

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 26. juli 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 25/7 2011

Ét minuts stilhed

Arriva Tog ^A/_S beder lkf i togene om at sige følgende kort før kl. 12:

"I respekt for og sympati med ofrene og deres pårørende for terrorangrebet i Norge fredag opfordrer vi til ét minuts stilhed i togene kl. 12.00".

Et minut efter skal siges:

"Nu er der gået et minut, vi takker for jeres deltagelse".

I **SI** standser tog RA 5337 (Ar-Sj) kl. 11.59½-12.03 (+1½/+½) i spor 1, lyset i toget slukkes, og motorerne standses. Kort efter ankommer tog RA 5338 (Sj-Ar) i spor 2, hvor motorerne også standses.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 20/7 2011

Onsdag kom jeg forbi havnen i **Vo**. Lagde mærke til at der står et rangergrænsemærke nede lige før (den sørgelige rest af) havnebanen krydser vejen **Volmersgade**. Det er da et mærkeligt sted at have et sådant mærke stående, men jeg mener nu også, det stod der dengang, der var trafik på havnebanen.

(JSL via BL)

To 21/7 2011

Torsdag rangerede Contec Rail Köf 277 med de to Contec Rail SImmps med tankcontainere, mens den blå Köf 258 holdt trygt inde i remisen. **Kj**'s MK 624 havde lige fået sat DB-logo, fortalte en stolt lki fra DB Schenker (mener jeg, han er fra). De burde nu lige have rensset lidt graffiti af også ...

Der stod to bogietankvogne hos Kemetyl, herunder en ældre vogn nærmest vejen. Den kunne være interessant at kigge lidt nærmere på.

(JSL via BL)

Fr 22/7 2011

Fredag var cyklen skiftet ud med ME + DD (1513 + 5 DD) og turen gik først til Nf med RØ 2221. I **Lu** (Lundby) mødte jeg RØ 2226 med DSB ME 1536 + 5 DD + ME 1529. ME 1529 må være blevet dårlig, måske i RØ 4207, og ME 1536 var blevet sendt ned til **Nf** som M 6009. Jeg tror faktisk, der er en del ME-nedbrud for tiden, både **onsdag** og **torsdag** morgen hørte jeg i radioen om nedbrudte tog på **Nordvestbanen**, der holdt i vejen for togtrafikken.

I **Nf** stod fortsat de 3 IC4-togsæt, og stadig med graffiti. DSB MZ 1425 stod på den sædvanlige plads nedenfor **FC Nf**. Der var ingen aktivitet denne dag, men ellers kørte de stort set hver dag på **Gedserbanen**, fik jeg oplyst.

Derefter gik turen til **Kh** med RØ 2234 (samme materiel).

I **Lu** var der stor aktivitet, lastbiler læssede skærver og grus af på vestsiden af banen (ved pakhuset), og på den anden side holdt en lastbiltrailer læsset med betonelementer til den nye tunnel under banen. Der køres efter særkøreplan (også) denne weekend på **Sydbanen** pga. dette arbejde.

I **Rg** er der fortsat gang i sporombygningen af spor 5, og MX 1009 kørte rundt med de gule tipvogne. Der stod en del af de nye DB/ATG Laaers⁵⁶⁰, mindst en læsset med VW'er og mindst to tomme.

I **Rg** måtte jeg vente på et forsinket lyntog (IC3), og derefter ville signalerne ikke rigtigt lyse grønt, så det kostede yderligere godt fem minutter at få fast grøn i PU'erne – SU'en måtte jeg så udrangeres fra

...

I **Bo** (Borup) overhalede jeg EA 3022 med øltoget.

I **GI** stod bl.a. to blå PKPC Res. Rart at se, at nogen stadig maler deres godsvogne. Expotrainvognene er også ved at blive malet, men det er desværre i en mere uautoriseret form for design de males i.

Hjemturen skete med RØ 2241 (stadig samme stamme, en kollega havde kørt den til **Kk** (Østerport), mens jeg havde et kort ophold på **Kh**. Hele pausen blev der ikke tid til pga. forsinkelsen).

Ved **Blv** (Belvedere) stod DSB EA 3020 og var vel nattogsmaskine denne dag.

(JSL via BL)

Sø 24/7 2011

Enkeltsporkørsel Lu-Vo

DSB [ME 1511](#) så jeg afgå fra **Lu** (Lundby) med RØ 1733. Arbejdet med at udskifte en gangtunnel under jernbanen var i fuld gang, og det vestlige spor var fjernet mellem den nye gangbro til perronerne og vejbroen. Ligeledes var forbindelsen fra spor 2 til dette spor fjernet. RØ 1733 kom ad højre spor fra **Næ** og kom via spor 2 i **Lu** til venstre spor mod **Vo**.

Der køres efter særkøreplan frem til **søndag 31. juli 2011**, så i denne periode vil der være enkeltsporsdrift mellem **Lu** og **Vo**.

Det kan undre lidt, at man ikke lavede dette arbejde for et par år siden, da man alligevel ombyggede hele **Lu** station.

(JSL via BL)

KØREPLANER

Ti 19/7 2011

Morsomt sprog og formulering i DSB S-togs officielle hjemmeside: "Byens Puls". I dag kunne man læse:

Fejl på signalerne ved Østerport

Det betyder, at vi desværre er nødt til at tage nogen tog ud af køreplanen.

Linje C kommer til at køre hvert 20. minut i de tider der står med gråt i vores sommer køreplan.

Det bliver første gang efter middag, at signalerne igen virker.

Kilde: Byens Puls, **tirsdag, den 19. juli 2011**, 07:51

Senere var der så heldigvis kommet en sprogkyndig forbi, og nu lød det:

Fejl på signalerne ved Østerport

Det betyder, at vi desværre er nødt til at tage nogle tog ud af køreplanen.

Linje C kører derfor hvert 20. minut i de tider, der står med gråt i vores sommerkøreplan.

Vi arbejder på at rette fejlen og forventer at køre med alle tog i eftermiddag.

(PS via BL)

On 20/7 2011

Først IC2 er i Danmark

Første IC2 ankom til **Pa** **tirsdag 19. juli 2011** og transporteres til **Ar** formentligt efter følgende plan:

Tog CF 7216 (Pa-TI), MP,

Pa 8.30, Rq (54)-9.02, Sst (26)-31, Kd 9.54½, TI 10.03.

Tog CF 7218 (TI-Ar)

TI 10.05½, Fa 15, Vj 35½, Hed (50)-11.04, Ar 11.57. (p).

(BL)

Fr 29/7– sø 31/7 2011

Ændringer i trafikken

Ingen S-tog mellem Dybbølsbro og Nørreport 29. juli – 31. juli 2011

I weekenden 29. juli til 31. juli kører der ikke S-tog mellem Dybbølsbro og Nørreport, mens vi laver et ekstra S-togsspor mellem København H og Dybbølsbro.

