

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 17. april 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Lø 9/4 2011

På Lillebæltsbroen så jeg klokken 15:58 185 324-8 med hvad der bør have været et østgående Viking-tog (mener jeg det hedder), og kun fire minutter efter kom 185 328-9 med et GC/LKW godstog.

Tognumre modtages med stor tak!

Klokken 16:12 kom så det, jeg ventede på – EG 3111 med norsk flytog sæt 08 som tog G 38627. I **Fa** nåede jeg at se, MZ 1452 fortsætte mod **Ar** med flytoget klokken 16:43.
(JSL via BL)

Sø 10/4 2011

I **Pa** stod MX 1029 og MX 1008 (nymalet blå) foran Contec-værkstedet. Bag ved værkstedet stod bl.a. T66K 714, T43H 215, MT 167, M 32 og den gule Köf Contec T51.

Derefter går turen til Tyskland, læs herom under **UDLAND**.

Tilbage i **Pa** afgang MRCE 185 553-5 med det tomme cement/kalktog klokken 15:48. Toget bestod af orange Wascosa Sgnss og blå ERR Sgnss med tomme 30' pulvercontainere og to TWA Habbiins¹⁴ bagerst.

(JSL via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 12/4 2011

I Næ

Klokken 16.20 så jeg MG sæt 20 holde i spor 6 i **Næ**. Dette sæt har kørt uddannelse – og vist også attestkørsel – i flere uger omkring **Næ**.

På pladsen stod BLDX MX 1017 for sig selv, en ballastfordeler og svellestopper (Heidi) fra Spitzke. På et af læssesporene stod Spitzke V100-SP-003 med ti Odin/EBW Cargo Fcs.

(JSL via BL)

Fr 15/4 2011

IC4 på Gedserbanen, Spitzke har forladt Næ

I morges var Spitzkes køretøjer forsvundet fra **Næ**. Der ligger stadigvæk en ret stor bunke skærver. En del af arbejdet har været restarbejder i bl.a. spor 2 i Næstved. Jeg var så optimistisk at tro, at de skulle lave den La **120**, der har været syd for **Kr** (Klarskov) i over et år, men nej ...

Mellem **Kh** og **Nf** har der i denne uge været op til 12 La-forhold, så med ME og DD samt de ikke alt for kvikke BR 605 er det svært at nå frem til tiden.

Det forlyder italienerne vender tilbage til **Gedserbanen** med tre IC4-tog i uge 17, men denne gang kun en uge.

– Er der nogen er ved, om man er begyndt at skrotte tankvognene i Køge?

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 11/4 2011

Cheminogodstoget krydser Storå

Tog G 8619 (Vem-Hr) skal afgang fra Vem kl. 18.10, så tilrejse sker med RA 5266 (Str-Sj) **Str** af 17.10.

6 tog på 13 minutter i Vem!

1.	Tog RA 5267 (Sj-Str) 17.52-55½	Spor 2	Første tog ved krydsningen.
2.	Tog RA 5266 (Str-Sj) 17.54-54½	Spor 1	Andet tog ved krydsningen.
3.	Tog 326 (Thb-Vem) an 18.00	Spor 0	<u>Uden</u> forbindelse til de to Arrivatog!
4.	Tog 970 (Røn-Vem) an 18.07	Spor 1	
5.	Tog G 8619 (Vem-Hr) af 18.10	Spor 1	Standser så vidt muligt ikke.
6.	Tog 325 (Vem-Lmv) af 18.05	Spor 0	Afgår -2 til - 3.

Netto er der dog fysisk kun 4 tog til stede i 2 scener.

Til fotostederne

Det er ikke dagens program, men at fotografere tog 8619 på den fri bane. Der må først standses ved ovk 331¹⁾, selv om der er et helt kvarter til at nå ud til sydsiden af **Storå**. Her findes en markvej med græs på, der er god at cykle på hen til usikret ovk 328 med svingbomme så højt over terræn, at det er bare at bukke sig ned, lægge racercyklen på skrå to gange. På vestsiden af **Vestkystbanen** kan der igen cykles ad en markvej lige frem til fotostederne.

