

Et billede af trinbrættet og et af stationsbygningen kan ses på

<http://www.danskestationer.dk/bm-tdr/broens.php>. Det kan anbefales, hvis man ikke kender en stations- eller trinbræts udseende eller ønsker at se gamle, ældre eller nyere billeder, at gemme linket

<http://www.danskestationer.dk/index.php> i Favoritter på Menulinjen. Så er det næste gang let at slå op og betragte. Lav eventuelt er undermappe med overskriften Strækninger, hvor andre lignende links kan gemmes.

(BL)

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

To 31/7 2014

## Besigtigelse af Do, Sø, Eh og Sn

Al toggang er indstillet mellem **Hb** og **Ab** i dagene **mandag 14. juli 2014 – mandag 4. august 2014**. Banedanmark beskriver årsagen således:

I Skørping nedlægges jernbaneoverkørslen på Himmerlandsvej/Jyllandsgade, og der etableres en ny 2-sporet vej i en tunnel under jernbanen ca. 200 meter længere mod syd.

I Ellidshøj nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen. Mjels Brovej forlægges ca. 300 meter mod syd, og vejen føres over banen på en bro. Erstatningsvejen tilsluttes mod vest Ellidshøjvej og mod øst Mjels Brovej.

I Svenstrup nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen, hvor Dall Møllevej krydser banen.

Erstatningsvejen vil blive ført over banen og Svenstrup Banevej.

Disse tre anlægsarbejder er årsagen dagens besigtigelse af **Sø** (Skørping), **Eh** (Ellidshøj) og **Sn** (Svenstrup Jylland).

Fra skrivebordet derhjemme kan det anbefales læseren at foretages et lignende besøg på nogle af togekspeditionsstederne, og det kan ske på **Nordjyllands Jernbaner**, Stationer Randers-Aalborg, på [http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers - Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders - Aalborg](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers-Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders-Aalborg)

En oversigt over togekspeditionssteder Randers-Aalborg Jernbane findes på [http://da.wikipedia.org/wiki/Randers-Aalborg\\_Jernbane](http://da.wikipedia.org/wiki/Randers-Aalborg_Jernbane)

**Udrejse:** **Str** 9.21 tog RA 56432 (Str-Lg) (til erstatning for L 628 (Str-Ar)) 10.39 **Lg** 11.08 IC 19521 (Ar-Hb) 11.33 **Hb**.



To stationer og et trinbræt skal besøges, og cykler kan ikke befordres i togbusserne, må der trædes i pedalerne. Da togbusserne er gennemkørende i **Eh**, må det cykles fra **Hb** de 28 km til **Sø**. Der kører ikke andre buslinjer fra **Sø** til **Sr** (Støvring), så der må cykles videre til **Sn** og **Ab**, en tur på 60 km.

**Hjemrejse:** Der er kun 9,2 banekilometer fra **Sn** til **Ab**, hvorfra der er to muligheder for at komme til **Str** med **blå** X960 til **Vg** eller bus til **Ti** og med tog videre til **Str**. Den sidste busafgang med **blå** X960 fra **Ab** er kl. 17.10, så der vil være godt 5½ time til at cykle de 49,4 banekilometer fra **Hb** til **Ab**. I **Vg** vil der være 11½ minut til at skifte til tog RA 56459 (Lg-Str) med ankomst til **Str** kl. 19.41, fornem overgangstid.

### Kraftig regn i Hb i km 199,0

Tog IC 19521 ankommer i spor kl. 11.33½ at få befordret cykler med togbusser, men

– *Nej, der er ikke tid til at tage cykler*

Nå, så hedder »den« 28 km »ekstra« at dryppe, og intensiteten tager til, så det er Nej, hvor det fosser ned. Det var godt, der slide sig op af den stigning på 56 meter åbenbart en frontdråberne styrter ned Der er slet ikke rart den bærbare pc i MG 5830 holder larmer lige uden for døren til perron 1, selv

### Hb-Do

Endelig holder regnen op, og kørebanerne racercykel er der ingen skærme (grundet cykle op ad vej **180 Hostrupvej** skydes der en række træer. Undervejs er der adskillige ad.

### Korset ved Tobberup

I sidste halvdel af **1980**'erne rejstes der ofte blev passeret, kiggedes der op af den banen for at se et stort  $\rho$ . Det blev stillet op **burgtage i tog 25 i 1944**, hvor mange blev Der er nu gået 25 år, og i årenes løb har

## Tog

Attentat  
erne

8. Oktbr. 1944

24. Febr. 1945

20  
Ofre

for  
Tyskernes  
Haand  
langere.

(2½). DSB har skrevet, at det er ikke muligt alligevel spørges buschaufføren herom. med.

cykle til **Sø**. I det samme begynder det at bare med at komme ind i ly i ventesalen. netop nu ikke blev kørt i lavt gear for at 1,55 km lange 3,6 % op fra **Hb**. Det er passage, for regn- i over en halv time. at sidde og skrive på ventesalen, for DSB temmelig længe og om ventesalen er T-formet,

tørres så meget, at der kan cykles, for på en masse og vindmodstand). I stedet for at en genvej op ad en sti, der ligger imellem trappetrin at løfte den lette racercykel op

med tog mellem **Ab** og **Lg**, og når km 201,2 træbevoksede skrænt langs østsiden af til minde om de omkomne ved en **schal-** dræbt og såret. der været gjort flere forsøg på at komme op



til korset, men tiden manglende. I dag er der kun 4½ time (grundet regnen) til at cykle til **Ab**, men nu skal besøget ske.