Det vil tage længere tid at komme igennem København, og du skal bruge regionaltog hvis du skal kører mellem Valby, København H, Nørreport og Østerport.

Brug så vidt muligt også linje F og Metro sammen med regionaltog, så kommer du hurtigere frem.

Der kører Togbusser mellem Dybbølsbro og København H.

Lørdag 30. og søndag 31. juli standser alle InterCity tog i Valby

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=-24513>

Service over for handikappede og ældre, for der er 1,4 km **Dbt** (Dybbølsbro) og **Kn** (Nørreport) ad strækningen og kortere at gå ad **Ingerslevsgade**. Der ligger lige en station undervejs: **Kh!**

(BL)

Ti 26/7 2011

Forsinkelser mellem Bramming og Esbjerg

Mellem Bramming og Esbjerg bliver togene forsinket op til 30 minutter og enkelte tog bliver erstattet af bus. På grund af et kabel gravet over ved Tjæreborg, det giver fejl på vores signaler.

Vi forventer, at kunne køre normalt igen ca. kl. 09:30.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14508>, **tirsdag, den 26. juli 2011**

(BL)

TOGSÆT

On 20/2 2011

Første IC2-tog på besøg i Danmark

Det første IC2-tog, MP 5704, er onsdag den 20. juli ankommet til AnsaldoBredas værksted i Augustenborggade i Aarhus.

I de kommende dage skal AnsaldoBreda teste togets ATC-anlæg på strækningen mellem Vojens og Tinglev. Det er i øvrigt den samme strækning, IC4-togene har kørt ATC-test på.

ATC er en forkortelse for Automatic Train Control, der standser tog på kollisionskurs, og som griber ind, hvis et tog kører stærkere end tilladt.

IC2-toget, som er en tovognsudgave af IC4-togene, er bestilt hos AnsaldoBreda i november 2002, som en del af en samlet leverance på 23 tog til en værdi af 800 millioner kroner.

Toget, der er ankommet til Aarhus via Padborg, er ved grænsen overtaget af CFL Cargo, der har bugseret IC2-toget til Aarhus i et mindre godstog med to fladvogne, og det tidligere DSB-lokomotiv, MX 1029, i front.

Fladvognene, der er udstyret med togbremser, er med i toget for at styrke dets bremseevne, fordi IC2-toget ikke er startet op, og det ikke er muligt at benytte dets bremses.

Når testene er overstået, returnerer IC2-toget, der fortsat tilhører AnsaldoBreda, til Italien for færdiggørelse.

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

(JSL via BL)

Der er to billeder fra **tirsdag 19. juli 2011** i **Pa** på <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=20359>

(LuJ via BL)

Fr 22/7 2011

Det nye litra MP på Øm

Der stod ingen numre på det nye togsæt holdende i den store remise, der skulle være DSB MP 5704, så her bringes de tre numre på bogierne.

Den vestligste (mod **Sd**) motorvogns bogie: Dato 10/2004, DSB Nr. 44171.

Den midterste motorvogns bogie: Dato 10/2004, DSB Nr. 45171.

Den østligste (mod **Ar**) motorvogns bogie: Dato 09/2004, DSB Nr. 47003.

– Hvilken vogn er mon MP 5704 A eller B, hvis der bliver underlitra?

Ved siden af holdt DSB MG 5852+ +5652.

Foran den lille tosporede remise holder DSB Køf 270 (r) med DSB-graffiti. (Der stod DSB).

I det højre spor inde i lille remise istandsættes sølvfarvet: GMB BM 71013.

I det venstre spor inde i lille remise istandsættes sølvfarvet: GMB BFM 71113 + DSB Køf 280.

En blå ME holdt Ø for remiserne på **Øm** (Mølleengen) sammen med MR og MG-proto.

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 24/7 2011

Sporvognskørsel i Ss

I **Ss** kørte Omstigningsklubben mellem remisen og havnen med sporvogn 608, mens sporvogn 598 holdt uden for remisen med en diplorie under den ene ende.

Omstigningsklubben kører også de næste to weekender, herefter er det måske helt slut!

(JSL via BL)

Sidste fire driftsdage for Omstigningsklubben i Ss

Lørdag 30. juli – søndag 31. juli 2011 og **lørdag 6. august – søndag 7. august 2011**

Om lørdagen køres der fra kl. 12:30 til kl. 16:00 med afgang hver halve time.

Om søndagen køres der fra kl. 11:30 til kl. 16:00 med afgang hver halve time.

Kilde: <http://www.omstigningsklubben.dk/>

Den sidste, ordinære afgang fra **Ss** bliver **søndag 7. august 2011** kl. 16.00.

– *Mon sporvogne vil blive udsmykket med et eller andet, der markerer den sidste kørsel?*

– *Mon en lastbil holder klar efter sidste ankomst i **Ss** til at transportere den **gule** sporvogn til Skjoldnæsholm?*

Det kunne der laves en god historie om i pressen, når en af turistattraktionerne forlader **Ss**. Der står INTET på Omstigningsklubben hjemmeside (**tirsdag, den 26. juli 2011**), at de er blevet forvist fra både havnebanen og den tosporede remise.

– *Holder Omstigningsklubben fanen højt til det sidste?*

– *Erkender klubbens medlemmer ikke, at slaget tabt?*

Sporvejsmuseet Skjoldnæsholm

Kigges der på museets hjemmeside, <http://www.sporvejsmuseet.dk/>, Nyheder eller Links, står der intet om de sporvogne, der tilgår museet.

(BL)

SPECIALKØRETØJER

Ti 26/7 2011

Trolje 44 i Ha

Trolje 44+ bivogn 326a har stået urørt i over en uge på læssevejen i **Ha** (Hadsten). Det er sikkert på grund af ferie for personalet.

(BL)

FASTE ANLÆG

Sø 19/7 2011

Bro ved Gredstedbro lukket før tid

I forbindelse med den planlagte lukning af broen ved Gredstedbro har Banedanmark i det planmæssige, indledende arbejde ved sædvanlige kontrolmålinger fundet ud af, at sporet på broen har sat sig. Derfor har Banedanmark valgt at lukke broen en uges tid før tid.

"Vi har konstateret, at sporet på broen har sat sig. Vi skal lave yderligere undersøgelser for at vurdere, hvad sætningen betyder. Imens vi gør det, har vi valgt at lukke broen helt for trafik," forklarer projektleder Marianne Rasmussen.

Lukningen betyder, at tog mellem Ribe og Gredstedbro er erstattet af busser.