Hele dagen har der været skyfri himmel, men i **Ho** kunne der ses et tyndere skydække mod V med enkelte skypartier. Der ville være tvivlsomt, om der ville være solskin om tre kvarter. *Skulle afstigningsstationen i stedet blive **Uf** (Ulfborg)?* Det kunne måske give billeder fra to fotosteder og så gemme udsigten over **Vem** til en anden gang. Årsag: to fotosteder ved **Uf**.

Tilbage melding for tog 5266

Tog 8619 har afgangstiderne **Vem** 18.10 og passage **Uf** 18.18. Det forankørende tog 5266 har ankomstid i **Rj** 18.18½ og vil derved passere l-signalet til **Rj** 18.18. Er en udkørsel opmagasineret, skal ovk 315 i med halvbomanlæg først sikres, før en PU vil blinke grønt. Da tog 970 skynder sig at være i **Vem** af hensyn krydsningen med tog 325, (se ovenfor) vil passagen ske 18.07 (+3). Så er der 11 minutter til tilbage meldingen fra tog 5266 vil komme, så indkørselssignalet i **Uf** kan skifte fra "Stop" til "Kør" ● eller "Kør igennem". Der er 8,1 km **Vem-Uf**.

Uanset, om tog 8619 kommer til at standse ved de **gule** entreprenørmaskiner ved l-signalet eller trille ind på stationen, vil der være nogle minutter til at cykle foran tog 8619.

Storå

Der var 4/8 solskin, da tog 5266 blev forladt – som oprindeligt planlagt – i **Vem**, nu 17.55 (-1). Her oppe på bakken S for **Storå** kommer der flere og flere skyer. I det fjerne dækkes himlen af et skydække. I morgen er der lovet stormende kuling. *Er det mon disse skyer, der har "trådt på formelderen"?*

Aftensolen opløftende solskin er forsvundet, da MjbaD MY 28 + 4 VTG tankvogne passerer **Storå** kl. 18.08 (+3) (som forventet). Tog 8619 kommer garanteret til at standse før eller i **Uf**. (Det ved lkf ikke).

Det sted, hvor det bedste motiv med jernbanebroen og åen findes, blev ikke brugt. Det skal vente til en solskinsaften! Der 25,5 km til **Str**, og med den (evige) vestenvind vil det tage under en time at cykle hjem.

(BL)

KØREPLANER

Ti 19/4 – ma 25/4 2011

Ændringer i trafikken

Påskeferie med ændrede tider Fredericia-Vejle-Struer, Esbjerg-Fredericia-Aarhus og Fredericia-Padborg/Sønderborg

19. april – 25. april 2011

I påskeferien laver vi bro- og sporarbejde flere steder i Syd- og Østjylland. Det betyder, at vi kører efter ændrede tider, samt at busser erstatter nogle tog.

Rejseplanen er opdateret med ændringerne.

Her kan du downloade en køreplan og læse mere om, hvad ændringerne betyder for dig.

Hvor og hvornår er der ændringer?

- Fra tirsdag den 19. om aftenen til mandag den 25. april er der ændringer for regionaltogene Esbjerg-Fredericia-Aarhus.
- Fra tirsdag den 19. om aftenen til mandag den 25. april er der ændringer for togene mellem Fredericia, Vejle og Struer.
- Om aftenen og natten efter lørdag den 23. og søndag den 24. april er der ændringer for togene mellem Fredericia/Kolding og Padborg/Sønderborg.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=23723>

Hvis du ikke har eller kan få fat i et eksemplar af

Særkøreplan Special timetable

Sporarbejder i Jylland omkring påske

¹⁾ Ældre jernbaneentusiaster får associationer til "Nordpilen" med tognummeret 331.

Fra den 19. april om aftenen til den 25. april 2011

kan du downloade den.

(BL)

To 21/4 – ma 25/4 2011

Herning station, påsken 2011

I påskedagene fra og med skærtorsdag til og med 2. påskedag er DSBs tog omlagt på grund af sporarbejder ved Jelling. DSBs tog fra Struer ankommer derfor til Herning i samme minuttal, som Arriva afgår mod Silkeborg og Århus. DSB ankommer til perron 2 spor 3 og Arriva afgår fra perron 2 spor 4.

