

Jernbanenyheder fra BL

Sendt lørdag 10. maj 2014 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i uge 17 og dagene

onsdag 9. april 2014 – søndag 27. april 2014.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

På tur i det sønderjyske
Vm, Vj, Vm, Pa
Rejse fra Frankfurt (Main) Hbf til Kd

11 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER KØREPLANER

13 **TRÆKKRAFT**

GSM-R radioer

14 **GODSVOGNE**

T3000e
Godsvogn ved Brenntag, Vj Havn

PERSONVOGNE

14 **TOGSÆT**

Ny reklame på AR AR 1001

S-TOG

METRO

FÆRGER

14 **VETERANMATERIEL OSV.**

Diesel- og damplokomotiv stationeret på mdt Tdr

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

15 **FASTE ANLÆG**

Hastighedsopgradering af Regional og lokalbaner
Masned Sundbroen åbner for togtrafik torsdag
Fjerntogene kører igen fra Nørreport 22. april

18 UDLAND

Fw
Godt en times ophold i Anb på vej til Hmb-Altona
2014 ein Jahr voller umfangreicher Aufgaben
Friedrichstadt
Biltog fra Hamburg-Altona
Rejse fra Frankfurt (Main) Hbf til Kd

22 DIVERSE

Togkapring i påsken
Nu kører der igen tog på Grenaa Havn
Det tager fire mand én arbejdsdag at bygge et S-tog om

23 Morgenfrisk trafikinformation

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

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

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

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

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

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

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

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

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

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

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på

Banesiden under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

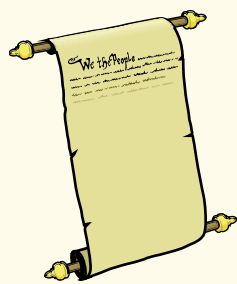
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, torsdag 1. april 1976, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

På tur i det sønderjyske

Jeg var fra **søndag 13. april 2014** til **onsdag 16. april 2014** i **Sønderjylland** for at se på godstog og havde lejet JSL's sommerhus ved **Knud Strand** lige ud til **Lillebælt**.

Fo, TI

Jeg kørte fra **Næ** lidt over kl. 12. Da jeg passerede **Fo** (Forlev), mødte jeg to DB Schenker 185'er med et lille kombigodstog på vej mod øst.

I **TI** (Taulov), kørte jeg lige forbi terminalen, hvor jeg lige skimtede DSB F 668 med en rød ældre godsvogn uden for Danske Fragtmændhallen. Efter planen skal den til **Ar**, da den er solgt til den gamle by i **Ar**, så den var jeg lige forbi og tage nogle billeder af. Derefter kørte jeg lige over broen ved terminalen, og der var ikke meget at se og kørte videre mod **Kd**.

Kd

Da jeg kom til **Kd**, kørte jeg ned til lystbådehavnen, hvor jeg satte bilen, kravlede op på **Jens Holms Vej**, hvor jeg stod på broen, og ventede på at spånpladetoget skulle komme retur fra **Hr**.

Mens jeg ventede, kom en DB Schenker 185'er med et kombigodstog på vej mod nord og nogle IC4'er med regionaltogene mellem Esbjerg og **Ar**. Mens jeg ventede på spånpladetoget, fik jeg at vide, at CFL MY 1146 og MX 1023 holdt på pladsen i **Vj** med vogne fra **Hr** og fortsatte til **Pa** kl. 3 om natten. Kort efter kom DB Schenker MZ 1457 med et dejligt blandet godstog på 24 godsvogne til **Kd** fra nord. Godt 30 min efter kom den retur fra **Kd** solo mod **Fa**. Efter den var passeret, kørte jeg ind på opstillingssporene, hvor jeg tog ICE sæt 19 fra **Hmb** mod **Ar**. Derefter kørte jeg rundt først på **Nordre Kaj**, hvor der stod 5 godsvogne og en masse fiskere på kajen. Derefter ned af **Caspar Müllers Gade**, hvor der stod en masse vogne. Efter at jeg havde kigget der, kørte jeg ned til JSL's sommerhus.

(KP via BL)

Ma 14/4 2014

Vm

Det var tidligt af sted, da jeg nemlig skulle til **Vm** (Vamdrup) og se godstoget hertil. Da jeg var ankom, var der over en halv time inden, at det skulle ankomme til **Vm**, så jeg kørte ud til strækningen til et sted lige nord for **Vm**. Da jeg netop er kommet derud, får jeg at vide, at den er ankommet til **Vm**, så hurtigt tilbage til **Vm**. Da jeg kom til **Vm**, var DB Schenker MZ 1457 næsten færdig med at rangere ved Autologik og var ankommet med en meget lang stamme med biler, så to ud af de fire opstillingsspor var fyldt helt op, hvor der, inden det kom, kun stod en enkel tom bilvogn. DB Schenker MZ 1457 havde også en enkel vogn med til H. Daugaard. Desværre var jeg ikke klar over, at der var flere godskunder i **Vm** ud over Autologik, så efter jeg havde set DB Schenker MZ 1457 rangere ved Autologik, kørte jeg til **Lk** for at se cementtoget.

Lk

Her mødte jeg først DSB MG sæt 59 mod **Ar**. Da den var kørt, blev der ellers sat signal for et gennemkørende tog fra **Pa**, og frem kom CFL MX 1023 + CFL 1807 med cementtoget buldrende igennem **Lk**. Efterfølgende kom ICE sæt 19 mod **Hmb**, og derefter kom der ellers tre godstog i træk fra **Pa**, som skulle videre øst på, inden at man lukkede strækningen mellem **Oj** og **Vm** mellem kl. 9:40 og 17:40 i forbindelse med etableringen af dobbeltspor mellem **Oj** og **Vm**. Det første godstog efter cementtoget var DB Schenker EG 3109 med et blandet godstog, og lige efter kom DB Schenker 185 326-3 med en lang stamme lukkede godsvogne og til sidst DB Schenker MZ 1457 retur solo fra **Vm**. Herefter det gik videre mod **Kd**.

Kd

I **Kd**, var DB Schenker MZ 1457 ved at gøre klar til afgang med 13 godsvogne fra **Kd** mod **Fa**. Efter at lokomotivpersonalet havde holdt pause, afgik DB Schenker MZ 1457 med de 13 godsvogne kl. 11 mod **Fa**.

I **Kd** mødtes jeg med *Tim Jonassen*, som havde været i **TI** og set, da cementtoget ankom. Efterfølgende havde jeg spurgt rangerpersonalet, om hvornår de skulle ned på **Nordkajen** og ned af **Caspar Müllers Gade**. De sagde, at de først skulle ned med vogne til H. Daugaard på **Nordkajen**, så vi kørte ned på **Nordkajen**, og ventede på, at de skulle komme. Lidt efter kom DB Schenker MK 613 med seks vogne ned til H. Daugaard, hvor fire af dem blev koblet af, og returnerede med to vogne tilbage til

godspladen. Hvorefter vi kørte over til **Caspar Müllers Gade**, hvor vi ventede på, at de skulle ned og hente og bringe godsvogne. Efter vi havde ventet et stykke tid, kom de ellers trillede ned af **Caspar Müllers Gade** med fem vogne, som var godt tunge, for DB Schenker MK 613 havde nogle problemer med at stå fast. Efter at de havde rangeret rundt med vognene ved rangerpladsen for enden af **Caspar Müllers Gade**, gik det ellers retur til stationen igen med otte vogne.

Da den var kørt op på rangerpladsen igen på **Kd** station, sagde jeg farvel til *Tim*, som tog hjem igen. Efterfølgende kørte jeg op på rangerpladsen og så på DB Schenker MK 613 rangerede rundt med vogne. Da de var ved at være færdige, kørte jeg til **Ti** for at kigge lidt der.

Ti

Da jeg kom til **Ti**, holdt CFL MX 1023 + CFL 1807 slukkede nede på pladsen med cementtoget. Ellers var der ikke meget andet at se på i **Ti**, så jeg kørte sydpå for at se, når cementtoget senere skulle afgå mod **Pa** igen, når man havde åbnet sporet mellem **Oj** og **Vm** igen.

Kestrup mellem Oj og Sst

Jeg kørte til landsbyen **Kestrup**, hvor der ligger en markbro over banen med godt udsyn til både **Sst** (Sommersted) og **Oj**. Der ventede jeg i godt en time på, at de skulle åbne strækningen igen mellem **Oj** og **Vm** kl. 17:40. Jeg kunne se, at der langt inde mod **Oj** holdt en bil ved banen, og nogle folk gik på sporet, ellers skete der ikke noget. Der var heller ikke lavet noget på strækningen endnu, udover at der var nogle hjulspor i græsset, hvor det nye spor skal være.

Da klokken så var 17:53, passerede det første tog, som var DSB MF sæt 84 fra **Fib**, efter de havde spærret banen. Lidt efter kom DB Schenker 185 329-7 med Volvo-godstoget mod **Oj**. Da den var kommet ind til **Oj**, kom DB Schenker 185 323-0 med et blandet godstog med vogne til **Kd** og **Vj**. Derefter kom så DSB MG sæt 36 mod **Sdb**, og lige efter kom ICE'en fra **Hmb**.