Det har hele tiden været planlagt, at broen skulle lukkes sammen med det omfattende sporarbejde på strækningen Bramming-Tønder fra den 25. juni, men lukningen af broen kommer altså en uge før tid.

"Når en sådan situation opstår, vælger vi at være på forkant og lukke broen, inden sætningen udvikler sig. Så længe vi ikke præcis ved, hvad det skyldes, er det smarteste at lukke for trafikken, så der ikke sker yderligere skader. Nu går vi så i gang med at undersøge, hvad der er sket med broen, og under alle omstændigheder går vi i gang med arbejdet som planlagt," siger projektleder Marianne Rasmussen.

Banedanmark går den 25. juni i gang med et omfattende sporarbejde på strækningerne Bramming-Tønder og Esbjerg-Lunderskov, hvor over 60 km spor skal fornys, 13 sporskifter og 29 overkørsler udskiftes samt 26 broer renoveres.

[Læs mere om spor- og broarbejdet Bramming-Tønder.](#)

[Læs mere om, hvordan tog og busser kører hos Arriva.](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14257>, **søndag 19. juni 2011**

(BL)

Ma 11/7 2011

Imponerende broløft over Brede Å

Kæmpekran løfter hel bro på 210 ton på plads over Brede Å i forbindelse med Banedanmarks renovering af Bramming-Tønderbanen

Bredebro bliver centrum for et spektakulært broløft, når en af landets største kraner på onsdag d. 13. juli udskifter Banedanmarks bro over Brede Å med en ny bro.

Hele 210 ton fuldt færdigt broelement skal løftes over 27 m og kantes på plads over åen. Udskiftningen af broen er en del af den omfattende renovering af Bramming-Tønder-banen. Et arbejde, der forventes endeligt færdigt midt i november.

"Broløftet er ingeniørkunst, når det er mest imponerende", siger byggeleder Lars Banke Hansen fra Banedanmark.

Selve broen er blevet støbt i beton på stedet, og netop styrkningen af elementerne er en af udfordringerne ved løftet. Det er vigtigt, at broen er hærdet igennem, inden den løftes.

"Det vil da give kriller i maven, når kranen tager fat. I sidste uge gik det imponerende løft perfekt oppe ved Kongeåen i Gredstedbro, så vi forventer endnu en succes", siger Lars Banke Hansen.

Det er kranfirmaet BMS i Esbjerg, der ejer kæmpekranen, som entreprenøren Aarsleff Rail har lejet til lejligheden. Der er tale om en af de allerstørste kraner herhjemme, og med sine over 50 m. i højden vil den kunne ses langvejsfra under arbejdet.

Det er muligt for pressen at besøge byggepladsen og overvåge selve løftet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14451>, **mandag 11. juli 2011**

(BL)

Udflugt langs Tønderbanen under ombygning

Rejseplan

Der udarbejdes en detaljeret plan, selv om ingen tog kører grundet sporombygning.

Tilrejse

6.31 Af Str med tog 5208,	10.05-10.30 12,6 km at cykle Tb-Sej
9.22 an Es med tog 5124,	10.30-10.35 ophold i Sej
9.21 Es af togbus 5733,	10.35-10.45 5,0 km at cykle Sej-Gs
9.35 an Tb.	10.45-11.00 se på Gs og især Kongeåbro.
Nås denne togbus IKKE,	11.00-11.20 9 km at cykle Gs-Rb
må der cykles 9.25-9.45 9,1 km Es-Tb.	
9.45-10.05 ophold i Tb	

Derefter kørsel 33 km i bil med JN fra **Rb** til **Bw** og begynde at fotoarbejde herfra og mod N til **Rb**. Først ses på den nye jernbanebro over **Brede Å**. I **Vd** (Hviding) foto af de tre stationer og drejeskivegraven.

Hjemrejse

Da togbus 5748 ankommer til **Es** kl. 18.40, skal der ventes knap en time, før tog afgår mod **Str**, så det vil være muligt at cykle fra **Rb** på et senere tidspunkt.

19.37 af **Es** med tog RA 5179 (Es-Sj), der fortsætter som tog RA 5283 (Sj-Str) med an **Str** kl. 22.02.

Til læseren

Det kan anbefales læseren at følge med på www.krak.dk, Hybrid, med skarpe billeder og vejnavne eller/og Google Earth.

Es km 55,7

Under indkørsel kl. 9.22 (± 0) ses, at den hvide togbus beskiltet **Tønder** holde i busterminalen. Der trædes til hen til busterminalen, men den hvide bus "letter" i det samme. Videre mod **Tb**!

Standstning i **Es** ½ minut.

Da vejbroen med **Storegade** passeres, ses et sporombygningstog at holde 0,4 km længere mod Ø ved de **røde** etageboligblokke ved **Præstebakken**. Her skifter **SPITZKE UM-S 2001** Matisa, **Heinrich der STARKE**, gamle skinner ud med nye skinner i retning **Tb** (Tjæreborg) på det nordre spor. Nye betonsveller transporters fra de flade vogne Ø for ned under **Heinrich der STARKE** og kommer på plads i skærverne. Bagest følger en lang vogn med to **gule** containere med påskrifterne **Die Gleis-Power** på den forreste og **SPITZKE** på den bagerste. Ophold 9.31-43.

Videre ad landevejen mod **Tb**. Hov, ved underføringen af **Søndre Novrupvej** under banen ses en MH 5 arbejde. *Skal, skal ikke kigge derpå?* Tog RE 83316 (Kd-Es) passerer kl. 9.52½ med DSB MFA+FF +MFB. Der er La **30** for 2. hovedspor begyndende i km 50,6. MH 5 flytter skærver i 1. hovedspor.

Cykelstandstning 9.52-57.

Ved de to tredje afstandsmærker til I-signaler ind til **Tb** kan der fra vejbroen **Krogsgårdsvej** ses, at det manglende stykke spor på jernbanebroen over **Møllebæk** er afsluttet. En sporramme er lagt.

Tb km 47,4

Spor 1, 2. hovedspor, er lagt. Lige Ø for perronerne ligger der spor hen over den nye gangtunnel, der bliver adgangsvej til perron 2. Øperronen bliver antagelig fjernet, og en ny perron bygget N for spor 2, 1. hovedspor. *JN* dukker op og fortæller, at en MT og en Ardelt rg i **Bm**. Strukton Rail har to **gule** dieseler, og den ene står i **Bm**. Da cykelruten til **Sej** (Sejstrup) kommer så tæt som 1,5 km fra **Bm**, udvides programmet.

Kl. 10.26½ sætter tog RE 83333 (Es-Kd), kørt af DSB **MFB 5252+52**, i gang.

Der cykles ikke ad **Brostien** hen til vejbroen med **Brovej** ved de to østlige I-signaler, da det er hurtigere hen over fliserne ved skolen. Drivende skyer driller med sollyslægningen af støbepladerne på nordsiden.