Korset befinder sig omkring 420 m neden for den nedrevne gangbro over banen til landsbyen **Tobberup**. Der er ingen sti derhen. Det over 2 meter høje kors står oppe på marken ved skellet mellem DSB's, nu ENT's areal, og landejendommens græsmark, og dets forside vender ned mod de to jernbaner fra **Hb** til **Dø** (Døstrup Himmerland T & S) i km 7,6 og **Do** i km 207,8. En lodret skinne rager op af jorden, som korset er spændt fast til med to bolte. Bagsiden af trækcorset ud mod græsmarken har mistet al sin lak, er begyndt at forvitte og har nu denne farve: <sup>a</sup>. Lakken på forsiden har overlevet tidens tand bedre, da de løvfældende træer i sommerhalvåret har beskyttet mod solskin og regn.

Det er kedeligt at se et sådan kun maksimum 69 år gammelt fortidsminde forfalde. *Hvorfor er der ingen myndighed, der holder et sådant kors ved lige?* Det burde ENT og **Hb Kommune** være interesseret i eller have pligt til, selv om det er et minde om en schalburgtage. *Hvorfor er der ingen adgangssti hen til korset fra Aalborgvej 7 og 7 B?*

Set oppe fra korset er der ryddet et V af træer eller ej plantet træer her, så passagerer i tog kan se det under en forbikørsel. Vandrette rækker af sten ligger med omkring en meters afstand ned mod jernbanen. Der gror nogle skæve buske, der har svært ved at overleve i den næsten tilgroede lysning i V'et. Træernes nedadhængende grene i V'et gør det næsten umuligt at se korset fra et tog, når der er blade på træerne. Grenene burde beskæres ret så meget.

## 1944 og 1945

Der skete overraskende nok to schalburgtager næsten samme sted og det i årene **1944** og **1945**. Læs lidt under:

**Schalburgtage** på <http://da.wikipedia.org/wiki/Schalburgtage>

<http://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=06&n=sabotage-mod-maskindepot-gb>, 2. brødafsnit

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?mode=thread&id=32442>, under **mandag 26. december 2011**

Ingen af schalburgtagerne er skrevet under **Uheld og ulykker**

på <http://modelbaneteknik.dk/jernbane/uheld/uheld.htm>

Der foreligger ikke mange artikler om disse to schalburgtager på internettet, så der må søges de lokale aviser. Heldigvis kan GS kan levere detaljerede oplysninger:

## To schalburgtager mellem Hb og Do

### Søndag 8. oktober 1944

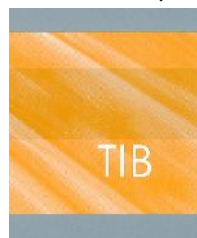
Tog 25 (Kh-Ab) afgik forsinket fra **Hb** kl. 19.45. DSB E 969 trak. Ax 301 gik op til maskinen, og i den var der 10 dræbte, 9 sårede og et ukendt antal lettere sårede. I den andenforreste vogn blev fundet mellem 25 og 30 pakker med sprængstoffer.

### Lørdag 24. februar 1945

Tog 25 (Kh-Ab) var afgået fra **Hb** kl. 22.50 (2203), og cirka 1½ km N for **Hb** skete eksplosionen. De to forreste vogne var Ac 26 + 24. Ac 26 blev totalt ødelagt, og Ac 24 blev beskadiget af den brand, der opstod. Der var 10 dræbte og 11 sårede, og cirka 25 lettere sårede. Tog 25 rangerede tilbage til **Hb** og ankom til **Ab søndag 25. februar 1945** kl. 6.10 (2587). Begge personvogne blev genopbygget.

(GS via BL)

### Do i km 207,8/208,5



Ovk 427 lå i km 207,6 og blev nedlagt nogle dage før **onsdag 30. januar 2013**, hvor den ikke eksisterede mere. Overkørselen har, med den krydsende **Storegade**, altid ligget det samme sted, både da den var af typen D, hvor »Bom D = Manuelle bomme eller led, der betjenes af driftstjenestens personale«, og da den bliver ombygget til »B = Automatisk bomanlæg«.

Det har **Do** (Øster-Doense) ikke. I **TIB (V)** står der tre forskellige oplysninger:



I **TIB (V) 24. Ar-Ab**, side 342-5, 27.5.1979: »207,8 Øster-Doense È **2 120 120** 427 207,6 Bom D«

I **TIB (V) 24. Ar-Ab**, side 356-5/358-5, 15.12.1986: »427 207,6 B«. \* markerer en ændring

I **TIB (V) 24. Ar-Ab**, side 356-10/358-10, 02.06.1991: »427 207,6 B«

I **TIB (V) 24. Ar-Ab**, side 356-14/358-14, 13.03.1994: »427 207,6 B«. Nu er søjlen med »faldtal« tom.

I **TIB (V) 24. Ar-Ab**, side 358-25, 04.09.2000: »Ovk 427 km 207,6 Helbomanlæg«

I TIB-S har der aldrig stået noget mellem Hb og Ad.