Lidt efter kunne jeg se at, der kom noget gult fra **Oj**. Da den kom nærmere, kunne jeg se, at det var den østrigske skinnefræser Alpha Rail SF03-FFS Plus, som flere gange har været i **Næ** for at fræse sporerne på **Sydbanen** og **Lille Syd**; man kan læse meget mere den på <http://www.alpha-rail.com/do/> Efter at den var passeret, kom DB Schenker 185 336-2 med et blandet tog mod **Oj**.

Mens jeg ventede på, at cementtoget skulle dukke op, fløj der to F16-jetjagere over mig, vendte og landede i lufthaven i **Skr** (Skrydstrup). Da klokken var 19:25, blev der sat signal mod **Oj**, og lidt efter kom cementtoget med CFL MX 1023 + CFL 1807 buldrende forbi mod **Pa** i fin aftensol. Herefter pakkede jeg mine ting sammen og kørte en tur til **Oj**.

Oj og Hmm

Da jeg kom til **Oj**, var der ikke meget at se. Der holdt ingen MG eller MP på pladsen ved pakhuset, hvor der stod en Kommune Kemi-vogn, to Gs-vogne og de to sædvanlige DSB-måletogsvogne.

Efter jeg var færdig med at kigge, kørte jeg mod *JSL*'s sommerhus ved **Knud Strand**. På vejen kørte jeg langs **Haderslevbanen**, hvor der i **Hmm** (Hammelev) er opsat et lille rødt venteskur på perronen, så det skulle man lige have nogle billeder af, med overkørslen og stationsskiltet og den skyfrie nattehimmel med månen i baggrunden. Derefter gik det ellers til **Knud Strand**.

(*KP via BL*)

Ti 15/4 2014

Vj

Det var igen tidligt af sted, for jeg skulle nemlig op til **Vj** for at se på havnerangeringen. Da jeg kom til **Vj**, holdt DB Schenker MK 620 på godspladsen ved siden af den gamle godsbanegård i **Vj**, hvis fremtid stadig er uvist. Der var igen folk på MK'en, så jeg ventede på, at der skulle komme noget rangerpersonale. Efter nogen tid kom der to DB Schenkerfolk, som jeg spurgte, hvor de skulle hen. De sagde, at de skulle ned og hente vogne hos Ib Andresen Industri, som ligger mellem **Pakhusgade** og **Sydkajen**, hvor de på begge steder skulle hente vogne. Dog skulle de først ud i nordenden af **Vj** og rangere med nogle vogne, så imens kørte jeg ned til **Pakhusgade** og var klar, når de kom.

Efter en halv time kom de trillende solo ned ad **Pakhusgade**, hvor der for enden af vejen ved Ib Andresen Industri holdt 6 tomme godsvogne, som de lige skulle havde lukket, inden de kørte op igen ad **Pakhusgade**. Da de var nået op til sporskiftet, som fører videre mod de andre havnespor, koblede man de 6 vogne af, skiftede sporskiftet og kørte ned ad **Sydkajen**, hvor man hentede syv vogne mere fra Ib Andresen Industri, som også lige skulle lukkes, inden de kunne fortsætte tilbage til stationen. Dog måtte de lige have lidt hjælp fra en gaffeltruck til at kunne lukke lågen på en af vognene. Da man havde fået lukket vognene, kørte man op og koblede på de seks vogne fra **Pakhusgade**. Herefter gik det op mod stationen.

Imens var jeg kørt op på en parkeringsplads, hvor jeg kunne holde øje med dem, imens at de rangerede over for at hente de læssede vogne til Ib Andresen Industri. Efter en halv time kom de retur igen og rangerede ned ad **Sydkajen** ned under den gamle kulkran fra LHM (Lerche-Henriksen & Møller A/S), som stadig er i brug. Efter at de havde afleveret de fem læsse vogne hos Ib Andresen Industri, kørte de op på rangerpladsen igen. Da jeg efterfølgende spurgte dem, om de skulle mere ned på havnen, fik jeg at vide, at de var færdige. Derefter kørte jeg ned på **Strandgade**, hvor godskunden **BRENNTAG** (& ligger, som ikke havde mindre end fem tankvogne stående inde på deres spor. Brenntag har tidligere kun modtaget en tankvogn en gang imellem.

Derefter kørte jeg om på **Nordkajen**, hvor der stod fem vogne med kalk. Mens jeg stod og fotograferede, fik jeg en besked fra ASN, om at CFL MX 1029 holdt klar til afgang med Koppers godstoget fra **Ng**, så jeg kørte en tur til **Lbm** (Lillebæltsbroen).

Lbm, Hs, Grejsdalen, Hs

Da jeg kom til **Lbm**, havde jeg også fået at vide, at DB Schenker EG 3109 også var på vej, så jeg stillede mine ting op og ventede på, at de skulle dukke op. Lidt efter kom DB Schenker EG 3109 med et blandet godstog fra øst mod vest. Lidt efter kom der en MP fra **Fa** mod **Od**, og lige efter kom CFL MX 1029 solo fra **Ng** til **Fa**; havde dog håbet, at den havde haft nogle vogne med. Efter jeg havde fået den, gik jeg tilbage i bilen.

Da jeg netop skulle til at køre, kom en Banedanmark trolje med deres selvkørende kran og en fladvogn forbi. Da jeg kørte forbi **Tl** mod **Hs**, kunne jeg se, at den holdt der.

Jeg var kørt til **Hs** for at kigge lidt på de gamle signaler, men det blev dog en kort fornøjelse, fik nogle fotos med MG'er forbi signalerne, inden at ASN igen skrev, at MZ 1457 netop var kørt fra **Fa** med vogne, som han troede, var til **Hr**, så skyndte mig at køre til **Grejsdalen**, for at tage den der, men da jeg havde stået der i godt tyve minutter, fik jeg en ny besked fra ASN, at den netop var kommet tilbage, efter at den havde været i **Vj** og udveksle vogne, men fik dog DSB MR sæt 48 mod **Fa** og DSB MF sæt 43 mod **Str**.

Derefter valgte jeg at køre retur til JSL's for at ordne nogle ting.
(KP via BL)

On 16/4 2014

Vm

Det var for tredje dag i træk tidlig op, for i dag skulle jeg til **Vm** igen og se godstoget til **Vm**, da det om **mandagen** var det glippet for mig, så af sted det gik mod **Vm**. I **Vm** var jeg en time før, at det efter planen skulle ankomme, så jeg kørte først ned til Autologik for at se, om der holdt nogle vogne, og der var to ud af de fire spor fyldt op med bilvogne.

Derefter ville jeg køre videre for at se, hvorledes der så ud ved H. Daugaard, som jeg også fandt ud af modtager jernbanegods i **Vm**. Dog nåde jeg aldrig derned, for på vejen fik jeg heldigvis kigget ind mod stationen, hvor jeg pludselig kunne se nogle fyldte bilvogne passere, så hurtigt få vendt bilen og tilbage til Autologik, hvor stammen med bilvogne kom trykkene ned mod Autologik. Det var DB Schenker MZ 1459, der stod for dagens godstog, som havde fjorten fyldte bilvogne med til Autologik og to vogne til H. Daugaard. Efter lidt rangering havde de byttet rundt på stammerne, så de nu havde de tomme med på krogen, også gik det ellers retur til **Vm** station med fjorten tomme bilvogne og de to lukkede godsvogne til H. Daugaard.

Efter de så var kørt op på **Vm** station, kørte jeg ud til H. Daugaard, det var jo rimelig nemt at finde; det var jo bare at følge sporet. Da jeg kom ud til H. Daugaard, stod der ingen vogne i forvejen, så efter lidt tid kom de trykkene med de to lukkede godsvogne, som de kørte op til rampen på siden af H. Daugaards lager i **Vm**. Efter at de havde koblet vognene af, kørte de retur til stationen, så jeg kørte mod **Lk** for at ville tage den retur til **Fa**.

Lk

Da jeg kom til **Lk**, holdt Banedanmark med en af deres små troljer, som havde nummeret 88 i spor 2. Efter næsten at havde ventet en time var DB Schenker MZ 1459 endnu ikke kommet retur fra **Vm**, men så kom Hectorrail 241.002 med et kombigodstog trillende ind på stationens spor 1. Da man er lige foran signalet, skifter det til rødt og stiller rangering på hele stationen, så der måtte bremses lidt ekstra, for at kunne få standset godstoget, inden den var passeret PU'en. Hvorefter Banedanmark trolje 88 satte i gang og kørte over i det østgående spor mod **Es**. Efter godt 5 min kom den retur igen og standsede lige før sporskiftet ind til spor 2, hvor to af de tre Banedanmark medarbejder hoppede ud, og efter, hvad jeg kunne se, var ved at trække et **La-skilt** op.