Standstning i **Tb** 10.08-36.

Bm 39,3/0,0 km

SR-signal 16.1.2 "Stop" ● hviler skråt ud over spor 3 og 4. En CI-vogn ses holde længere fremme. Hen ad læssevejens adgangsvej belagt med brosten og nye biler til salg på hver side. Her rg N-maskiner før i tiden. Der var et langt rangerhoved på en dæmning mod V, forsvundet en gang i 1970'erne.

Fra en svellestabel fremkommer et udmærket motiv med **gul** Strukton Rail med nummer 303006 og pigenavnet "Irene". Dets rammenummer er SRM 92 84 2284 306-2. SRM må være en forkortelse for Strukton Rail. Det internationale firma har en hjemmeside på <http://www.strukton.dk/karta.html>

Det andet lokomotiv er **grøn** VtV MT 152 + Cle 1672 + Au 253 + Bhl 401, der afgår kl. 10.58½ (-½) som tog 228214 (Bm-Lk). Der er sæsonens første tog til **Lk**.

På læssevejen har en gravemaskine travlt med at læsse gamle træsveller op i en hvid, højsidet lastbil. *At køre brugte sveller væk med jernbanevogne; er du tosset?* Så lidt som muligt bliver befordret med jernbanen, har været de seneste års synlige jernbanepolitik. Mellemlykket standsning i **Bm** 10.52-11.02.

Oppe fra vejbroen med **Ribevej** ses et sporombygningstog holde lige N for. Mod S ses i det fjerne et nyt spor lagt i km 3,5.

– *Hvorfor i km 3,5?*

– Fordi der begynder Fast hastighedsnedsættelse **80!**

To piger løber forbi på rulleskøjter.

– *Hvad langt løber I i dag?*

– 7 km!

Ganske flot af to teenagere. Det falder ned fra broen, og det er en fornøjelse at se, hvor hurtigt accelerationen op til 45 km/t. sker. Det går jævnt pænt derudad med 31 km/t. i det flade Syddanmark.

Sej km 4,2

Stedet oprettet i **1918**, nås Ø ad **Kirkevej**. Der holder et arbejdstog S for ovk 11. Oprangering: **Gul** Aarsleff MH 5 + 33 86 473 3 119-2 DK-Arail Simmps + 117-6 + 104-4 + 103-6. Det er 4 af militærets 047-vogne købt af Arail. En stor dyng skærver ligger lige V for. Før i tiden, i MO-tiden, lå der en perron på denne vestside af banen S for ovk 11. Den nuværende perron blev brugt af standsende tog i retning mod **Bm**.
Standings i **Sej** kl. 11.18-28.

Sidespor i Sej

Et nyt sidespor blev anlagt i **Sej** – antagelig i **1974** – med et medgående sporskifte S for cirka 0,14 km S for ovk 11. Det førte ind til en flisebelagt læssevej Ø for. **Mandag 23. december 1974** standsede tog 8243 (Bm-Sej-Bm) kl. 10.31. Det var DSB MX 1029, der var kørt tom fra **Gi** og havde i **Kro** (Kroager) optaget en Gs fra øldepotet, da øldepotet i **Ansager** på **VGJ** var blevet sporløst ved nedlæggelsen **fredag 31. marts 1972**.

Ølvognen var sat i **Bm**, og MX 1029 kom for at hente en DB His-lignende vogn med sølvfarvede skydelåger. MX'en trykkede ind til vognen, trak den ud i strækningssporet, trykkede tilbage til den søndre perron, kobled vognen af, kørte frem og derefter tilbage ind på sidesporet. Så kom portøren og lkf på arbejde på, for nu skulle vognen skubbes S for sporskiftet! Derefter kunne MX'en forlade sidesporet og koble godsvognen på krogen ude i strækningssporet.

– *Hvor ikke bare skubbe godsvognen fra sidesporet ud i strækningssporet?*

– Portøren har vidst, at det ikke ville blive let at skulle skubbe godsvognen ud gennem en højre – og venstrekurve – heller ikke med en lempetang.

Hele rangeropgaven tog kun 12 minutter, og kl. 10.43 skyndte arbejdstoget sig til **Bm** for at optage den fra **Kro** efterladte Gs-vogn og fortsætte til **Es**.

Videre af cykelstien på **Ribevej** mod **Gs** (Gredstedbro). Pludselig racer en anden rytter forbi. Efter ham. Det kan ikke tillades. Op på 43 km/t. på vandret vej. 30 cm's afstand fra baghjulet holdes. Lidt efter sænker rytteren farten. Da hastigheden efter en km's penge er sunket til 35 km/t., går det *for* langsomt, og da jeg lægger racercyklen ud i overhalingsbanen, opdager han forfølgeren.

– *Godt kørt*, siger han, og vi får en snak. Han var lige ude at cykle **Rb-Bm-Rb** på 35 km.

Gs 8,5 km

Der standses ved ovk 22 i km 8,6. Spor 1 er fornyet, spor 2 er fornyet i **2007**. Mod S ses uden for I-signalet den anden **gule** Strukton Rail diesel. Mod N ses under vejbroen med **Darumvej** også "et-eller-andet". Fræs derop.

En sporstopper ses arbejde i km 8,0 lige N for indgangssporskiftet. Der ligger nye, brune skærver. S for **Darumvej**broen afsporer en gul Arail ATLAS 1604 ZW-gravemaskine i spor 2 under en vending. Nå, det klares ved at køre på gummihjul.

Over Kongeå

Denne bro satte sig 6 millimeter, grundet en entreprenør arbejde ved broen **lørdag 25. juni 2011**, så sporspærringen af **Tønderbanen** måtte begynde **lørdag 18. juni 2011** – en uge før planlagt. Det gav problemer, både fordi man ikke var færdig med udlægge nye skinner ved **Tdr**, samt at Arriva havde 3 Lint strandet S for **Kongeå**!

Den anden gule Strukton Rail diesel holder ude på den nye tofags jernbanebro over **Kongeå**. Der ligger jernplader over engen hen til banen, men med overflap bumpes der forsigtigt dertil. SRM 92 84 2284 305-4 + 27 84 332 0579-4 NL SRM + fladvogn med en gul container + 5 gule MFS-vogne til opgravede skærver. Det gule lokomotiv har nummer 303005 og er døbt "Ankie".

Standstning i **Gs** kl. 11.45-12.10.

Det næste ballastopsamlerarbejdstog ses lige ved det sydlige I-signal og hen til km 9,35 lige N for **Varde Hovedvej**: Hm, motortrafikvej, cykelkørsel ikke tilladt. Hen til en gård og så kravle op ad dæmningen til vejbroen. Ballastopsamlerarbejdstoget arbejder sig mod N efter det andet arbejdstog ved **Kongeå**.