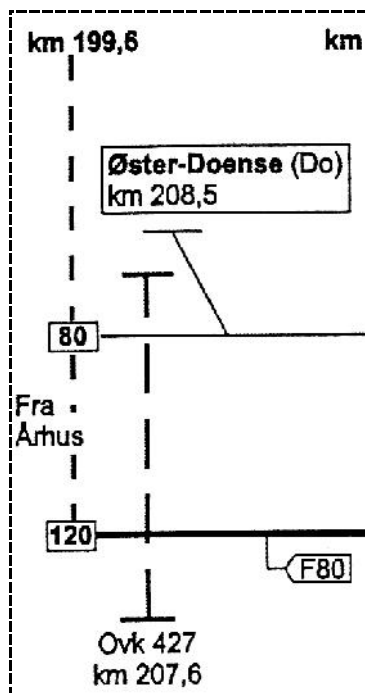
Et billede af stationsbygningen Do set fra nordsiden kan ses på

[http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers - Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders - Aalborg](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers_-_Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders_-_Aalborg) og tre billeder på <http://www.dankestationer.dk/ar-ab/doense.php> af nedrivningen **søndag 19. december 2004**.

### Rockwools sidespor i km 208,5

Do har altså været nedlagt og midlertidigt genopstået som et sidespor på fri bane – vist med signaturen

- Sidespor med dækningssignal på et holdsted.



TIB (V) 24. Ar-Ab, side 358-25

På sidesporet ind til og inde på fabrikkens Rockwools sidespor rangerede DSB Ard 121 (g).

Kl. 10.36 var personalet inde i stationsbygningen for at snakke med ledvogteren.

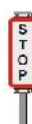
Et oplagt motiv var Ard 121 + gsv. læsset med tømmer med en gul presenning over i spor 1 ud for stationsbygningen, hvor der stadig var en stump tilbage af perron 1's perronkant. Toget hed tog 7932 (Sø-Hb) og havde standsningstid i Do kl. 10.22-40 (246/264).

Stationsbygningen var hvid og lignede Bv (Bjerregrav) i km 175,8.

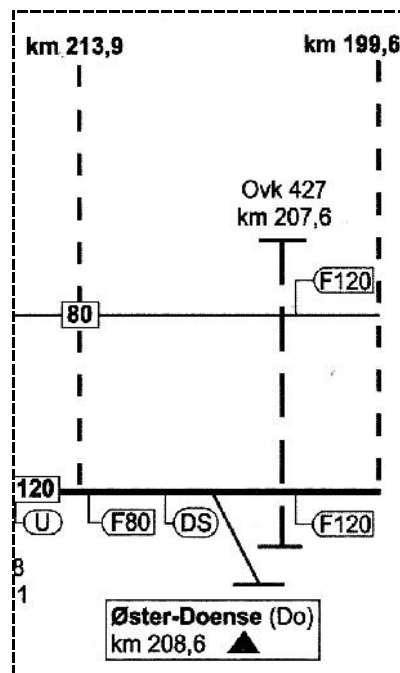
For lige at sætte disse oplevelser i tidsmæssigt perspektiv angives dato og årstal her:

**fredag 7. februar 1986.**

Sporskiftet er nu fjernet, men oppe fra vejbroen med Stenstrupvej kan sidesporets skinner ses i det høje græs. det og fabrikker kan ikke sådan udrydde jernba-



nu fjernet, men oppe fra vejbroen med Stenstrupvej kan sidesporets skinner ses i det høje græs. SR-signal 17.12 står der skam stadig! Jo, samfunnen totalt – særlig når SR ikke kendes.



TIB (V) 24. Ab-Ar, side 361-29

### Hvt i km 210,6

Hvarre 1929-1950. Besøges ej.

Trinbrættet lå N for **Lundgaard Hedevej**, der er ført under jernbanen. Do lå i km 207,8 + Hvt lå cirka 2,8 km nordligere = 210,6 km.

GI Generalskabskort DANMARK i 1:100.000 I Det Nordlige Jylland (enkelte Rettelser 1943)



Nedlagt i forbindelse med at banen blev lavet dobbeltsporet ud for trinbrættet.

Kilde:

[http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers - Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders - Aalborg](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Randers_-_Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders_-_Aalborg)

	Fra Rd	Fra Rd	Fra Rd	Fra Rd	Fra Fa
Do	01.10.1928 km 40,4	15.05.1934 km 40,4	03.06.1946 km 40,2	15.05.1949 km 40,1	27.5.1979 km 207,8
>		3,0 km	2,8 km	2,8 km	+ 2,8 km =
Hvt	–	km 43,4	km 43,0	km 42,9	km 210,6
>		3,8 km	4,0km	3,9 km	
Ad	km 47,2	km 47,2	km 47,0	km 46,8	214,5 (GS)

### Ad i km 214,5

Her ved trinbrættet venter passagerer foran stationsbygningen på en togbus. Racercyklen bæres ned ad trapperne og gennem perrontunnelen op på østsiden, og der cycles straks ned mod **Sø**.

Tidligere lå der på stationen ovk 438 i km 214,1 og ovk 440 i km 214,4, der havde fælles overkørselssignal.