Imens holdt Hectorrail 241.002 stadig i spor 1 uden nogen grund, og først da Banedanmark TR 88 var kørt helt ind i spor 2 igen, faldt rangeringen på **Lk** station, og Hectorrail 241.002 fik lov at fortsætte

videre mod **Pa**. Hvorefter opgav jeg at tage DB Schenker MZ 1459 med Vamdrupgodstoget, da jeg nemlig skulle en tur til **Pa**.

Pa

Først kørte jeg om til Captrain (Railcare), hvor Railservice havde deres Unimog stående sammen med resterne af deres to Köf-traktor, hvor den tidligere LJ M 13, senere Railion traktor 13, er ved at blive ombygget, så den ligner den tidligere Vestbanen KF 16, senere Privatbanen Sønderjylland DL1 – også kaldet Jakob.

Lidt derfra holdt CFL MX 1023 og nød solens varme. På opstillingssporene i nordenden af perronerne holdt MZ 1439 for sig selv og ventede på at komme ud og lave noget. Ovre ved CFL Cargo holdt CFL 1805 og 1807 for sig selv. Nede ved remisen holdt en NEG varevogn og MX 1030, hvis skæbne også er uvis, men får nok mod samme skæbne, som MT 167 fik med jernøksen.

Efter at have kigget der, kørte jeg mod **Fw** (Flensburg Weiche), hvor jeg på vej ud af **Pa** kunne skimte en CFL Cargo 185'er gennem træerne slukket i sydenden af **Pa**. (fortsætter under **UDLAND**)

Pa

(fortsat fra **UDLAND**)

Da jeg kom tilbage til **Pa**, var der intet sket; dog var NEG-bilen nede ved CFL Cargo væk. Da der ikke var meget at se på, ville jeg ned og kigge lidt nærmere på CFL 1800-erne nede ved CFL Cargo, så jeg gik ned mod hallen. Der var ingen personer, så jeg to nogle billeder af MX 1030 og gik videre. Inde i hallen stod der kun to vogne. Lidt væk fra hallen stod CFL 1820, 1816, 1814 og BLDX MX 1019. På siden af CFL 1820 sad stadig transporttilladelsen fra **Luxemburg** til **Pa**. Efter jeg havde taget nogle fotos af dem, gik jeg tilbage til bilen. På vej over til bilen fik jeg set, at DSB Köf 290 (r) stod ved siden af MZ 1439, som ellers plejer at hører til på værkstedet i **Fa**.

Efter jeg havde fået lidt fotos af den, kørte jeg tilbage til JSL's sommerhus for at få pakket, lukke sommerhuset ned og køre tilbage til **Næ** igen efter et hyggeligt ophold i det jyske med mange spændende oplevelser i det sønderjyske.

(KP via BL)

Sø 27/4 2014

Rejse fra Frankfurt (Main) Hbf til Kd

(fortsat fra **UDLAND**)

Det anbefales først at læse under **UDLAND søndag 20. april 2014** og **lørdag 26. april 2014** for at få de sammenhængende rejseoplevelser.

I Pa

Der forekommer flere tognumre ved ankomsten fra **Frankfurt (Main) Hbf** til **Pa**:

CNL 1272 fra **Basel SBB**

CNL 40456 fra **Praha hl.n.**¹⁾

CNL 40457 fra **Amsterdam C**

Kilde: http://www.dsb.dk/Global/PDF/Koereplaner/International/K14/IntKpl_K14.pdf

Ifølge TKV og TKØ hedder toget i **Danmark** på **søndage** CN 1272 (Basel SBB – Kh), EA 700, 160 km/t. (uden bogstavet L i CNL).

Ankomst i **Pa** spor 2 sker kl. 7.31½ (224½) på en afspærring, for her fører køreledningen dansk spænding og frekvens. Während der Lokwechsel er der tid til at fotografere seancerne, og lokomotivet viser sig at være DB 120 103-7. Så blev der alligevel kørt med en 103'er! Som vogn nummer 2 efter maskinen kører en blå > D 61 54 72-91 009-5 Bvcmz fra **Olomuoc**. På destinationsskiltet står CNL 40416 Praha hl.n. (Hovedbanegård) – København H.

Togbetjenten fortæller, at det er på tredje år, en sådan blå vogn kører i dette tog. Den røde Köf 290 startes op og kommer kørende ned til 103'en for at trække den væk. Som tilskuer ses MZ 1439 og MY 1134 til fra spor 14.

Den dejlige morgensol og en skyfri himmel gør, at der skal laves et billede fra solsiden af alle sporene. Løbe ned ad trappen til gangtunnellen, op igen og ad vejen forbi posthuset. Så kommer det mørkeblå DSB EA 3004 kørende ind i det belemrede spor 2, og på billedet bliver det »indhyllet« af MZ 1439 til venstre, DSB Köf 290 i midten og MY 1134 til højre. Det er bare samlet trækraft på lidt plads! Lkf skal foretage et førerrumsskift, mens der samles tog, men der er et pænt stykke at løbe tilbage, så der løbes. Efter 20 minutters standsning er det afgang kl. 7.51½ (218½). Nummeret på den anden, røde

¹⁾ Forkortelsen hl.n. skrives uden mellemrum, jævnfør > D Jízdní řád. I DSB's internationale køreplan står der Praha hl. n., hvilket er en forkert skrivemåde. Hl.n. er en forkortelse for hlavni nádra i/hovedbanegård.

DSB Køf holdende i sporstumpen af antagelig en stump af spor 13 (blindspor S for sporskifte 10a) læses under forbikørsel: Køf 279.

Det går langsomt med at køre ud af **Pa** i km 109,7, idet flere spor er dårlige: »Banens tilstand«. Det gælder udkørsel ad spor 1, 2 og 5, og der er La **40** i km 110,4-108,5. Hukommelsen påstår, at den La **40** eksisterede allerede i sommeren **2012**.

Kirkegård i Te

I **Te** »suses« der med 60 km/t. gennem spor 3 (dobbeltsporet begynder), og kameraet gøres klar til at fange tallene på gravstene i spor 7 og 8. Flere gravsten er vandaliseret af graffitimalere. Fra S i:

spor 7: DSB MG 5623+23

spor 8: DSB MP 5714+14, DSB M?, DSB MG 5833+33

spor 9: DSB MG 5883+83

Da togsættene holder i tre spor, kan et togsæt måske være overset. Det var en overraskelse, at **Te** også er en kirkegård for litra MG og MP.

Gul Rq

Indkørselssignalet til **Rq** viser gul over grøn: langsom indkørsel grundet en La **40**. Der holder sikkert en trolje eller andet materiel. Ja, en ex Ks, **gul** trolje, åben gsv. med **gul** container, en **gul** ex Gs og en blå sovevogn med gule numre på siden og to gule troljer. Det var egentlig godt med denne La, så der var tid til at se materiellet.



Oj

I spor 0 i **Oj** i km 59,2 holder de tre fast »stationerede« vogne: den **gule** målevogn, den blå DSB 61 86 99-69 008-6 Måleledsagevogn og en gul ex. Ks.

Kommende dobbeltspor Oj-Vm

Over de 20,4 km fra **Oj** til **Vm** (Vamdrup) skal der anlægges dobbeltspor, så det er med spænding, der kigges på skift af vinduerne i begge sider. I denne vogn med et pakrum til ski, der kan spændes fast lodret, og cykler, hvor et hjul kan fastholdes mellem bøjler, kan et vindue i hver side åbnes, så der bedre kan foretages linjeeftersyn. Beskyttelsesbrillerne ligger i kufferten, men der kommer nok ingen askerester fra EA 3004.

N ud af **Oj** ligger det nuværende spor på den østre del af traceen, og derfor er der plads til at lægge det kommende dobbeltspor i vestsiden. For år tilbage er der rejst køreledningsmaster i hvert fald til **Je** (Jegerup T, o **lørdag 27. maj 1972**) i km 56,0, og de to hjulspor i græsset vil ophøre med at eksistere. I **Sst** (Sommersted) i km 51,8 ses ingen ændring, og heller ikke i **Fz** (Farris) i km 43,8 er der ændringer at se.

Ved tredje afstandsmærke til indkørselssignalet i **Vm** er der La **40** i km 40,7-39,5 inden stationsgrænsen vist grundet jordarbejde på hver side af banen. Der er lagt plastmætter ud nederst og grus ovenpå. Det virker ulogisk, hvis der skal bygges en omfartsvej her. *Måske en kurvedretning, så der kan køres med højere hastighed?*

Den første lukning for togtrafik vil ske i løbet af dagene fra **torsdag 1. maj 2014** til **onsdag 8. maj 2014**, men hvorfor og hvad, der skal foretages, kan der end ikke gisnes om.

Nyt spor 3 og sidespor i Vm fjernet

Inde i **Vm** i km 38,8 spor 3 ses nye skærver ligge i spor 3, og der er også lagt nye skinner, for spor 3 lå ikke for godt i sydenden. Der findes eller rettere fandtes tre sidespor med højreskifter i spor 3, men det sydligste ved perron 2 har fået fjernet sporskiftet og hele sporet. Kigges der på Google Earth ²⁾, ses sporet, der lå i sandballast. Det har håndskifter, men har overlevet spormoderniseringen. Nordligst findes det lange sidespor, hvor der er mulighed for at foretage et omløb, efter at læssede bilvogne er trykket ud til jernbanedræberen (læs bilimportøren).