...

Kilde: Arriva Tog A/S, Driftscentret, **tirsdag 12. april 2011**

(BL)

Lø 25/6 – sø 13/11 2011

Sporspærring Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder 2011

I perioden fra og med lørdag den 25. juni til og med søndag den 13. november 2011 foretager Banedanmark sporrenovering m.v. på strækningen Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder og på strækningen Bramming-Holsted (og videre mod øst).

Sporspærringen er for Arrivas vedkommende opdelt i to faser:

Fase 1

Perioden 25. juni-21. august 2011

I denne periode kører Arriva ikke tog på strækningen Esbjerg-Bramming-Ribe-Tønder. Der indsættes togbusser til erstatning.

I perioden 25. juni – 10. juli kører der ikke tog sydfra til Tønder. Mellem Tønder og Süderlügum er der indsat togbus. Mellem Süderlügum og Niebüll kører der fortsat tog.

Fra 11. juli kører der igen tog mellem Tønder og Niebüll. Togene kører efter den normale køreplan.

Fase 2

Perioden 22. august -13. november 2011

I denne periode kører Arriva tog mellem Esbjerg og Ribe efter en tilnærmelsesvis "normal" køreplan. Mellem Ribe og Tønder er togdriften fortsat aflyst og erstattet af togbusser.

Særkøreplaner

Der udgives særskilte publikums-køreplaner for såvel fase 1 som for fase 2.

Kilde: Arriva Tog A/S, Driftscentret, **tirsdag 12. april 2011**

(BL)

GODSVOGNE

Lø 16/4 2011

Rg og Kj lørdag

Lørdag stod den forulykkede Hbbins³⁰⁶ 21-80-247 0 367-8 stadig i **Rg**. Jeg lagde mærke til, at plaketterne var taget af.

– *Det betyder måske, at den er strøget af registeret?*

MK 615 med DB-logoer stod også i **Rg**.

– *Måske er den på vej mod Vest igen?*

I **Kj** var der i n g e n spor af hverken de tre tankvogne eller Es-vognen. Kun noget der lignede skrot fra biler. Oppe ved siden af remisen stod Texaco 700 1 801 sammen med den ene rulleskøjte (må være M 9, den dårligste af de to). Den anden rulleskøjte (der må være M 8) stod inde i ØSJK's indhegning.

– *Måske har den alligevel ikke været i Hårlev?*

Den 109 år gamle TH 501 står også i **Kj**, og tilhører så vidt vides Contec Rail.

Skinneafslæsningsvognen 40 86 9501 200-0 stod uden for BLDX-remisen nymalet og med Contec Rail logo.

(JSL via BL)

TOGSÆT

Lø 16/4 2011

Første bogieskift på litra AR på mdt Str

Her til aften var AR AR 11 løftet fri af dens tre bogier i spor 102 i remisen. Der var drivbogier under AR 11 A, der skulle skiftes. At skifte bogier har hvk gjort mange gange på værkstedet på **mdt Va**, men det er første gang, at litra AR får skiftet en bogie på **mdt Str**. Normalt skiftes begge bogier hver gang, men det var der ikke behov for denne gang.

(BL)

FASTE ANLÆG

/3 2011-/8 2012

Ny vejbro i Taulov

Projektbeskrivelse

Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune har igennem længere tid undersøgt forskellige trafikale løsninger, der gør det muligt for bilister og andre trafikanter at passere jernbanen i Taulov ved Stakkesvang.

På baggrund af dette arbejde blev det anbefalet, at en "niveaufri skæring" ved Taulov bør etableres som en vejbro.

Projektet er nu overdraget til Banedanmark, som varetager bygherrerollen i samarbejde med Fredericia Kommune.

Entreprisen omfatter etablering af en ny vej bærende bro over jernbanen og udførelse af ca. 1.700 m ny vej. Med den nye vejbro forbindes Taulov by via Stakkesvang syd for banen med Tårupvej nord for banen.