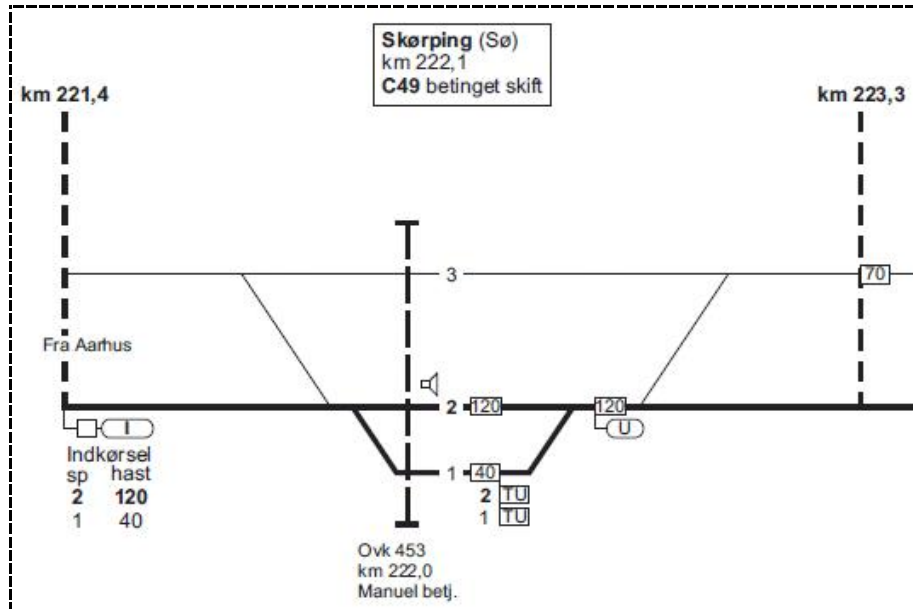
### Mk km 218,3

**Moskov 1869-1972 B & S** Besøges ikke, for her er der ingen ændringer sket.

### Sø i km 222,1

At idyllen i **Sø** (Skørping) med en betjent **gul** stationsbygning, et **gul** vandtårn og et **gul** posthus anno **2014** forsvinder, skyldes et led i opgraderingen af strækningshastigheden fra 160 km/t. til 200 km/t.

Ovk 453 i km 222,0 for enden af perronerne skal erstattes af en vejunderføring i sydden af stationen. Dette arbejde i anlægsfasen er hovedtrækplasteret for dagens ekspedition.



Kilde: TIB-S, 24. Ar-Ab, side 500-1, 07.04.2014

## Forside > Baneprojekter > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Skørping Skørping

*Erstatningsvejen i Skørping set fra syd/sydøst. Øst for banen ses erstatningsvejens tilslutning til Møldrupvej. Vest for banen ses den nye vejs tilslutning til rundkørslen Himmerlandsvej/Buderupholmvej. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse).*

I Skørping nedlægges jernbaneoverkørslen på Himmerlandsvej/Jyllandsgade, og der etableres en ny 2-sporet vej i en tunnel under jernbanen ca. 200 meter længere mod syd.

På vestsiden af jernbanen tilsluttes vejen rundkørslen ved krydset Buderupholmvej-Himmerlandsvej. På østsiden tilsluttes den nye vej Møldrupvej i et T-kryds.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

### Ombygning af stationen

For at kunne øge hastigheden gennem Skørping er det, udover lukning af overkørslen, nødvendigt at nedlægge de to perronovergange på Skørping Station. Umiddelbart nord for etableres derfor en gangbro med elevatorer som erstatning for perronovergangene.

De tre perroner på stationen bevares, men de afkortes ved Himmerlandsvej, da de her er for smalle i forhold til nutidens krav.

Der anlægges desuden en gangtunnel ved Himmerlandsvej, som Rebild Kommune bidrager til finansieringen af. Der etableres elevatorer på begge sider af Himmerlandsvej, så fodgængere kan krydse jernbanen ved den nuværende overkørsel. Cyklister kan trække cyklen gennem tunnelen via en sliske i forbindelse med trapperne.

Perronovergangene på stationen lukkes først, når gangbroen og gangtunnelen kan tages i brug.

## Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation  
Primo februar 2014: Ekspropriationsforretning  
Forår 2014: Anlægsarbejdet starter  
Ultimo 2014: Ibrugtagning af ny vej, gangbro og gangtunnel  
Lukning af overkørsel.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19089>

### Ved stop:

– skån mennesker og miljø!

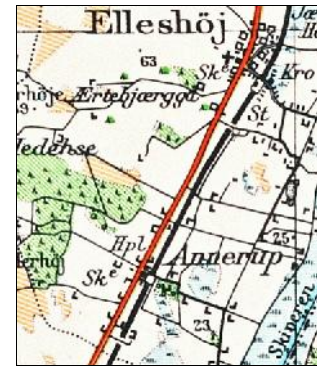
*Sluk motoren*

Skilt på perron 2 ved ovk 453

**Orange** BBR **Köf 152** holder i det høje græs i læssevejssporet.

Ligeledes skal der laves erstatningsveje, når ovk 476 i km 234,1 i **Eh** (Ellidshøj) og ovk 491 i km 239,4 i **Sn** (Svenstrup J) nedlægges. På BDK's hjemmeside er der bragt nogle luftfotos, der viser de nye vejanlæg og vejbroer.

Derfor cykles der videre nedad.



GI Generalskabskort  
DANMARK i 1:100.000  
I Det Nordlige Jylland  
(enkelte Rettelser 1943)

## Sr i km 229,5

Gennemkørsel i **Sr**.