Udstigning i Kd

Efter ankomst kl. 8.53 (216) i **Kd** forlades CH-DB 61 85 50-91 004-5 Bvcmz^{248,5}, der er en god liggevogn at sove i. Der er dog kun stikpropper tre steder: i de to vaskerum og på toilettet. Når der køres 10½ time

²⁾ Vis, Sidepanel, Mere, Transport skal der være et **f** sat ved Jernbane og gerne andre skinnede transportmidler.

i samme vogn, løber den elektroniske skrivemaskine tør for effekt, og så er det nødvendigt at sidde på gulvet den smalle gang. Når vognen holder stille, forsvinder spændingen.

Ved rampen til pakhuset holder en Gs med påskriften spillested øvelokaler www.godset.net + P (r) + Gs (b). De kører kun musikalsk.

spillested
øvelokaler
www.godset.net

Nyt spor 2 i TI

Fra det næste tog mod **Vj** ses **TI** (Taulov) et nyt spor 2. På sandperron 2 er der sat et trådnet op for at spærre af for spor 2. Spor 2 har La **40** grundet »Banens tilstand«.

Blå, brune og gule Vj

I **Vj** er der et godt motiv med **blå** CONTC MY 1158, der holder langs træerne ved resterne af spor 1 med 40 86 946 0 856 Fccs (b) + 5 Fccs + **gule** 80 86 986 9 006-8 FaCN + 008-4 + 001-9 + 005-0. Tilskuer er den også pauseholdende **gule** RSC MK 620. Solens lys kolorerer fra den rette vinkel.

Senere på dagen rejses der med tog til **Str**. Den lange rejsetid på 124 minutter om de 129,7 km skyldtes signaluorden mellem **Id** og **Ts**.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 9/4 2014

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

På arbejdede 6:56 – 15:41. Første opgave var at køre **Næ-Kh** med RØ 4208 (Rf-Kh), et af de store pendlertog med fire IC3-tog.

I **GI** stod RSC MZ 1456 + MK 619 stod klar til at køre mod **Htå** uden vogne. På nordpladsen stod CFL Rbs (brun) og Rbnps (blå), begge tomme da jeg passerede på vej til **Hk** senere på formiddagen, hvilket fik mig til at tro, at de var kørt med uforrettet sag, men de må have hurtige til at tømme vognene denne dag.

På den sydlige plads stod seks tomme blå skinne vogne og CONTC MY 1158, en Malus schweizertrøje og to Malus flade vogne (ex ølvogne). ExpoTrain-vognene er efterhånden noget overmalede.

Kh-Hk

Turen til **Hk** skete med RØ 2517 (Kk-HI), DSB ME 1536 + 5 DD. I **Htå** var MZ 1456 og + MK 619 nu ankommet og stod klar til at køre mod terminalen.

I **Hk** stod MX 103 og MY 105 begge udendørs.

Hk-Kh-Kak-Næ

Turen tilbage til **Kh** skete med samme materiel i RØ 2520.

I **Ro** øvede brandvæsenet jording af køreledning.

I **Næ** har brandvæsenet i vinter været på stationen flere mandagsaftener i træk for at lære lidt om vores materiel, og – vil jeg tro – lære om jordknive og nødåbning af døre.

I **GI** er der opsat kameraer på broen, der fører sporet over til FDB-siden. Det ligner de kameraer, der sidder over S-togssporene på portalen af Boulevardtunnelen ved **Kk**, og er sikkert til at tjekke strømftagere på forbigående tog.

Byggeriet af BDk's Driftscenter ved **Dbt** skyder nu rigtigt i vejret.

Fra **Kh** kørte jeg så M 60040 (to MF-sæt) til **Kak** og derfra med IC 149, også to MF-sæt. Desværre småregnede det under mit ophold i **Kak**; det er ellers et både flot og spændende sted at holde pause!

Allerede fra **Cph** blev de to MF-sæt fyldt godt op – 220 passagerer, overvejende skolebørn (lignede det), der sikkert har været på skolerejse.

Hjemturen til **Næ** skete med DSB ME 1514 foran 4 DD i RØ 1237 (Kk-Nf). I **Rg** stod CONTC MY 1154, og mens jeg kørte ud af spor 3, kom RSC EG 3112 ind i spor 2 med et godstog, der bagerst havde en TWA Hirrs 4 eller 6, en af de meget få (der er vist kun en eller to) med ribber på "skulderpartiet" på skydevæggene.

(JSL via BL)

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Der er ikke så meget at berette.

i **Kj** stod InfraNord's Måtdressin, der sikkert har skullet måle på **Østbanen**. Måtdressinen flyttes rundt mellem de lokale baner på blokvogn. Ærgerligt de ikke kommer med deres nye målevogn, ombygget fra en SBB Mc Donalds-spisevogn, og så med en Tb som trækraft – så ville jeg gerne bruge en fridag på lodstjeneste.

Inden afgangen 20:17 fik jeg lavet en flot "parallelparkering" i **Næ**.
(JSL via BL)

Fr 11/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Mødte 10:49 og lagde ud med at køre **Næ-Nf** med RØ 2221 /Kk-Nf) med DSB ME 1505 og 5 DD.

I **Nf** skulle toget vaskes. Tilbage til **Næ** med RØ 1238, der undtagelsesvist havde samme oprangering. Inden toget kom til **Vo**, fik en passager et elliptisk anfald, og en læge, der tilfældigvis var i vognen, blev sammen med tgf enige om, at der skulle tilkaldes en ambulance, så det kostede omkring ti minutter.

Rapsservice

Rapsen kommer meget tidligt i år; der er raps ved **My** på tre sider af broen, men her er rapsen nu ikke så langt fremme. Længere fremme er rapsen ved **Sværdborg** og lidt sydøst for **Oh**.

På **Lille Syd** er der raps, der er ret langt fremme, ved **Terslev Skolevej** (broen lige øst for **Hz**), men også nordvest for banen ved **Tollerød** og sydøst for banen ved **Sædder**.

Arbejdsdagen blev sluttet af med en tur på **Lille Syd** med RØ 2435/3445, DSB MR sæt 18. Under det otte minutter lange ophold i **Ro** passerede et godstog med den nye DB Sdggmrss 738 499 2 178; første gang jeg ser en sådan vogn. Læs mere herom under **GODSVOGNE**.

(JSL via BL)

Ma 14/4 2014



Raps (Brassica napus)

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Arbejdede fra 18:40 til 02:34 og kørte to omgange på **Lille Syd**.

I **Kj** har man som tidligere nævnt fjernet gangtunnelen under vejen mellem perronerne og stationsbygningen. Nede i den tilbageværende del af tunnelen kan man læse, at det skete den **mandag 10. marts 2014**, og at der i **2016** ventes åbnet en gangbro over stationsområdet i **Kj**. Læs mere om Køge Kyst på

<http://www.koege.dk/~media/Files/Pdf/Om%20kommunen/Projekter/KA%20-%20Kulturhus/ld%c3%a9konkurrencen%202012/04%20Udviklingsplan%20for%20K%c3%b8ge%20Kyst.ashx>.

(JSL via BL)

Ti 15/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

I **Ro** passerede MY 1154 med en håndfuld Fccs og vist to Facns mod øst klokken 00:50. På spor 45/46 under Fc stod et Railscout-måletog.

På vej hjem med RØ 2479 krydsede jeg en trolje i både **Hd** og **Hf**.

I nat havde jeg københavnergatten. Natten før var mit tog sat op til at køre med to BR 605, men det var dog blevet ændret til DSB MF sæt 79, inden jeg trak min arbejdsseddel. MF sæt 79 er et af de tysklandsduelige togsæt, og i skuffen under førerbordet ligger en blok med tyske "Befehle".

Ved **Vy** mødte jeg Railscout-måletoget, der kørte med 40 km/t. og målte med hvidt og rødt lys under vognen.

Blv

Fra **Kh** med en taxi til **Blv**, hvor 605 sæt 06 holdt lige ved siden af DSB ME 1526 (der stod i spor 75, og desværre havde tags på fronten). Rullegardinene blev rullet ned i førerrummet, stolen vipet tilbage, og telefonen sat til at vække en times tid senere. Jeg faldt dog ikke i søvn, og lidt før telefonen skulle vække mig, begyndte det at pusle udenfor, og BR 605 sæt 06 blev startet op og rangerede væk. Kort efter kom en SJ 2000 i stedet og blev parkeret.

Hjemturen skete med RØ 2201 (Kh-Vo). Da jeg holdt klar på **Kh**, kom Aarsleff-toget fra Nørreport-projektet i nabosporet, og jeg fik et panikfoto af en af de orange (ex. SJ) Kbs.