Ved ovk 35 i km 15,0 står der en gul trekant **80**. Der ligger nye skinner på ydersiden af skinnerne. Der er en sneglende sommertrafikkø på **A 11, Plantagevej**, og det er en udsøgt fornøjelse på det gode cykelstifortov at fræse forbi bilister med > 30 km/t.

Rbn km 15,3

Nye skinner på ydersiden af skinnerne ligger N for perronen. Ud for I-signalet S for slingrer sporet op og ned.

Standstning kl. 12.44-49.

Rb km 16,7

Ovk 37 i km 15,6 er spærret, og to svenskere, en mand – måske landinspektør – måler med en totalstation. Damen sidder og griner på den brudte asfalt i **Obbekjærvej**. Der cykles videre hen ad **Nørremarksvej**, hvorfra SRM CSM 2, 942 2 123-4, ses fra vejen.

Ved ovk 37a i km 16,0 kører SRM Plog 14 + grå fladvogn 27 84 33 20 514-5 mod N. Fra ovk 37a (også spærret for vejtrafik) ses **Pernille** lige foran ovk 38. Pernille, Banekonsortiet, holdt **tirsdag 19. maj 2009** i spor 80 på **År**. Hendes nummer var (og er?) 59004.

Fra ovk 38 i km 16,3 bliver det til at bagskud af **Pernille** + 7 Arail Fccs læssede med nye skærver. Tre unge modeller poserer lige i ovk 38, mens de orange banearbejdere samler det nordlige indgangssporskifte. Det ser ud til at blive et 60 km-skifte, hvor det gamle var et 50 km-skifte.

I ovk 39 i km 16,6 er nordenden af perronerne i **Rb** nået. En "tipvogn" – både med meget STORE gummidæk og meget små jernbanehjul – holder på gummihjulene i spor 2. Der er fornuftigt, for sporet ender to maskinlængder N for. Spor 1 er fornyet – også ud for perron 1. Spor 2 er væk (midlertidigt).

Puha, der har været meget at se på. Tidsplanen holdt slet ikke, men der er her, det foregår. Det må være mange år siden, at så mange jernbanekøretøjer har været samlet på én gang i **Rb**.

Standstninger i **Rb** 12.50-13.13.


(BL)

Bw km 49,0

En time senere når vi den sydligste "ombygningsstation" **Bw** (Bredebro). Nye skinner ligger imellem skinnerne i spor 1. Spor 2 er mere grønt end gråt. Spor 3 langs læsserampen er helt grønt af ukrudt. Sporskiftet med det venstre spor til enderampen eksisterer, men højre skinne mod spor 2 er borte.

Spor 3 var i brug i foråret **1999**, da PBS kørte blå NS KIs-fladvogne fra **Tdr** til ombygning ved et lokalt firma i **Bw**. Vognene skulle transportere nyfremstillede MAERSK-containere fra fabrikken i **Te** til **Cth** (Containerhavnen). 23 KIs blev trukket af PBS MY 1132 i tog 6172 (Tdr-Bw) **torsdag 27. maj 1999** kun 5 dage, før det først containertog afgik fra **Te**. At køre vogne ud til en reparatør kunne man gøre i **1999**!

Det er meningen, at det nordlige indgangssporskifte, der befinder sig N for ovk 106 i km 49,4, skal flyttes S for for at undgå to spor i **Storegade-Brede Bygade**.

Der parkeres ved ovk 105 i km 48,5, **Harresvej**, for at kigge på den nye bro over **Brede Å**. Der ligger ingen ballast på den nye bro. I kurven ved tredje afstandsmærke ses to  ved usikret

ovk 104. Der findes nu om stunder kun 7 usikrede ovk på **Tønderbanen**. Det er ikke mange på banens 64,0 km. Ophold i **Bw** og ved ovk 105 kl. 14.18-39.

Ds 42,1 km

I **Ds** (Døstrup Sønderjylland) ses intet ændret.

Standingsning 14.47-49.

Æk km 36,7

Siderampen, læssevejen N for og V i **Æk** (Skærbæk) er dækkede af store betonsvellebjerge. I spor 2 holder støvsuger S-GC 35-75-390 0 161-5. Spor 3 langs siderampen kan næsten ikke ses grundet ukrudt. Banen virker til at være nedlagt. Stationsbygningens mursten og fuger er i fin stand. Den smalsporede amtsbanestation er revet ned for mange år siden. Standingsning i **Æk** 14.59-15.14.

I relæskabet for ovk 74 i km 33,6 er den hvide lampe tændt – kører på nødstrøm. Nye skinner ligger på ydersiden af skinner N for **Brøns Skovvej**.

Kortet i målforholdet 1:100.000 ses en markvej krydse banen, og bilen humper sig den halve kilometer dertil. Den nedlagte, usikrede ovk var ovk 73 i km 33,0.

Jernbanebroen over **Brøns Å** har fået fliser på højkant som over **Møllebæk** i **Tb**. En **gul** troljebil på broen er ikke let at komme frem til.

Brr km 32,2

Ved norden af **Tingvej** i ovk 72 i km 32,2 sikrer SR-signal 16.1.2. ●, at ingen kører ud mod broen. Nye skinner ligger på ydersiden af skinnerne mellem ovk 72 og broen.

Der er opslag på glasventeskuret.

Standingsning i **Brr** (Brøns)

kl. 15.49-58.

Folketinget har bevilget
360 mio. kr. til at
renovere spor og broer
på strækningerne Bramming-Tønder og Esbjerg-Lunderskov

Rej km 28,2

Ukrudt i sporet ud for perron, dvs. gammelt spor. N for ovk 64 i km 28,2 med **Kogsvej** (i marsken) ligger der "udvendige" nye skinner. Standingsning i **Rej** (Rejsby) kl. 16.17-20.
(JN BL)

Vd km 23,2

Der har været tre steder i i **Vd** (Hviding), hvor tog standsede og standser. Grænsestation blev bygget hen over grænsen mellem to lande (usædvanligt). Den rummer i dag Psykiatricenter Vest Hviding.

Den næste station S for blev den anden. **Lørdag 23. september 1972** var den intakt med spor 1 og 2, stationsskilt, postkasse og tre bygninger. Den nordligste, bygget af træ, eksisterer ikke mere. Til sidst blev station nedsat til trinbræt. I spor 2 standser tog 450 (Es-Tdr), der bestod af DSB MO 1985 + Gs + Ph. Bemærk, en Gs mellem en Mo og en postvogn!

Det tredje og nuværende holdested befinder sig med glasventeskuret imellem de to stationsbygninger.

Mdt Vd?