## Apt (Annerup T) km 231,8 1928-1951.

Nedlagt i forbindelse med at banen blev lavet dobbeltsporet. **Apt** ses oppe fra **Kildegårdvej**. Trinbrættet lå lige S for. På [www.krak.dk](http://www.krak.dk) kan den nedlagte ovk ses for vejbroen med **Kildegårdsvej**, der blev nedlagt, da vejbroen blev bygget i forbindelse med anlægget af dobbeltsporet i **1953**.

**Apt** lå cirka 2,2 km før **Eh** i km = 231,8 km. Ved denne ovk lå trinbrættet.

Kort tegnet før vejbroen blev bygget.

	Fra Rd	Fra Rd	Fra Rd	Fra Rd	Fra Fa
<b>Sr</b>	01.10.1928	15.05.1934	03.06.1946	15.05.1949	14.12.2014
>	km 62,2	km 62,2	km 61,9	km 61,8	km 229,5
<b>Apt</b>	2,4 km	2,4 km	2,4 km	2,3 km	+ 2,3 km =
>	km 64,6	km 64,6	km 64,3	km 64,1	km 231,8
<b>Eh</b>	2,2 km	2,2 km	2,2 km	2,3 km	
	km 66,8	km 66,8	km 66,5	km 66,4	km 234,1 (GS)

## Eh i km 234,1

Forside > Baneprojekter > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > **Ellidshøj**

### Ellidshøj

*Erstatningsvejens tilslutning til Ellidshøjvej set fra vest/sydvest. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse.)*

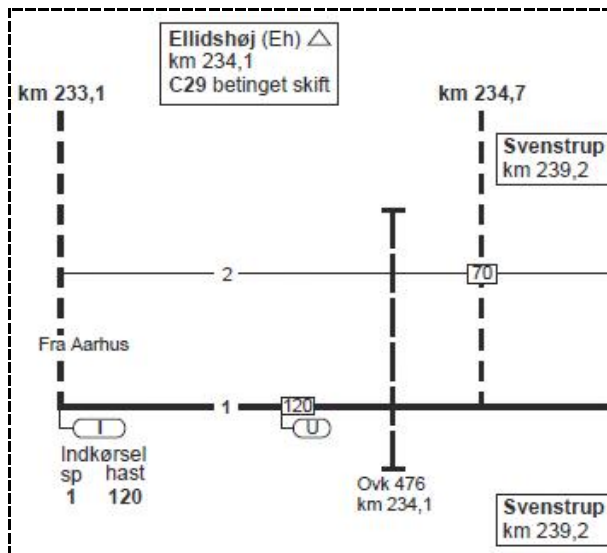
I Ellidshøj nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen. Mjels Brovej forlægges ca. 300 meter mod syd, og vejen føres over banen på en bro. Erstatningsvejen tilsluttes mod vest Ellidshøjvej og mod øst Mjels Brovej.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og understyrsskabe fjernes.

## Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation  
Primo marts 2014: Ekspropriationsforretning  
Foråret 2014: Anlægsarbejdet starter  
Medio 2015: Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19090>



Kilde: TIB-S, 24. Ar-Ab, side 501-1, 07.04.2014

Første kig over stationen sker fra **Klæstrupholm vej**, hvor bagsiden af U-signalet mod **Sø** ses.

Siden denne observation eller faktisk manglen på samme, er det nu muligt i en periode på [www.krak.dk](http://www.krak.dk), Hybrid, at se, hvor den nye linjeføring vil blive lavet. Med signaturen ■■■■■■■■ er



der (**lørdag 14. februar 2015**) vist den nye erstatningsvej i stedet for ovk 476. Den nye vej begynder ved **Ellidshøjvej** og ender ved **Mjels Brovej**. 360 meter SV for ligger vejbroen med **Klæstrupholmvej**, men den kan være ikke bæredygtig nok eller ikke bred nok.

Se fire billeder fra **Eh** på

[http://www.baner-omkring-aalborg.dk/index.php?Randers\\_-\\_Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders\\_-\\_Aalborg](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/index.php?Randers_-_Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders_-_Aalborg)

### Sn i km 239,2

Forside > Baneprojekter > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > **Svenstrup**  
**Svenstrup**

*Erstatningsvejens tilslutning til Hobrovej i nyt T-kryds. I horisonten ses tilslutningen til Dall Møllevej. Set fra vest/sydvest. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse).*

I Svenstrup nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen, hvor Dall Møllevej krydser banen.

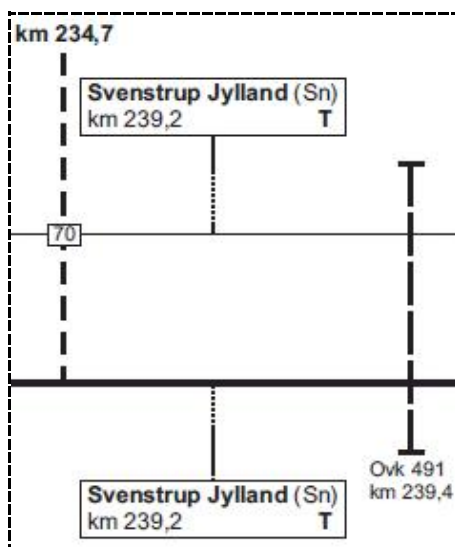
Erstatningsvejen vil blive ført over banen og Svenstrup Banevej. Erstatningsvejen tilsluttes mod øst Dall Møllevej og mod vest Hobrovej i et T-kryds.