Efter passage af **Vys** U-signal fik jeg ATC-fejl FF 826 (Forventet signalbalise mangler (Z1 overvågning udløbet)), og toget kom til stilstand med drifts- og nødbremse. Det samme gentog sig ved det følgende AM-signal. Jeg havde ikke bemærket hjulslip og forstod ikke, hvorfor jeg fik denne fejl – og så endda to gange lige efter hinanden. Heldigvis forløb resten af hjemturen uden problemer. (JSL via BL)



Fr 18/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

To omgange på **Lille Syd** 14:40-22:15. Egentlig skulle jeg være startet med at køre med DSB MR sæt 50; den var blevet halvsøj, og heldigvis var der en rådighed på depotet, der havde klargjort DSB MR sæt 45 til mig og satte den anden til side.

I **Ro** stod DSB S 736 uden for remisen og var fyret op.

I **Kj** står en læsset Roos-t.

(JSL via BL)

Lø 19/4 2014

Næ-ikf skriver om dagens forløb

Til en afveksling to omgange på **Lille Syd**. Da jeg kom til **Ro** på sidste omgang 21:21, stod klædeskabet med DSB S 736 ved sporet fra drejeskiven op til stationen.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER KØREPLANER

TREKKRAFT

/4 2014

GSM-R radioer

Udskiftningen af de gamle analoge MSR 3 radioer med de nye digitale GSMR radioer begynder efter nuværende plan i maj måned og løbende herefter hver anden uge frem til slutningen af september måned. Der bliver udsendt nærmere info, herunder ”kvik guide”, inden udskiftningen begynder.

Vi er også opmærksomme på problemet med C-kanalbenyttelsen under rangering og kobling.

I SIN L er der taget forbehold, idet der står, at C-kanal skal benyttes, når dette er muligt. Der skal nok også ses på disse forholdsregler.

Hvad er ERTMS?

ERTMS står for European Rail Traffic Management System.

Systemet består af to komponenter GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) og ETCS (European Train Control System), som er et togbaseret computersystem.

GSM-R, som er baseret på det kendte GSM-net, som vi bruger til vores personlige mobiltelefoner. Dog kører GSM-R på nogle andre frekvenser, der er reserveret til jernbanen, derfor navnet GSM-R. Denne radio bruges til sproglig kommunikation til og fra togene samt til data overførelse til og fra togene. Det nye system er et lukket system, der alene skal bruges i jernbanedriften.

Af hensyn til sikkerheden på jernbanen skal en lokomotivfører til en hver tid kunne komme i kontakt med fjernstyringscentralen. Derfor er det nødvendigt med et lukket jernbanesystem, der er uafhængigt af belastningen i kommercielle mobilnetværk.

Systemet består af to dele: GSM-R voice og GSM-R data.

GSM-R voice skal afløse de nuværende, analoge togradsystemer og sikre en tidssvarende radiokommunikation mellem lokomotivføreren og henholdsvis fjernstyringscentralen samt det øvrige personale i toget og passagerer via højttalerudkald.

GSM-R data er en udbygning af GSM-R voice og skal fremtidssikre kommunikationen på banenettet. GSM-R data indgår som element i det landsdækkende signalprogram, hvor alle jernbanens signalanlæg skal udskiftes i perioden frem mod 2021.

Den anden komponent er ETCS (European Train Control System) som er et tog baseret computersystem. Denne computer laver en konstant overvågning af togets hastighed og den tilladte hastighed på den aktuelle banestrækning samt afstanden op til det forankørende tog. Dette betyder, at de blokafsnit som bruges i dag til at sørge for den nødvendige sikkerhedsafstand mellem to tog, kan fjernes, når ERTMS er fuld implementeret.

Toget modtager den tilladte hastighed fra GSM-R Data-delen og holder denne hastighed op mod den målte hastig fra togets hastighedsmålere. Og på en skærm i førerrummet vil systemet give lokomotivføreren besked på, hvilken hastighed der skal køres med. Derved fjernes det som kendes som faste blokafsnit. Og man tillader togene at køre tættere på hinanden (bremselængde til foran kørende tog). Dette betyder, at kapaciteten kan øges på eksisterende banestrækninger.

Dette er en meget simplificeret version af systemet.

Kilde: [Teknik nyt](#), Arriva Tog A/S, side 5-6, **april 2014**
(BL)

GODSVOGNE

Fr 11/4 2014

T3000e

Under det otte minutter lange ophold i **Ro** passerede et godstog med den nye DB Sdggmrss 738 499 2 178; første gang jeg ser en sådan vogn.

Der er tale om en T3000e, som Tatravagonka leverer 1.011 af til WASCOSA (175), CEMAT (75), KOMBIVERKEHR (100), CFL CARGO (36), TX LOGISTIK (200, ses ofte i DK), DB SCHENKER RAIL 250, RAIL CARGO WAGON (AUSTRIA) (125) og HUPAC (50).

T3000e svarer lidt til AAE's Twin-vogne, men er en separat udvikling. AAE har selv udviklet deres Twin-vogne, og de første Twin II-vogne skulle være lige ved at komme på skinnerne ... De er dog ikke bygget af Tatravagonka, der må have fulde ordrebøger. I løbet af godt et års tid er der leveret omkring 1.000 80' Sggn's, primært til Metrans, og mindst 500 tankvogne til Wascosa! Dertil kommer, at de er underleverandør for Niesky til de 200 nye TWA Habbiins 17, der skulle være under levering.

(JSL via BL)

Sø 27/4 2014

Godsvogn ved Brenntag, Vj Havn

Bag hegnet ved [BRENNTAG](#) ((&& i **Strandgade N** for **Vj Havn** holder 37 RIV Zacs 80 D-NACCO 7867 743-2.

(BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

lø 12/4 2014

Ny reklame på AR AR 1001

Kl. 5.17 ses AR [AR 1001](#) holde i spor 3 i **Str**. I mørket bemærkes straks reklamerne hen over begge vognsider og to reklamebånd på de skrå bagsider. På venstre side står:

1015 A **Drop fortidens internet. ARRIVA Spring på toget nu – bestil fremtidens fiberbredbånd!**

1015 B **Drop fortidens internet. Spring på toget nu ... ARRIVA ... bestil fremtidens fiberbredbånd!**

(BL)

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 20/4 2014

Diesel- og damplokomotiv stationeret på mdt Tdr

Under forbikørsel med AR [AR 2043](#) ses [MY 1104](#) og [E 987](#), begge privatejede, foran rundremisen, der ingen drejeskive har mere. [MY 1104](#) er delvist forkert »dekoreret« med ikke korrekt brun maling (graffiti), og noget af presenningen er blæst af [E 987](#). Begge maskiner omstationeret fra **mdt Str** til **mdt Tdr**.

(BL)

SPECIALKØRETØJER SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

/4 2014

Forside > Baneprojekter > Kommende baneprojekter > Hastighedsopgradering af Regional og lokalbaner

Hastighedsopgradering af Regional og lokalbaner

Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet

Når jernbanens signaler er blevet opgraderet, vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på Regional og lokalbaner være til stede. Herefter vil mindre forbedringer og materiel være afgørende for, om en hastighedsopgradering kan finde sted.

På mange Regional og lokalbaner er der et stort potentiale for at opgradere hastigheden til en relativt beskedne pris.

Banedanmark har undersøgt opgraderingspotentialet for 12 Regional og lokalbaner i Danmark og har afrapporteret potentialet til politikerne.

Læs hele undersøgelsen her:

[Hastighedsopgraderinger i forbindelse med signalprogrammet](#) (lang version)

[Hastighedsopgraderinger i forbindelse med signalprogrammet](#) (kort version)

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18408>

(BL)

I den korte version på 18 sider er der i en **resumérapport** vist et jernbanekort på side 5, her kun gengivet teksten til de 12 undersøgte strækninger.

Samfundsøkonomisk udbytte:	Maksimal hastighed:
==== God	Efter opgradering (km/t.)
===== Sandsynligvis god	Før opgradering (km/t.)
===== Ikke god	
	Ab-Fh ===== 160 120
Str-Ti ===== 110 75	
Str-Lg ===== 160 120	Ni-Hg ===== 140 120
Str-Gw ===== 160 120 Gw-Vj ===== 120 110	KI-Ni ===== 160 120
Va-Ho ===== 140 100	Kb-Hk ===== 160 120 Kk-KI ===== 120 100
Sj-Hr ===== 120 100 Hr-SI ===== 140 100 SI-Sd ===== 140 120	
Es-Va ===== 140 120	
Bm-Rb ===== 120 100 Od-Re ===== 150 120 Re-Svg ===== 120 120	Næ-Kj ===== 160 120
Rb-Tdr ===== 120 100 Te-Sdb ===== 120 100	

En redegørelse for fremtiden for de undersøgte strækninger, én per side, står på siderne 7-18, og det er:

Aalborg-Frederikshavn 7, Struer-Thisted 8, Langå-Struer 9, Vejle-Struer 10, Esbjerg-Struer 11, Skanderborg-Skjern 12, Bramming-Tønder 13, Sønderborg-Tinglev 14, Odense-Svendborg 15, Holbæk-Kalundborg 16, Køge-Næstved 17, Østerport-Helsingør 18,

Kigges der på **Struer-Thisted**, står der:

På strækningen vil der fremtidigt være drift i hver anden time i hele driftsdøgnet..