Den eksisterende jernbane er i dag 4-sporet plus et ekstra sporskiftespor. Ved udførelse af anlægget er broen fremtidssikret, så jernbanen kan udvides med et ekstra nordligt spor.

Fakta om broen

- Broen udgør et væsentligt sammenbindingspunkt i lokalsamfundet.
- Udgangspunktet har været at skabe en enkel, ukompliceret og harmonisk konstruktion.
- Bropladen hviler på to lodrette betonsøjler og udformes som et slankt pladetværsnit.
- Der bliver en vejbane i hver retning til bilister, samt cykel- og gangsti på hver side af kørebanen.
- Levetiden forventes at være mindst 100 år og uden væsentlige reparationer i de første 50 år.

Tidsplan marts 2011-august 2012

Arbejdet igangsættes marts 2011 og forventes at være afsluttet til august 2012.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=13579>

Fadæsen om ovk 19a for ti år siden

Denne bro bygges i stedet for ovk 19a, der lå eller rettere ligger stadig i km 8,1, for bomanlæg og andre overkørselsdele har eksisteret siden nedlæggelsen **søndag 1. oktober 2000**.

Fa Kommune protesterede ikke tidsnok mod nedlæggelsen af ovk 19a, da Banedanmark offentliggjorde planerne om nedlæggelse af overkørslen. Lokalsamfundet får nu efter 11 år genoprettet forbindelsen.

(BL)

To 14/4 2011

Vi lægger rør langs banen ved Hvalsø Kirkeby

På ca. 1,6 km af jernbanestrækningen mellem Hvalsø Kirkeby og Lejre skal Banedanmark i gang med at etablere nye dræn langs skinnerne. Rørlægningen starter øst for Hvalsø Savværk og slutter syd for ejendommen ved Kisserup Krat nr. 1.

Hvad skal der laves?

Vi fornyer de eksisterende rør og dræn langs strækningen, da der i øjeblikket ikke er tilfredsstillende afvanding af banen. Det betyder, at der til tider står vand op i sporene, og for at genskabe et stabilt underlag for skinnerne etablerer vi nye rør og dræn på dele af strækningen.

I forbindelse med arbejdet anlægger vi byggeplads på et areal mellem ejendommen ved Kisserup Krat 1 og banen. Derudover har entreprenøren fået lov til at etablere en byggeplads ved sporearealet syd for Hvalsø station, ved Søvej/Åsvejen. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=13838>

(BL)

Fr 15/4 2011

7-Eleven åbner i Str

I dag åbnede 7-Eleven kiosken. DSB's kiosk Kort & Godt har været under ombygning i dagene **mandag 5. april – fredag 15. april 2011**. Der var ingen indvielse ved åbningen; den kommer senere i **april 2011**.

På DSB's hjemmeside, <http://www.dsb.dk/kundeservice/alt-om-stationerne/>, står anført, at **Kort & Godt** og **Billetsalg udland** er lukket, men at **Billetsalg indland** og **Kiosk** har åben:

man-fre	06.00-21.00
lør	08.00-19.00
søn	08.00-21.00.

Der er således blevet længere åbent, så passagerne har kan købe billetter, hvis der ikke ligge mønter nok i deres pung.

(BL)

Lø 16/4 2011

Nedlæggelse af sikret ovk 80 og usikrede ovk 77 & 81 på Langåbanen

I dag blev der opdaget **gule** flag langs nordsiden af banen begyndende ved usikret ovk 81 **Hø-Sm** (Højslev-Stoholm), ned for forbi **Bavnehøjvej 11**. Denne ejendoms eneste adgangsvej krydser banen i sikret ovk 80 i km 59,6, men rækken af **gule** flag fortsætter hen sikret ovk 79 i km 59,2. Fra den modsatte side begynder **gule** flag ved usikret ovk 77 ved det fremskudte signal til **Sm**. Dens nye adgangsvej – ligeledes på nordsiden af banen – begynder ved sikret ovk 79.