Først når det nye vej anlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

I forbindelse med nedlæggelse af overkørslen etableres der elevatorer på den eksisterende fodgængerbro ved stationen, og de nuværende trapper forsynes med slisker, så man kan trække sin cykel hen over broen.

### Tidsplan

September 2013:	Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation
Primo marts 2014:	Ekspropriationsforretning
Foråret 2014:	Anlægsarbejdet starter
Medio 2015:	Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel.



På [www.krak.dk](http://www.krak.dk), Hybrid er der (**lørdag 14. februar 2015**) med en signatur ■■■■■■■■ – lige som i **Eh** – vist den nye erstatningsvej i stedet for ovk 491. Den nye vej begynder næsten det sted, hvor AP krydsede vej **180 Hobrovej**, snor sig gennem en lund, op over banen og **Svenstrup Banevej** og ender i **Dall Møllevej**.

Kilde: TIB-S, 24. Ar-Ab, side 501-1, 07.04.2014

Se fire billeder fra **Sn** på

<http://www.baner-omkring-aalborg.dk/index.php?Randers - Aalborg:Stationer%26nbsp%3BRanders - Aalborg>. I brødteksten står:

Den 31. marts 1969 nedlagdes privatbanen, og 25. maj 1972 standsede DSB passagerbetjeningen af stationen. Ekspedition af vognladningsgods forsvandt i midten af 1980'erne, og status som togfølgestation forsvandt omkring 1989, hvor også overkørslen ved Dall Møllevej blev gjort fuldautomatisk.

**Fredag 28. december 1973** stod der to armudkørselssignaler N for ovk 491. S for lå en større banebygning. Den **tirsdag 3. april 1979** holdt der en **TUBORG**-ølvogn ved sidelæsserampen i spor 3. Ledvogterhuset til ovk 491 lå ved spor 1 og S for **Dall Møllevej**.

### Aalborg Nærbane

**Sn** blev genåbnet i **søndag 14. december 2003** som en del af **Aalborg Nærbane**.

Der rejses til **Abv** (Aalborg Vestby) for at køre med indvielsestoget, og da K 03 trådte i kraft ved døgnets begyndelse, skete den første oplevede standsning med IC 117 (Kac-Fh) kl. 10.35½-36½ (21½/22) kørt af DSB MFB 5229+29.

Ved **Abv** standser tog RV 8100 (Lih-Sø) med DSB MFA 5029+29 + 5025+25 kl. 11.21½-26½ (21½/21½), genåbnede **On** (Skalborg) og i **Sn** 11.51½-55½ (21½/21½). Tog 8100 standser i **Sr** kl. 12.01½-31½ (+½/21½). En HALV time! Trafikministeren var med.

### Sn-Ab

Tilbage til den dato, hvor dette mindes: **torsdag 31. juli 2014**. Nu haster det med at nå til **Ab**, for den sidste busafgang med **blå** X960 fra **Ab** til **Vg** er kl. 17.10 – om 23 minutter, så der skal trædes til. Afgang fra ovk 491 kl. 16.47, og der er 9,2 banekilometer fra **Sn** til **Ab**; ad landevejen det samme til **Kennedy Arkaden**, som **Ab Busterminal** hedder.

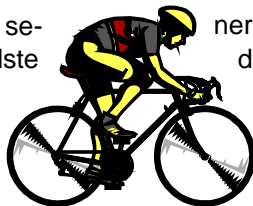
### Ab km 248,4

**Østre Allé** nås 17 minutter senere, hvilket giver det et snit på 31,7 km/t. Ikke så dårligt i den sidste del af de fem timer efter afgang fra **Hb** mere end 60 km borte.

Det nordligste, hensatte 7 MP.

Spor 1 og 2 har ud for nal 16.11.2. "Stop" opstillet.

Om under fem minutter skal **blå** X960 fra **Ab** afgå kl. 17.10. Det nås, for racercyklen læsses ind i bagagerummet 1½ minut før afgang. Før er det ikke nødvendigt at komme!



ere, hvilket giver det et snit på 31,7 del af de fem timer efter afgang fra

togsæt er DSB MG 5613+13 og

sydenden af perronerne SR-sig-



### Ab-Vg

Vandret hvilepause kommer af sig selv på bagsædet i bussen. Undervejs kommer der senere nogle sms-forstyrrelser: Al toggang indstillet på **Langåbanen**. *Hm, skal der nu cykles de 47,8 km fra **Vg** ad **Konebanen** til **Hr** for at komme til **Str**?* Det vil blive over 110 km i dag på cykel ...

### Vg-Str

I **Vg** ville der kl. 18.32 være 11½ minut til at skifte tog RA 56459 (Lg-Str). I ventesalen i stationsbygningen kigges der på monitoren: **18.43 Struer Aflyst** og **19.43 Struer Aflyst**. *Åh nej, **Konebanen**?* Få meter derfra kan den fungerende **FC Vg** sige: – *Bare rolig, tog 56459 kommer om lidt*. Det passer: 18.44-46½ (21½/23) bestående af AT AR 1024 + 1019. Dejligt! I **Str** kan lkf fortælle, at han netop var ankommet med tog RA 5456 (Str-Ar) – var det vist – til **Bj** (Bjerringbro) som det første tog til en krydsning, da fjernstyringen bryder sammen. Lkf på den andet tog måtte rg hen til indgangssporskiftet og sætte låsebolte på. Tiden gik, og de to togsæt blev koblet sammen.