Strækningshastigheden opgraderes fra dagens 75 km/t. til 110 km/t., da det vil være den højeste hastighed, der samtidig er økonomisk rentabelt.

Det er en forudsætning for opgraderingen, at 6 stationer på strækningen lukkes. Disse stationer er ifølge Stationsstrukturrapporten samfundsøkonomiske rentable at lukke.

Muligheden for at køre fra København til Thisted

med et direkte tog indgår ikke i Trafikstyrelsens køreplan.

Opgraderingen kan foretages uden et skift i materiel.

Den indledende risikovurdering viser samlet set et øget sikkerhedsniveau. Dette dækker dog over et fald i sikkerhed for både passagerer og banens ansatte, mens vejtrafikanter får en højere sikkerhed.

inkl. 50 % tillæg iht. NAB.


Mellem Struer-Thisted er der op til 160.000 rejser om året (2008). Passagerantallet forventes at stige mellem 8 og 12 % frem til 2020. En øget hastighed vil generere 5.700 rejser årligt.

Samfundsøkonomi og rejsetidsbesparelser

Tidsgevinsten for den ændrede drift er 23 minutter med den forudsætning, at der ikke standses på 6 af de passagermæssigt svageste stationer.







Opgraderingen har en intern forrentning på 10 %, med en netto nutidsværdi i 2012 på 89 mio. kr. og med en anlægsinvestering på 93 mio. kr.








Til venstre for teksten i fremtidsrapporten for **Struer-Thisted** er det gengivet en lodret streg med denne farve , hvor den burde være  for at følge den økonomiske rapport resultat.






Der står til sidst: »at der ikke standses på 6 af de passagermæssigt svageste stationer.« På Thybanen er der 11 togekspeditionssteder, fordelt på 4 stationer og 7 trinbrætter. At 6 ud af 7 trinbrætter på en strækning bør nedlægges, er mere end halvering af antallet af standsningssteder, og ved den gule, lodrette linje ikke at angive en  fortæller, at trinbrættet nedlægges. Gengivelsen eller signaturen er tilsyneladende valgt således, at den næsten totale nedlæggelse af trinbrættene »er til at overse«.

Nordvestjyderne må have et meget stort behov for at komme meget hurtigt frem, når dét skrives »

Hastighedsopgradering

 Thisted
 Sjørring
 Snedsted
 Hørdum
 Bedsted Thy
 Hurup Thy
 Ydby
 Lyngs
 Hvidbjerg
 Uglev
 Oddesund Nord
 Humlum
 Struer

 Thisted

 Snedsted

 Bedsted Thy
 Hurup Thy


 Hvidbjerg
 Uglev


 Struer

Optimering af stationsstrukturen

Thisted
Sjørring
Snedsted

Bedsted Thy
Hurup Thy

Lyngs
Hvidbjerg

Struer

6 nedlagte trinbrætter

Tydelige nedlæggelser

5 nedlagte trinbrætter

Det er en forudsætning for opgraderingen, at 6 stationer på strækningen lukkes

»Det er en forudsætning for opgraderingen, at 6 stationer på strækningen lukkes. Disse stationer er ifølge Stationsstrukturrapporten samfundsøkonomiske rentable at lukke.«

I en »[Ny rapport om optimering af stationsstrukturen i Danmark](#)« udstedt af Trafikstyrelsen, dateret **mandag 17. marts 2014**, foreslås »kun« 5 af de 7 trinbrætter på Thybanen at blive nedlagt.

– Ved **Struer og Thisted Kommune**, at ret så mange, mindre byer mister deres kollektive trafik, og kommunen nu skal til at betale for buskørsel?

Udgifterne til underskudsgivende kollektiv trafik flyttes fra staten til de enkelte kommuner, hvilket regnskabsmæssigt ser ud til at være en samfundsmæssig fordel.

– Ønsker Trafikstyrelsen endnu flere mindre samfund skal sygne hen, og fraflytning øges?

– Ønsker Trafikstyrelsen endnu flere køber en bil eller bil nummer to?

– Mon der også bliver direkte bus til København, som der er nu med tog to gange i døgnet?

Indbyggere og brugere i de mindre byer, der er stillet i udsigt til at blive nedlagt, må allerede nu adviseres om, at de transportmæssigt bliver ilde stedt, når opgraderingen af til en høje strækningshastighed finder sted.

Hvert enkelt byrådsmedlem, eller i det mindste de, der er brugere af kollektiv transport eller har positiv indstilling over for denne, bør have et eksemplar af nedlæggelsesrapporten »Hastighedsopgradering af Regional og lokalbaner«, så de kan arbejde for, at de benyttede trinbrætter for lov til at overleve.

Sådan massive nedlæggelser af næsten samtlige togekspeditionssteder på en strækning skete i **lørdag 25. maj 1974**, da DSB på det 41,2 km fra **Te** til **Sdb** nedlagte alle standsningssteder undtagen **Gst** (Gråsten). At nedlæggelsen måske alligevel var for hård – må det tolkes, for **Kw** (Kliplev) genåbnet i **1979**. *Jo flere standsningssteder, der nedlægges, desto hurtigere kan toget gennemkøre strækningen!*

Kilde:

<http://www.bane.dk/db/filarkiv/14492/Resum%E9rapport%2C%20Hastighedsopgradering%20i%20forbindelse%20med%20Signalprogrammet.pdf>

II- og persontog

Den simple løsning ville være at opdele toggangen i to tokkategorier: iltog og persontog. iltog skulle så standse på d fore stationer, som tog 3763 (Str-Ti) gjorde i **1979**, og persontog ved de ti resetrende trinbrætter, idet **No** nedlægges.

(BL)

Ti 15/4 2014

Forside > Presse > Pressemeddelelser > Masnedsundbroen åbner for togtrafik torsdag

Masnedsundbroen åbner for togtrafik torsdag

Banedanmark har over de seneste døgn udbedret skaderne på sporene og sikret mod yderligere skader på broen. Desuden er der gennemført en række tekniske undersøgelser af Masnedsundbroen efter søndagens påsejling, der viser, at der ikke er skjulte skader på broen. Broen kan derfor fuldt sikkerhedsmæssigt forsvarligt genåbnes for togtrafik torsdag morgen med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Samtidig vil de resterende skader blive udbedret over den kommende tid.

"Vi har været fokuseret på, at passagererne igen skal have tog over broen, så snart det er fuldt sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Vores undersøgelser af det beskadigede broleje og broens konstruktion viser, at skaderne er af en sådan karakter, at vi kan udbedre dem i den kommende tid, samtidig med, at der kan køre tog over broen med nedsat hastighed. Derfor kan vi allerede torsdag morgen genåbne togtrafikken over Masnedsundbroen," siger Klaus Frelling Andersen, sektionschef for Broer i Banedanmark.

De seneste døgn omfattende undersøgelser af broens mekaniske og elektroniske systemer samt selve brokonstruktionen viser, at der ikke er skjulte skader i bro piller og brokonstruktion efter påsejlingen sent søndag aften.

Udbedringen af brolejet og de øvrige reparationer forventes at blive gennemført i natspæringer. I perioder, hvor der skal gennemføres reparationer, kan der blive indført restriktioner for vejtrafikken.

I slutningen af næste uge vil Banedanmark komme med en prognose for, hvornår udbedringen af brolejet er færdig, og hvornår hastighedsbegrænsningen for togene vil blive ophævet.

Siden påsejlingen af Masnedsundbroen har DSB haft flere vognsæt strandet i Nykøbing Falster. De er onsdag formiddag kørt over broen med lav hastighed og under overvågning. Efterfølgende er der blevet udført flere vellykkede prøveåbninger af selve broklappen, der ikke direkte blev påvirket af kollisionen.

DSB oplyser, at de første tog, der krydser Masnedsundbroen torsdag morgen bliver: Re 2203 fra København H kl. 5.11 og Re 2204 fra Nykøbing F kl. 4.38.

[Læs mere på vores temaside](#)

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=20306>

(BL)

On 16/4 2014

Forside > Presse > Pressemeddelelser > Fjerntogene kører igen fra Nørreport 22. april

Fjerntogene kører igen fra Nørreport 22. april

Fra tirsdag den 22. april standser fjerntogene igen på Nørreport. Efter otte måneders gennemgribende renovering af fjerntogsperronen, kører der nu igen Øresundstog, IC-tog og regionaltog til og fra Danmarks travleste station.

Når det første tog standser ved perronen kl. 04.53 vil passagererne møde en helt forandret perron med langt bedre ventilation.

"Vi har lavet en omfattende og tiltrængt fornyelse af hele perronen, der har gjort den til et lysere og venligere sted. De fleste husker nok perronen som brun og orange og temmelig mørk. Nu åbner vi en

perron med nyt loft, nyt granitgulv og ny, lys beklædning på vægge og søjler. Belysningen er også væsentligt forbedret," siger projektleder på Ny Nørreport, Mikael Bredsdorff fra Banedanmark.

Derudover er hele ventilationsanlægget skiftet ud på fjerntogsperronen.