Fra **Lg** til **Vg** har Naturstyrelsen udarbejdet VVM-rapporter for ovk 1-45, så det kunne tænkes, at der allerede er udarbejdet VVM-rapporter for overkørslerne mellem **Vg** og **Str**. En søgning på www.naturstyrelsen.dk efter "Nedlæggelse af overkørsler mellem" gav 123 svar, men der indgik kun de tidligere beskrevne rapporter for ovk 1-45.

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

31.05.2010

http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelse_r_aar_VVM/Overkoersel-LangaaViborg.htm

Billedteksten "Delprojekt 1, Overkørsel 1-4, Langå Station – Rådalsvej" er korrekt, men det er billedet fra ovk 5-8, der er brugt én gang til! Denne fejl er telefonisk meddelt den ansvarlige **februar 2011** for denne side, men fejlen er nu to måneder senere ikke rettet.

Klikkes der på "Afgørelse", åbner en pdf-fil sig med overskriften "**Afgørelse om at nedlæggelse af overkørsler på banestrækningen mellem Langå og Viborg, delprojekt 1, overkørsel 1-4 ikke er VVM-pligtig**", og her viser et billede ovk 1-4.

(BL)

Ti 19/4 – ti 26/45 2011

Nye sporskifter på Fredericia station

Sporskifterne på Fredericia Station er modne til udskiftning, og den 20. april går Banedanmark derfor i gang med at erstatte 15 sporskifter med nye. Herudover skal spor 5 ombygges, og seks personovergange skal udskiftes.

De gamle sporskifter på træsveller udskiftes med nye på betonsveller, hvilket giver sporskiftet en længere levetid. Desuden ændres sporskiftevarmen fra gas til el, hvilket både er billigere, mere stabilt i drift og mere miljøvenligt.

Arbejdet udføres i etaper hen over foråret og forsommeren og forventes afsluttet ved udgangen af juni 2011 – efterfulgt af en slutjustering af de nye sporskifter en uge i starten af august.

Hvad skal der foregå?

Fra den 14.-19. april transporterer Banedanmark om natten de nye sporskifter fra havnen til Fredericia Station. Selve arbejdet med udskiftningerne vil foregå ca. 100 meter nord for perronerne. Da der er meget lidt plads at arbejde på, udføres arbejdet udelukkende ved hjælp af skinnekørende arbejdskøretøjer.

"Når et sporskifte skal udskiftes, starter vi med at skære de 30-40 meter lange sporskifter op i 3-4 dele, hvorefter de køres væk. Herefter erstatter vi bunden under sporskiftet med ny underballast og nye skærver og placerer det nye sporskifte herpå," forklarer Banedanmarks projektleder Tom Serup Andersen.

Banedanmark har oprettet en depotplads på Fredericia Havn. Herfra køres skærver og andre materialer via havnesporet til byggepladsen på Fredericia Station.

"Vi arbejder i døgndrift, og det kan desværre ikke helt undgås, at nogle af vores arbejdsprocesser støjer lidt, fx når vi skærer de gamle sporskifter fri og lægger nye skærver ud i sporet. Men vi regner ikke med, at arbejdet vil genere naboerne nævneværdigt", siger Tom Serup Andersen.

Banedanmark beklager eventuelle gener fra arbejdet.

Hvad betyder arbejdet for togtrafikken?

Arbejdet udføres etapevis, og der arbejdes kun i ét område ad gangen for at påvirke togtrafikken mindst muligt. Dog vil der i perioderne 19.-26. april og 10.-14. juni kun være et spor farbart mellem Fredericia og Børkop. Det betyder, at regionaltogene mellem Fredericia og Børkop er aflyst i disse tidsrum. DSB indsætter erstatningsbusser.

DSB oplyser om eventuelle yderligere ændringer i køreplanen på www.dsb.dk eller på tlf. 7013 14 15.
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=13830>
(BL)

UDLAND

Sø 10/4 2011

I Flb og Fw

Klokken 12:36 så jeg i bilens bakspejl 103 235-8 køre til perron på **Flb** med IC 2417 (Flensburg-Köln). Jeg turde nemlig ikke vente længere på **Flb**, men var på vej til broen over banen lidt syd for **Fw** (Flensburg Weiche), hvor toget passerede 12:59. Det flotte tog bestod af to vogne i TEE-farver og seks oceanblå/beige vogne.