Det kan tænkes at have eksisteret. Jeg har tidligere set graven efter drejeskiven, og et ledarbejde går i gang i skoven Ø for sporet for at finde den igen. Cirka i km 22,8 findes den cirkulære udgravning, der har rummet en cirka 8 m drejeskive. Standingsning i **Vd** kl. 16.25-17.00.

Grænsestationen og hospitalet i Egebæk-Hviding (Vestjylland, den sydlige del, Danmark)

Det nuværende amtssygehus i Egebæk-Hviding var oprindeligt en af Europas længste jernbanestationer. Stationen var placeret midt på landegrænsen mellem Danmark og Tyskland. Bygningerne blev derfor indrettet med en dansk og en tysk afdeling, hvor den ene – på nær et par detaljer – var et spejlbillede af den anden.

[Læs mere] under http://www.northseatrail.org/show_single_article.php?article_id=5015&lang=dk#top
(BL)

Mergelbanen

“Ved Egebæk udgik der tidligere en normalsporet mergelbane op til et mergelleje ved Vesterlund øst for Klåby Gård.”

Kilde: <http://hotel.dds.dk/itg/bth/klk/johns-jernbaneside/danske.htm>

(JN)

Find og følg mergelbanen!

På “Det levende Danmarkskort” i målforholdet 1:50.000 kan de to dæmninger på hver side af **Tønderbanen** ses.

Prøv at følge med på Google Earth. “Kør” fra **Rb** ad **A 11**. I **Sønder Farup Plantage**, der ligger lige før **Tørvevej**, kan ses en skovvej, hvor mergelbanen fortsætter over **A 11** og mod Ø, hvor den kan ses 70 meter N for **Sdr. Farup Hedevej**. Mergelbanen kan ses som en lysere streg 70 meter N for vejen. Ø for ovk 51 ses bandedæmningen, og 0,4 km efter den ikke mere eksisterende bro over **Tønderbanen**, hvorefter den drejer mod NØ. Den må efterfølgende have drejet mod SØ, hvor **Klåbygård** ligger. Gården ligger NV for en den kvadratiske sø ved **Roagervej**. **Vesterlund** ligger Ø for **Roagervej**.

Mergelbanens tracé i 1945

Under Tønder Kommunes Kommuneplan, Forside -> Selvbetjening -> Kort på adressen <http://www.toender.dk/default.asp?mnu=891> følger en vejledning i at se historiske luftfotos fra Tønder Kommune helt tilbage fra 1945.

Vælg **Se de historiske kort her**. Af baggrundskort vælg • Region Syd 1945.

Som pilot skal du selv finde **Vadehavet**, følg kysten op til **Ribe Ås** udrettede slyngning ses, gå ned i en lavere højde, læg kurs ind til **Rb**, følg **Tønderbanen** i retning **Vd** (Hviding). Når **Sønder Farup Plantage** ses V for **A 11**, da kan de to mergelbandedæmninger ses på hver side af **Tønderbanen** lige N for ovk 51 med den krydsende **Sdr. Farup Hedevej**.

På disse billeder fra 1945 ses, at linjeføringen V for **A 11** har været langs nordsiden af **Sønder Farup Plantage**. Banen ser ud til at have endt ved en dam eller sø længere med VNV, men her bliver billederne slørede.

Ø for **Tønderbanen** bekræftes de formodninger, der opstod på Google Earth: Banen slog en sløjfe mod NØ, før den når **Klåbygård**. Bemærk, der er intet vand i de åbne mergelbrud.

(BL)

Klåbygård mergelleje

Mergel består af ler med mindst 10 % kalk. Tidligere blev det brugt til at tilføre jorden næring, især i det kalkfattige Vestjylland og i forbindelse med hedeopdyrkingen. Ved Klåbygård lå et mergelleje, hvorfra man gravede mergelen ud og fragtede den ad en lille lokal jernbane til Ribebanen.

...

Klaabygaard Mergelselskab A/S blev oprettet i 1920 og var tilknyttet andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning. Selskabet opførte en lade, garage og smedje. Mergelselskabet ejede en del gravemaskiner. Indtil 1950 havde mergelbanen knyttet en sidebane til Ribe-Tønderbanen og stationen inde i Hviding. Desuden havde man en flytbar bane, som kunne flyttes rundt på jordene i omegnen.

Den danske stat gav tilskud til mergelbanerne, for de var ikke specielt rentable, og efter 2. Verdenskrig kunne lastbiler i stigende grad overtage jernbanernes transport af mergelen. Banen fra Klåbygård blev brugt indtil 1951, sporet blev fjernet i 1960, men en beskedent udgravning fortsatte op gennem 1970'erne.

Billedtekster:

Mergellejet er i dag en naturskøn sø, kun remisebygningen står tilbage. 2005.

Banesporet fra Klåbygård til Hviding. 2005.

Kort over mergellejet og banen mellem 1920 og 1960. 2005.

Kilde: http://www.northsearail.org/show_single_article.php?article_id=4999&lang=dk#top

To broer i brug og tilslutning til Vd

Det viser sig at være spændende at klikke på det foran beskrevne minikortet, for i forstørret udgave viser det sig, at jernbanebroen i km 22,0 på **Tønderbanen** over **Vester Vedsted Bæk** er den oprindelige, og den aflagte bro lige Ø for har været **Klåbygård** mergelbanes bro.

Lav eventuelt en papirudskrift af kortet (årstal ukendt) visende mergelbanen i årene **1920-1960**.

Skift igen til Google Earth. Find den kvadratiske sø SØ for **Klåbygård**.

Sammenlign med kortet med to påskrifter "Mergelbane".

Det vil sige, at det lange læhegn med grantræer N for Lillemosevej, der følger mergelbanen i en afstand op til 290 meter, er den gamle linjeføring indtil **1960**.

– Spændende detektivarbejde, ik'?

Mergelbanen er ikke indtegnet på "Gamle strækninger.kmz"

http://maps.google.dk/?q=http://www1.homepage.dk/klausj/jernbane/gamle_jernbaner.kmz

Rb km 16,7

Plan for hjemrejse Rb-Str:

Ved aftenstid er det tid til at cykle tid **Es** og undervejs fotografere tog RE 83352 (Kd-Es), der skal afgang fra **Tb** kl. 18.47, købe varm aftensmad i **Es** og nå inden kl. 19.37 at stige på tog RA 5179 (Es-Sj), der fortsætter som tog RA 5283 (Sj-Str) med an **Str** kl. 22.02.

Denne i **juli 2011** sjældne dag med solskin fortsætter med at være solskinnet, og derfor standses der ved **Rb** station for at se på motiverne med en anden belysning end i middags. Kl. 17.55 er MH 5 i spor 2 (uden skinner) nået fra sydenden af perron 2 til nordenden lige før ovk 39 i km 16,6. Fire orange banearbejder arbejder i hullet efter grabben.