"Vi har bygget et helt nyt ventilationsanlæg, der gør, at passagererne vil opleve en markant bedre luftkvalitet, når de venter på toget," siger Mikael Bredsdorff.

Ca. 20.000 passagerer bruger hver dag Nørreports fjerntogsperron.

"Der er virkelig tale om et synligt løft til gavn for de mange, der hver dag tager Kystbanen, IC-tog eller regionaltog fra Nørreport," tilføjer Mikael Bredsdorff.

Det er Københavns Kommune, DSB og Banedanmark, der i fællesskab ombygger Nørreport. Hele ombygningen står færdig ved årsskiftet 2014-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20318>

(BL)

UDLAND

On 16/4 2014

Fw

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

I **Fw** (Flensburg Weiche) holdt der en meget lang række med DB Tdgs-vogne, så langt man kunne se. Der holdt også en stamme tømmervogne af typen Laaps, som man var ved at læsse.

Efter at have kigget der kørte jeg ud på broen lidt syd for **Fw**, hvor jeg håbede, at der ville komme nogle godstog. Da jeg netop var kommet der ud og var på vej op på broen, kom Hectorrail 241.002, som jeg også havde set i **Lk**, på vej videre mod syd. Efterfølgende kom DB 112 153-2 med Schleswig-Holstein-ekspres fra **Fib**. Hvorefter at der ikke skete meget – kun regionaltogene til **Fib** for hver time med DB 143'er og for hver anden time med Schleswig-Holstein-ekspres med DB 112'er. Dog kom DB Schenker EG 3106 forbi med et sydgående godstog med lukkede godsvogne.

Lidt efter, at den var passeret, kom der en tysk jernbaneentusiast, som sagde, at der holdt to DSB ICE'er, som skulle sydpå. Der var tale om ICE-TD sæt 10 + 11, som på grund af påsejlingen af **Msbro** (Masned Sundbroen) natten til **mandag 14. april 2014** ikke kunne komme på værksted i **Tyskland**, og derfor måtte køres via **Jylland** ned til **Tyskland**.

Da der var gået lidt tid, og jeg havde snakket med den tyske jernbaneentusiast, kom DSB ICE-TD sæt 10 + 11 langsomt trillende forbi på vej videre mod syd. Efter det var kørt, viste den tyske jernbaneentusiast mig et billede af en ukendt ER 20 foran tømmertoget i **Fw**. Efter at han havde vist mig det, kørte han, og jeg ventede videre på broen. Da jeg efter i to og en halv time havde stået på broen, besluttede jeg at køre tilbage til **Pa** for at se, om der var sket noget. (fortsætter under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)
(KP via BL)

Sø 20/4 2014

Godt en times ophold i Anb på vej til Hmb-Altona

Denne solskinssøndag ankommer Deres udsendte udlandsreporter med AR AR 2043 kl. 16.52 (+1) til **Anb**. Der er 69 minutter, før videre rejse skal finde sted, så der er god tid på at se på toggangen.

Et tog ser ud til at være interessant at se, og det er et tog, tog IC 2170 (Hannover Hbf – Westerland (Sylt)), »Wettenmeer«, med standsningen 17.09-31. Så lang tid for at rangere for et IC-toget; der må være noget at se på.

DB 218 307-7 + 218 321-8 standser med 9 hvide psv. 17.07 (+2), en pt frakobler de to forreste vogne, de to 218 kører ud i nordenden, hvor **neg@** togsæt VT 71 med en elvarmevogn skal trykke hen til de to vogne for at optage dem. Kl. 17.19 kører maskinerne tilbage til stammen på nu kun 7 psv. Kl. 17.18 kører VT 71-togsættet om på privatbankens spor.

Biltogene køres af to 218'er i forspand. Der foretages et omløb.

neg@

En **gul** trolje er det første, der ses. Det er Schwer-Kleinwagen nr. 53 0045-6, der skulle have været til nächste REV 12.05.11, så den må henstillet. I et remisespor hænger DL.2 oppe, så det kan få det store eftersyn. Der sker en tilbygning til remisen på nordvestsiden.

I sydenden holder CFL Cargo 1151 og 1152 med to gsv. og to psv. De ser ikke driftsklare ud. Kig på banens hjemmeside på <http://www.neg-niebuell.de/>



Der bliver **ingen kørsel** med et **damplokomotiv** i sommeren **2014**, som det tidligere er sket, og forklaringen kan læses under **Aktuelt**:

2014 ein Jahr voller umfangreicher Aufgaben

Niebüll, 26.03.2014

Das Jahr 2014 wird für die neg ein Jahr mit vielen und umfangreichen Aufgaben sein. In diesem Jahr sind wir unter anderem mit folgenden Themen beschäftigt:

- Neubau einer Werkstatt für Schienen- und Nutzfahrzeuge (Busse, LKW und mehr) inkl. Sozialtrakt in Niebüll
- Implementierung eines Fahrgastinformationssystems zwischen Niebüll und Dagebüll
- Einbau eines Signalsystems zwischen Niebüll und Dagebüll
- Und zur guter Letzt: Planung und Durchführung von umgeleiteten Güterzügen. Aufgrund von Bauarbeiten auf der Strecke Flensburg – Kolding (DK) fahren fast alle Güterzüge zwischen dem 14.7. und 4.8. über Niebüll – Tønder (DK) – Bramming (DK).


Die Fülle der Projekte machen es uns leider nicht möglich Museumsfahrten in diesem Sommer anzubieten. Wir arbeiten an einer Fortsetzung im nächsten Jahr.

Kilde: <http://www.neg-niebuell.de/aktuell.htm>, downloadet fredag 9. maj 2014

Anb – Hamburg-Altona

Videre rejse skal ske med tog NOB 81749 (Westerland (Sylt) – Hamburg-Altona) med standsning i **Anb** 17.59-18.01. Det standser 17.57-18.01½ (+2/2½) med diesellokomotivet næsten »i midten« af toget og består af 4 psv. + 92 80 1251 001-4D-VL + 6 psv., mystisk oprangering.

FRIEDRICHSTADT

Kl. 18.39½-40½ standsning i **Friedrichstadt**. På den tilgroede, **gule** stationsbygning kan det malede stationsskilt **FRIEDRICHSTADT** stadig læses bag træerne. Et  af stationsbygningen, fotograferet **onsdag 8. august 2001**, kan ses på Google Earth. Meget er forsvundet fra denne station.

Den første tilrejse til **Friedrichstadt** skete med en motorsejler fra **Vj**, og **tirsdag 9. juli 1974** hentede **rød** DB Køf 323 272-5 en åben gsv. læsset med en **rød**, lukket lastbil ved en kuppel over førerhuset ved enderampen op mod **Tönninger Straße**. Da var der tre blindspor på læssevejen. Derefter rg der op i det vestre læssevejsspor af de to, der lå N for stationsbygningen, hvor 4 store Tdgs-lignende gsv. blev optaget. Efter omløb og som det lokale godstog afventedes i spor 3 en krydsning og en overhaling, før kørslen mod **Heide (Holstein)** kunne ske.

I spor 1 kørte en pt med en trillebør læsset med pakker fra **grøn** DB BDyg?? 50 80 82-12 147 i persontoget 5748 (Hmb-Anb) klokken 18.58 (±0) med en rød diesel, måske BR 212, som trækraft. På perron 1 var der store, hvidmalede cementrør med blomstrende blomster og et perroner på en lygtepæl. Det var en mørk **tirsdag** aften.

Anno 2014

Tilbage til den triste og indskrænkede nutid: Kig på Google Earth og se den nuværende, tomme station; er alle sidespor borte.

Et lysmæssigt løft: Der er pænt aftensolskin, men turen ad **Marschbahn** gennem marsken er lige så kedelig som at køre som på **Tønderbanen**. Ingen bakker og ingen variation i landskabet. En kedelig del af landet at bo i. For en cykelrytter vil der ingen bakker være at kæmpe om at komme op ad, og der er ingen læ nogen steder. Der er anlagt render eller lavninger for måske her 30 meter, hvor vand fra græsmarken kan trække hen.

Efter at have haft kursen mod S drejer banen efter **St. Michaelisdonn** »pludselig« mod Ø op mod et højland dækket af skov, og 10 km senere køres der ud på Hochbrücke Hochdann (meget sigende navn). Broen har en længde på 2.228 meter og når op i en højde på 42 meter over vandspejlet, bygget **1915-1920**. Da **Nord-Ostsee-Kanal** krydses, er der flere skibe at fotografere.

Biltog fra Hamburg-Altona



Ankomst til endestationen kl. 20.24½ (+½). Der er nu 45½ minut til tog CNL 1287 (Hamburg-Altona – München Ost) skal afgang, og naturligvis skal der i skumringen laves et par aftenstemningsbilleder med fotostativet.

Ov, bilvogne a la dem, der kører mellem **Anb** og **Westerland (Sylt)**, er de bagerste vogne i tog AZ 1379 med afgang **22:01** til **Lörrach** fra Gleis **10**. Læsningen begynder således, at biler kører ind i

stationsbygningen, hen ad perronen, svinger til højre ud over en klap og ind på vognen. Der kommer ikke mange. Trækraft foran personvognene forrest i toget er DB 120 132-6.