På **Fw** bliver der læsset tømmer, så der stod to Ealos^{†058}, cirka fire Rnoos^{644!} og 6-8 Snps⁷¹⁹. Desværre var lågen ind til området lukket.

I **Flb** holdt MRCE "Taurus" ES 64 U2-036, så det er nok den, der skulle køre hoteltoget.

Tilbage i **Pa** afgik MRCE 185 553-5 med det tomme cement/kalktog klokken 15:48. Toget bestod af orange Wascosa Sgnss og blå ERR Sgnss med tomme 30' pulvercontainere og to TWA Habbiins¹⁴ bagerst.

(JSL via BL)

DIVERSE

Ti 12/4 2011

Det bliver en godsbane gennem Solrød

Se <http://www.sn.dk/Det-bliver-en-godsbane-gennem-Solroed/Solroed/artikel/123369>

– sn.dk – Sjællands Nyheder – Lokal – Solrød.

(JSL via BL)

To 14/4 2011

DSB kommer ud af 2010 med et betydeligt underskud

DSB har nedjusteret sit resultat i årsregnskabet for 2010.

Det sker på baggrund af Kammeradvokatens vurdering om, at der kan være tale om ulovlig statsstøtte i forhold til den løbende mellemregning mellem DSB og DSBFirst samt den anvendte rentesats.

Efter nedjusteringen kommer DSB ud af 2010 med et underskud på 551 millioner kroner i modsætning til det oprindelige overskud på 173 millioner kroner, som blev meldt ud i forbindelse med offentliggørelsen af årsregnskabet den 18. marts 2011.

Nedskrivninger og hensættelser

Det nedjusterede resultat skyldes nedskrivninger og hensættelser med henblik på at kunne imødegå eventuelle tab på trafikkontrakter, tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte m.v.

Nedskrivningerne og hensættelserne er foretaget på baggrund af Kammeradvokatens vurderinger og en foreløbig analyse af den økonomiske situation i DSBFirst Øresund.

Opgørelsen af de 725 millioner kroner til nedskrivninger og hensættelser er således baseret på en række forudsætninger og antagelser, der således kan vise sig at afvige markant i såvel positiv som negativ retning.

»DSB og i særdeleshed DSBFirst er i en meget alvorlig situation, og vi kan naturligvis ikke sidde overhørigt, når Kammeradvokaten mener, at der kan have været tale om ulovlig statsstøtte mellem DSB og DSBFirst. Vi vil nu arbejde videre med en række løsninger på den aktuelle situation,« siger DSB's bestyrelsesformand Mogens Granborg.

Analyser og ny forretningsplan

DSB og Transportministeriet har igangsat en række undersøgelser og analyser af både økonomien i DSBFirst, af forholdene omkring Helgoland samt nye regler for alle former for samhandel i DSB. DSB er allerede gået i gang med forhandlinger med DSBFirst' ejere og partnere, fortæller Klaus Pedersen, konstitueret administrerende direktør i DSB.

»Vi er i fuld gang med en tilbundsående analyse af DSBFirst' økonomi samt en revision af forretningsplanen. Sammen med trafikudbyderne vil vi tillige drøfte en mere holdbar fremadrettet model for trafikken på Kystbanen og på den svenske side af Øresundstrafikken,« siger Klaus Pedersen.

Hold fast i det, vi er gode til

Han lægger samtidigt vægt på, at DSB nu skal holde fokus på det, der fungerer og efterspørges af kunderne.

»Vi skal fortsætte de løbende effektiviseringer i hele DSB. Men vi skal ikke glemme det, vi er gode til: I februar og marts har vi haft en rigtig god rettidighed i både fjerntrafikken og på S-togsnettet, og vi tiltrækker fremdeles rigtig mange nye kunder, især i S-tog,« fremhæver Klaus Pedersen.

Forventningen til DSB's resultat før skat udgør 300 millioner kroner i 2011.

Kilde: DSB i dag Online, **torsdag 14. april 2011**

(JSL via BL)