Efter måske to timer kommer der pludselig lys i dagslyssignalerne igen, og toggangen kan genoptages. Senere fortælles det, at to printkort havde rystet sig løse grundet de mange parkerende biler i **Vg**, hvor tidligere spor 7-10 lå. Læs alle trafikmeldinger i kapitlet **KØREPLANER**.

## Status for Str-Lg-Ab-Vg-Str

Ingen ændringer – som forventet – i **Eh** og **Sn**

Kørt med tog: 209,3 km

Kørt med bus: 87 km

Kørt på racercykel: 66,8 km på 3.02 med 22,0/58,2 km/t.

Varighed: 10½ time.

(BL)

Fr 1/8 2014

---

## Nyåbnet stiunderføring med Borgergade i Es

En nyåbnet stiunderføring med **Borgergade** kun beregnet til fodgængere og cyklister er åbnet i syden af stationen.

(BL)

## UDLAND

Sø 3/8 2014

---

## DB udrangerer DD-sovevognene

På <http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?31,7049718,page=all> kan man læse, DB allerede i år udrangerer alle 34 DD-sovevogne ...

(JSL via BL)

## DIVERSE

Ma 28/7 2014

---

## Godt halvår for S-tog Drift

De første seks måneder af året har været gode for S-tog drift. Det er nemlig det halvår, hvor der har været færrest signalforbikørsler, flest tog til tiden og færrest forsinkelser på grund af passagerforhold og lokomotivførere nogensinde. Ydermere har halvåret været yderst omkostningseffektivt.

"Det er virkelig godt, at vi har leveret det, vi skal, til kunderne, nemlig tog til tiden. Det første halvår har været præget af en ekstrem høj rettidighed samtidig med meget få aflysninger," siger Johnny Jartved, Driftschef S-tog, og fortsætter:

"Vi kan selvfølgelig ikke tage æren for det alene. Driftscenteret, værkstederne, Planlægning, Banedanmark og vejret for blot at nævne nogle, har jo bidraget til det," siger Johnny Jartved.

## Adfærdsændring batter

Blandt de områder, som S-tog Drift selv har indvirkning på, er forsinkelser, der skyldes lokomotivførere og passagerforhold. Sidstnævnte fik S-tog Drift ansvar for i 2011. De har derfor arbejdet med passagerflowet og har færre og færre forsinkelser på den konto.

"Der er sket en adfærdsændring, for nu kører vi i stedet for at vente på kunder, der kommer løbende. Vi får kunder og cykler hurtigere ind og ud, og så kigger vi på perronindretningen. Vi har 500 par øjne ude i Driften, som kan melde ind til Kommerciel og Ejendomme osv. omkring, hvad der virker," fortæller Johnny Jartved.

## Under to fejl om året

Også med hensyn til de forsinkelser, som lokomotivførerne har ansvar for, er der sket en et hop fremad. Ifølge Johnny Jartved så skyldes det en stor ansvarsfølelse blandt lokomotivførerne, en masse ildsjæle samt stort ledelsesfokus, blandt andet MUS med vurdering.

"Vi er nu på et niveau, hvor vi næsten ikke kan komme lavere. Det ligger på under to fejl om året pr. lokomotivfører. Og når man tænker på hvor mange tog, de kører om dagen, og hvor mange stop de har, så giver det sammenlagt rigtig mange fejlmuligheder," siger Johnny Jartved.

S-tog Drift kvitterer for det flotte resultat med en is til lokomotivførerne den 1. og 8. august.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 28. juli 2014**

(JSL via BL)

Ti 29/7 2014

---

## Hvor er linje D?

Har du prøvet at køre med de københavnske S-tog, er du måske allerede godt bekendt med de forskellige linjenavne.

Når det gælder om at finde ud af hvilken linje, man skal tage, er det gjort så nemt som muligt. Hver linje har nemlig et bogstav og en farve. Den blå linje A kører mellem Farum og Solrød Strand, den

grønne linje B mellem Høje Taastrup og Holte og den orange linje C mellem Frederikssund og Klampenborg.

Rent alfabetisk er der endnu ingen ko på isen. Men så sker der noget. Toget mellem Hillerød og Køge hedder nemlig ... E.

### A' hvad for noget?

Selvom alfabetet ikke bliver fulgt til punkt og prikke, er der faktisk mening bag galskaben. Grunden til, at der ikke findes en linje D eller linje G for den sags skyld, er, at bogstaverne lyder for meget som E, og dermed kan skabe forvirring, hvis der kommer en vigtig meddelelse om linjen over en skrattende højtaler på stationen.

Det er noget, som der også bliver taget hensyn til, når det kommer til navngivelse af stationerne.

"Vi kalder en af stationerne Solrød Strand, så den ikke kan blive forvekslet med Sorø, og vi kalder en anden for Rungsted Kyst, så den ikke kan blive forvekslet med Ringsted," siger Morten Lyngé Christiansen fra Trafikalt Beredskab.