Gs km 8,5

På den dobbeltrettede cykelsti langs **A 11/24** er der modvind, ret så kraftig, at hastigheden ligger nede på 27-28 km/t. *Hm, det bliver spørgsmålet, om det kan nås at komme til **Tb** til kl. 18.47 for at få et billede af et standsede DSB MF-tog.* Aftensolens mere bløde lys kunne skabe nogle andre billeder på stationen end i middags. Sporombygningstoget må også været færdig med stykket lige S for **Kongeå**.

– Hvis der standses i **Gs**, misses måske billedet i **Tb** af tog 83352? Hvis der ikke tages et par billeder i **Gs**, og der er for sen ankomst til **Tb**, kommer der slet ingen billeder i kassen.

– Tag chancen og få et par billeder i **Gs**; bedre med få end ingen!

Der drejes til venstre og standses ved ovk 22 i km 8,6. Fotos klokken 18.14-15 af

Gul Strukton Rail 09-32 CSM 2 i spor 1 S for ovk 22.

Gul Aarsleff Rail 70010 "Sanne" i spor 1 N for ovk 22 (set i **Fa mandag 13. juni 2011**).

Oppe fra **Darumvej** klikkes der kl. 18.18 af det flere hundrede meter lange sporombygningstog.

Nu er tidsmanglen kritisk. *Nås det at være i **Tb** kl. 18.46?* Vinden virker til at have den kraftigste styrke i dag og det lige forfra. Intet læhegn til at skaffe lidt læ. 5 km endnu og 10 minutter. Det går ikke. Træd til!

Tb km 47,4

Kl. 18.46½ ses fra **Skolevej** et MF-tog oppe bag træerne at bremse. Dét nås ikke. Rettidig igangsætning høres, og kl. 18.48 standser den tohjulede cykel ved perron 1. Kommet for sent. Et udråbstegn behøves ikke. Et trøstebillede med et helt andet sollys end i formiddags hjælper lidt på humøret. Det tog altså 29 minutter at komme hertil (snit 28 /km/t.). Havde der ikke været den uventede og kraftige vestenvind, kunne de 13,5 km nemt være cyklet på 27 minutter lig 30 km/t. i snit.

Det var DSB MFA 5016+16, jeg gik glip af at fotografere standsende i **Tb**. At DSB standser i **Tb** sker kun her i ombygningsperioden frem til **søndag 7. august 2011**.

– Hvor ved jeg fra, at det var dét togsæt?

– Svaret skaffes på nabostationen!

Es km 55,7

Cyklen standser på vejbroen **Frodesgade** kl. 19.13½, og der læses MFB 5216+16 på tog RE 83369 (Es-Kd) (–½).

Varm aftensmad til 45 kroner bestilles og indtages undervejs i togsæt til **Str**. Der er god tid til at sove. En fantastisk tørvejrsgodt med ordet solskin, hvilket er sjældent her i regntiden. 81 km blev der cyklet på 3 timer og et kvarter.

(BL)

To 21/7 2011

En eftermiddag i Bramming

Der er ikke en sky på himlen denne tirsdag eftermiddag, hvor 'DSB i dag' er på besøg i Bramming. Det gode sommervejr har sænket sig over stationsbyen, hvor Vestjysk Radio for nyligt har trukket stikket ud.

Den lille specialforretning på hovedstrøget er som så mange andre mindre forretningsdrivende udkonkurreret af netbutikkerne.

Kort & Godt ferielukket

At kunderne handler på nettet mærkes også hos DSB's butikskæde Kort & Godt, der er nødsaget til at optræde yderst omkostningsbevidst. Den lokale butik er for øjeblikket ferielukket, og DSB's kunder er henvist til at kontakte call centret, benytte billetautomaten eller hjemmesiden. Kort & Godt Bramming er en af kædens enmandsbetjente butikker, der holder åbent 37 timer om ugen. Ifølge kædens direktør, Søren Skovdal Rasmussen, er det alt for dyrt at hyre en ferieafløser ind for nogle få ugers vikariat og oplære vedkommende i at sælge billetter. DSB, der er agent for de andre aktører i den kollektive trafik, har over 300 forskellige kort- og billetprodukter i sit sortiment.

Sporombygningen skrider fremad

I det fjerne høres støj fra en traktormotor. Larmen kommer fra den omladningsplads, som Banedanmarks entreprenør Strukton Rail, har etableret på den modsatte side af sporene.

Strukton Rail har fået til opgave at ombygge sporene på strækningerne mellem Lunderskov og Esbjerg og mellem Esbjerg og Tønder.

På omladningspladsen er en kran i gang med at læsse de gamle imprægnerede træsveller, der er taget op på strækningen, om bord på en ventende lastbil.

Kranen, der er udstyret med en grab til at håndtere nyskovede kævler, griber om de tunge træsveller, som var det et barn, der greb om en håndfuld farveblyanter.

At dømmen efter det lange træk fladvogne, der er ankommet til stationen med træsveller, er arbejdet, der startede den 25. juni, kommet godt fra start.

En station fra en svunden tid

På pladsen foran stationen har infovagt, togfører Søren C Jessen, Depot Fredericia, iført uniform og orange vest, taget opstilling, klar til at tage imod det næste rykind, der ankommer med bus, og som skal videre med tog i retning mod Østerport.

Der er en halv time til næste tog, så Søren slår en sludder af med rengøringsassistenten, der soignerer toget under dets ophold i Bramming, og buschaufføren, der sørger for, togets kunder kommer til Esbjerg.

Der var engang, hvor stationen i Bramming, var et vigtigt trafikalt knudepunkt i det vestjyske; engang, hvor stationen, der havde betjent kommandopost, posthus, pakhús, ventesal, remise, billetsalg og kiosk. Desuden var der sporforbindelse til Nyborg, Esbjerg, Tønder og Langå.

I dag er stationens signaler fjernstyret fra Esbjerg, billetsalget nedlagt, kiosken ferielukket og sporet til Langå afkortet til Grindsted.

"Kunderne tager det pænt"

Præcis kl. 15.13 ankommer InterCity-tog 845 til Bramming, og infovagt Søren C Jessen viser kunderne over til den ventende togbus.

En ung mand, der ankommer til stationen til fods, har kun sedler og får lov til at købe en billet hos togfører Ali Mahr (billedet til venstre), Depot København.

Ali, der har kørt på Lunderskov-Esbjergbanen gennem hele ombygningsperioden, forklarer, kunderne hurtigt har vænnet sig til at skulle skifte mellem tog og bus, og at de fleste tager det med godt humør.

"Jeg tror godt, de fleste forstår, at det skal laves," siger han og nikker over imod sporene ved perronkanten.