### Fakta:

– Bx er den eneste nuværende linje med to bogstaver og eneste myldretidslinje. x'et står for eXtra, og viser, at den er et ekstratog. Af andre tidligere myldretidslinjer kan nævnes Ax, Ex, og Fx.

– Andre bogstaver, der har været betegnende for tidligere linjer, er linje L, som supplerede på strækningen Høje Taastrup og Holte i dagtimerne og linje K, som kørte mellem Hundige og Østerport.

– Linje K, der blev indsat i 1992 som et supplement til linje A i dagtimerne, har været linjen med korteste levetid. Allerede i 1993 skiftede den navn til A+.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 29. juli 2014**

(JSL via BL)

On 30/7 2014

---

### Mindre snyd

For nylig har togførerne fået adgang til at bruge politiets database til check af cpr-nummer ved elektronisk billetkontrol. Og det er allerede en stor succes.

"Alle er enige om, at det er et rigtig godt arbejdsredskab, for det minimerer dem, der giver forkerte oplysninger," fortæller togfører Lone Straarup.

Togførerne kan via deres håndterminal nu gå ind i politiets database og checke om navn og fødselsdato passer sammen. Desuden kan de se andre oplysninger som fx bopæl og navne på forældre.

"Nogle vil kun oplyse navn og fødselsdato, ikke cpr-nummer, men når jeg så kan spørge, om de bor der og der, så kan de godt se, at der ikke er så meget at gøre," siger Lone Straarup og fortsætter:

"Desuden er signalværdien stor. Dem omkring os kan jo se, at vi har de oplysninger, og det gør nok, at man tænker sig om en ekstra gang," siger Lone Straarup.

### Fortrolige oplysninger

Tidligere var togførerne henvist til at ringe politiet op, hvis de skulle have checket et cpr-nummer. Det var både langsommeligt og besværligt. Nu kan den enkelte togfører selv udføre den manøvre, selv om det er fortrolige oplysninger.

"Alle togførere skriver under på tro og love, at det kun bliver brugt som et arbejdsredskab og i arbejdets udførelse," forsikrer Jette Artman, togpersonaleleder.

S-togsrevisorerne har haft muligheden for at tilgå politiets database i et par år og har ligeledes gode erfaringer med det.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 30. juli 2014**

(JSL via BL)

Sø 3/8 2014

---

### Vehicle Keeper Marking Register

Dette er den officielle, europæiske oversigt over operatører med bogstavangivelser af deres forkortelser. Listen er delt i to: Vehicle Keeper Marking Register/ihændehaveridentifikationsmærkerregister

95 sider Alphabetical list/alfabetisk liste

95 sider List by countries/liste af lande

	VKM	UNIQUE	STATUS		
Explanation	Codes shown on vehicles	Combination for uniqueness check	Blocked	In use	Revoked



I listen over lande kan alle de danske jernbanevirksomheder ses, og der er angivet 27.  
De 26 er **In use**, og 1 er **Revoked** (tilbagekaldt/inddraget), og det er »RDK RDK Railion Denmark«.

#### AT

En operatør, hvor det måske har været svært at finde den korrekte, officielle forkortelse for, er Arriva Tog A/S. Dens forkortelse er:

»**AT** **AT** **Arriva Tog A/S**

Eksempelvis vil den korrekte, komplette skrivemåde med jernbanevirksomheden for AR 1001 være AT AR 1001.

#### CFLCD

**CFLCD CFLCD CFL Cargo Danmark ApS**

Et lokomotiv fra denne jernbanevirksomhed kunne være CFLCD MX 1023, skriv ikke CFL MX 1023.

#### ENT

Normalt ses forkortelsen for Banedanmark at være »BDK«, men dén forkortelse er allerede i brug af den tyske jernbanevirksomheden »BDK BDK BDK Korkmaz«. I stedet må det være forkortelsen fra det konkursramte »Enterprise«, Banedanmark har arvet.

**ENT ENT Banedanmark**

Et eksempel ville være ENT TR 213.

#### EVULW

Når der er sporarbejde i **Danmark**, kommer der ofte en maskine fra en tysk jernbanevirksomhed.

**EVULW EVULW LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG**

#### DJM

Mange bruger forkortelsen DSBM for Dansk Museumstog, men VKM/UNIQUE angiver den internationale forkortelse til at være:

**DJM DJM DSB Museumstog**

#### LB

Umiddelbart kunne man ønske, at **Langelandsbanen (1911-1962)** er blevet genåbnet, men det er desværre genbrug af LB til »Lokalbanen A/S«.

**LB LB Lokalbanen A/S**

#### RSC

Den korrekte forkortelse for »DB Schenker Rail Scandinavia A/S« står i den efterfølgende linje og er

**RSC RSC DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

Ønsker du at skrive den korrekte forkortelse for denne jernbanevirksomhed, er det »**RSC**«, f.eks. RSC EG 3102.

#### SPAG

Tyske jernbanevirksomheder arbejder med sporarbejde i **Danmark**, og et eksempel herpå er:

**SPAG SPAG SPITZKE AG**

#### VTV

I toganmeldelser står til »VtV«. I **European Railway Agency** & **OTIF** bruges der kun majuskler:

**VTV VTV Veteranog Vest**

Kilde: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx>

European Railway Agency, udgave 53/2014, **søndag 3. august 2014**

53 rd list of VKMs (Updated 06/08/2014): pdf/xls

IU-VKM-publiclist.pdf

(BL)