Da der er ti minutter til, at toget skal køre, ruller en turistbus, der er charteret af DSB i ombygningsperioden, ind med kunder fra Esbjerg, der skal videre med toget, der returnerer rengjort til Østerport med et nyt kontingent kunder og friskbrygget kaffe i termokanderne.

Bramming beholder sin status som endestation for InterCity-togene frem til den 10. august, hvor Strukton Rail afslutter deres arbejde på delstrækningen mellem Bramming og Esbjerg.

Bramming Stations historie

Lokalhistorisk interesserede kan læse Aksel Andersens historie fra sin tid som DSB-ansat på Bramming Station. Aksel Andersens indlæg er skrevet i 1989 – to år før, stationens sikringsanlæg ombyggedes, og styringen af signalerne flyttedes til Esbjerg Fjernstyringscentral.

Kilde: DSB i dag Online, **torsdag 21. juli 2011**
(JSL via BL)

Ma 1/8 2011

Rettelsesblade til TIB (Ø)

Strækning 8.1. Kj-Kh

Strækning 8.2. Htå-Kh

Strækning 8.4 Kh-Hi

Ibrugtagning 6. hovedspor

Kilde: Rettelsesblade til TIB (Ø), mandag 1. august 2011.

(BL)

UDLAND

Sø 26/6 2011

Telegrafbogen

RSS

Det dansk/svensk/tyske godsselskab [DB Schenker Rail Scandinavia A/S](#) er nu optaget i databasen med 67 lokomotiver og 61 billeder.

I Bogbutikken er for nylig tilføjet ikke mindre end 231 tyske jernbanebøger, f.eks. følgende spændende titler: [Die Baureihe 22](#), [Die Baureihe 103](#), [Alles über den Rasenden Roland](#), [Die Hamburger Rangier- und Güterbahnhöfe](#) og [TEE-Züge in Deutschland](#).

Kilde: <http://www.jernbanen.dk/>

(BL)

Sø 24/7 2011

Fodsporet

Der var ikke asfalteret på Fodsporet mellem **Da** (Dalrose) og **Ss**, men der var kørt stabilgrus ud. For at bremse ukrudtet er der på denne strækning lagt fiberdug oven på den gamle grusbjallast.

(JSL via BL)

Ma 25/7 2011

Altmarkt-Rail MY 1149

MY 1149 – Drehscheibe Online Foren :: 03 – Sichtigungen :: Heute in der Wetterau [4]

Kilde: <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,5482247>

(JSL via BL)

Altmarkt-Rails hjemmeside

<http://www.altmark-rail.de/>

“ ” trækraft

<http://www.altmark-rail.de/page7.php>

Wetterau er et landskab i **Hessen** i **Tyskland**.

Nidderau ligger på DB (HLB) Kursbuchstrecke 633 (Friedberg – Hanau) i km 15,5. Koten er 127. Det er 21 km i luftlinje NØ for **Frankfurt am Main**.

Stationen ligger i km 14,8 på den ikke elektrificerede strækning KBS 634 (Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim) med navnet **Niddertalbahn**. Banen fortsatte fra **Glauburg-Stockheim** opstrøms langs floden **Nidder** som den nedlagte privatbane **VSB** (Vogelsberger Südbahn/Kreiswerke Gelnhausen).

Kilde: Eisenbahnatlas Deutschland, Ausgabe 2007/2008, Schweers + Wall.

Privat- og museumsbanesider i Tyskland

<http://www.privat-bahn.de/>

(BL)

DIVERSE

To 21/7 2011

Hurtigtog tilbage på Sydbanen og Nordvestbanen

Fra lørdag d. 23. juli er det igen muligt at komme med de hurtige tog til og fra Nykøbing Falster og fra mandag d. 25. juli også til og fra Kalundborg. Banedanmark forventer nemlig da at være færdige med reparationen af sikringsanlægget ved Østerport. Og derefter forventes der normal drift til og fra Østerport Station.

Sikringsanlægget tog skade under det voldsomme skybrud d. 2. juli 2011, og skaden var så omfattende, at der måtte specialfremstillede reservedele til fra udlandet.

Med anlægget ude af drift har der været problemer med blandt andet signalerne på strækningen mellem Østerport og København H. Og det har i en periode betydet, at det ikke har været muligt at lade alle tog passere på strækningen.

Kilde: DSB i dag Online, **torsdag 21. juli 2011**
(JSL via BL)

Lø 16/7 2011

Stramme køretider for iltog

Iltog i begge retninger har 20 minutters køretid om at køre de 29,3 km **SI-Ik**. Det giver en gennemsnitshastighed på 87,6 km/t., hvor strækningshastigheden er 100 km/t. Tilsyneladende kan der vindes tid undervejs og måske være tid til standse i **Ev**, som formand for lokalrådet i **Ev** tror, kan indføres.

Men der er noget, der hedder "men" eller rettere to slags "men": Fast hastighedsnedsættelse og La. Følgende tidsrøvere findes:

Sted	Km	Art	Km/t.	Bemærkning
SI	30,4-30,7	Fast hastighedsnedsættelse	60	Udkørselshastighed
SI-Fu	32,2-32,4	La	75	Oversigtforhold i usikret ovk 61
+ Fu	35,0-36,2	Fast hastighedsnedsættelse	80	Kurveforhold
Fu-Ev	41,6-41,9	Fast hastighedsnedsættelse	60	Oversigtforhold i usikret ovk 81
Ev	44,9-45,6	La	80	Forhold ved varslingsanlæg
Bg	<u>51,1-51,8</u>	La	80	Forhold ved varslingsanlæg
I alt	3,4 km	tidsrøvere		
Bg	52,1-51,7	La	40	Forhold ved varslingsanlæg
Ev	46,1-45,4	La	75	Forhold ved varslingsanlæg
Fu-SI	36,2-35,0	Fast hastighedsnedsættelse	80	Kurveforhold
SI-Fu	32,6-32,3	La	75	Oversigtforhold i usikret ovk 61
SI	<u>30,9-30,1</u>		60	Indkørselshastighed i spor 2
I alt	3,6 km	tidsrøvere		

Kun én hastighedsnedsættelse kan der IKKE laves om på: De skarpe kurver i østenden af **Fu** (Funder) og lige udenfor. La **40** over 0,6 km i **Bg** (Bording) koster megen tid grundet Marie ikke begynder at advare i god tid.

Disse 5 hhv. 6 hastighedsnedsættelser sænker gennemsnitshastigheden for iltogene meget. Der er hård køretid Eksempelvis kan tog 5320 vinde omkring 18 sekunder fra **Ik** til **SI** i løbet af 20 minutters køretid, når der skal vindes tid. Det giver hårde opbremsninger for at tabe så lidt tid som muligt.

(BL)