Så trykkes tog 1287 op mod sporstopperen i spor 11 på den modsatte side af tangeperronen. Det er tog CNL 1287 ved afgang 21:12 til München Ost. Også i dette tog kører der biler om bord på dobbeltvogne. Pt fortæller, inden så længe ophører muligheden for at en bil med i tog fra Hamburg-Altona. Det er altså snart historie.

Læs om Autozuge på <http://www.bahn.de/dbbahn/view/hinter-den-kulissen-autozug.shtml>. DB's hjemmeside er meget omfangsrig, og ønsker du at få teksten på dansk, da udskift det tyske  med .

Lkf på DB 101 114-7 fortæller, at han skal køre til Hannover Hbf, og tjenestetidsreglerne er de samme som i Danmark med nattere på maksimum 8 timer og dagture på 9 timer. Han ønskes en god aftentur. En dygtig lkf laver pæne opbremsninger med nattog, så de sovende passagerer ikke vågner. Det er tid til at finde Wagen 24 med den reserverede Liegeplatz i D-DB 61 80 50-91 045-3 Bvcmz^{248.5}. Tog 1287 afgår naturligvis med tysk Pünktlichkeit (±0).

Efter mange flere passagerer er steget på toget på Hmb Hbf, er der ro i næsten ni timer til de første stiger af, og turen ender efter næsten ti timers behagelige natrejse.

(BL)

Lø 26/4 2014

Rejse fra Frankfurt (Main) Hbf til Kd

Ved 20-tiden er der en god aftenstemning i skumringen omkring stationsbygningerne til Frankfurt (Main) Hbf. Der kører flere sporvognslinjer, hvor blandt andet linje 14 og 17 standser ved stoppestedet Hauptbahnhof Südseite. På forpladsen findes stoppestedet Hauptbahnhof, hvor der er mange sporvognslinjer. 17, 16, 21 og 11 om 4-10 minutter. Baggrunden er Frankfurt Skylinier, der kan ses på <http://www.skyline-frankfurt.com/willkommen/>. Se et panorama på Maintower-Panorama.

Tog 1272

Ved 21-tiden er der sådan set ikke mere spændende at fotografere ved og på Frankfurt (Main) Hbf, og rejsen til Kd skal ske kl. 22.19 med tog CNL 1272 (Basel SBB B – Kh). På store banegårde er der oftest usædvanlig få siddepladser i form af bænke. Havde det været en lufthavn, ville der ved hver gate været spækket med bløde stole, men det skyldes nok et andet +kundeklientel*. Heldigvis er der bænke et stykke ude på hver mellemperron og ved spor 1, hvorfra tog CNL 1272 til Kh skal afgå.

Da der ingen ankomsttid er anført på de hvide ankomsttavler trykt på papir, kunne en passagerer umiddelbart tro, at tog 1272 udgår herfra, men det er ikke tilfældet. Fra tidligere rejser med tog CNL 1272 vides det, at ankomsttiden ikke er anført på de hvide ankomsttavler, for toget medbringer ikke afstigende passagerer til Frankfurt (Main) Hbf. Det er netop et sove- og liggevognstog. Personalet i DB Info kunne den gang ikke begrunde den manglende ankomstangivelse. Så vidt det huskes fra tidligere køreplansperioder stander tog 1272 i omkring 20 minutter. Heldigvis er der strøm på den gamle, lille, bærbare pc til en times skrivearbejde, så ventetiden til et ankomtbillede af toget foran sporstopperen kan bruges til at skrive i den altid aldrig færdigskrevne rejsedagbog.

Som ventet standser en 101'er lige ud for bænken, og det sker kl. 21.51½. Da ankomsttid – anført i tjenestekøreplanen – ikke kendes, vides ikke, om toget er til tiden. Efter afkobling kører lkf DB 120 109-4 fri af stammen. Tjenstligt kan han sådan set godt have en delpause nu, for først kl. 22.19 afgår tog 1272 mod Copenhagen, og først derefter kan han køre bort med maskinen.

Længere ude ad perron 1 – 4 røde og hvide sove- og liggevogne – kan nummeret på den nye elektriker læses: DB 101 118-8.

Af iver over at få forskellige billeder af hjemrejsetoget, gås der hele vejen tilbage og ud ad mellemperronen mellem spor 2 og spor 3. På begge side af 101'en er der en god DB-reklame for at køre med tog frem for at flyve med en flyvemaskine.

So leicht können 30 kg Reisegepäck sein!

Genießen Sie die Reise – wir kümmern uns um Ihr Gepäck!
www.bahn.de/kuriergepaeck. Die Bahn macht mobil.

 **Bahn**

Efter to sekunders eksponeringstid på blænde 8 er der stadig ni minutter til at gå tilbage ad mellemperronen mellem spor 2 og 3 for fra perron 1 at stige ind i liggevogn Bvcmz 248.5, hvor natten skal tilbringes. 1 Liegeplatz står anført på Reservierung og findes i Wagen 193. (fortsætter)
(BL)

Sø 27/4 2014

Rejse fra Frankfurt (Main) Hbf til Kd

(fortsat)

Der soves igennem, men kl. 4.24 observeres en standsning på en stor station. Først efter igangsættningen 2½ minut senere passerer et stationsskilt forbi: **Hamburg Hbf**. 9 minutter senere standses der på **Hamburg-Altona**, hvilket der normalt ikke gøres. *Måske er det derfor, at ankomsttiden i Kd først er kl. 8.37 i stedet for som normalt omkring 7.32 eller 7.36?*

Da tog 1272, som det antagelig også hedder fra **Hannover Hbf**, hvor vogne fra **Amsterdam C** optages, sætter i gang fra **Hamburg-Altona** 4.48½, høres dieselmotorsnak. Dét plejer der slet ikke at være i nattoget til **Kh**. Nå, så må der være Umleitung over **Kiel** for at komme til **Fib**.

Schleswig-Holstein

Standning i **Neumünster** kl. 5.26-28 (233/233). Der skrives dagbog, og senere virker landskabet som ikke være set før. Der er skov over det hele, og en masse rustne spor fra noget, der ligner en nedlagt rangerist a la den i **Pa**, og forgreninger af spor, der fletter ud. Kilometerstenene viser fra km 100 til 102³⁾. Noget efter kommer der en flot udsigt over en stor personvognsrist med en kirke i baggrunden. Åh, toget skyder en genvej SV ad en godsbane uden om **Kiel**, og kl. 6.51½ passerer **Kiel-Hassee**, et messehalområde.

Under indkørslen til **Eckernförde**, ses over den spejlblanke, lyseblå fjord den appelsingule morgensol står lidt oppe over **Eckernförde Bucht**. Standning i **Eckernförde** kl. 6.10 til 6.31 grundet en krydsning med togsæt BR 648 til **Kiel Hbf**. De mest trængende rygere står ude på perronen og – ryger! Godt ti minutter senere køres der over jernbanebroen **Boren Schleibrücke** over **Schlei**.

CNL 1272 (Fahrtverlauf vom: 26.04.14)

Halt	Ankunft	Abfahrt	Gleis
Basel SBB		18:26	
Basel Bad Bf		18:37	4
Freiburg (Breisgau) Hbf		19:15	1
Offenburg		19:54	3
Karlsruhe Hbf		20:35	3
Mannheim Hbf		21:04	3
Frankfurt (Main) Hbf		22:19	1
Fulda		23:43	7
Hamburg Hbf	03:48		11
Neumünster	04:53	04:55	3
Flensburg	06:36	06:38	5
Padborg st	07:07		
Kolding st	08:37		
Odense st	09:20		
Roskilde st	10:31		
Koebenhavn H	10:54		

Angelner Dampfeisenbahn

Nu gælder det om at være klar med kameraet, for inden længe nås **Süderbrarup**, hvorfra veteranbanen til **Kappeln** udgår. *Måske holder der noget af deres materiel her?* Gennemkørslen kl. 6.47½ sker ikke hurtigt, armen på armsignalet er hejst, og ved et kig bagud ses, at det bagerste køretøj er et **rødt** lokomotiv. Nå, ja, i **Fib** skal der køres den modsatte vej for at komme til **Pa**, og det kan godt være den samme elektriker, der trak toget fra **Frankfurt (Main) Hbf**.

I venstre side i nordvestenden af stationen holder der en del muggent materiel. Et par vogne ser ud til at være svenske, dernæst et par danske – vist B-vogne – og til sidst to Gs-vogne samt en tankvogn. Materiellet tilhører der **Angelner Dampfeisenbahn**, Deutschlands nördlichster Museumseisenbahn, kan ses <http://www.angelnerdampfeisenbahn.de/fahrzeuge.php>. Der er dog kun afbilledet en ex DSB Elo, FSF 10, for de mugne vogne vil ikke gøre sig godt på billeder.

Fib-Fw-Pa

Ankomst til **Fib** kl. 7.092 (233½), men der bliver skam ikke kørsel Ø ud af stationen op over sløjfen til **Abzw Flensburg Friedensweg**. Næ, der vises gul og grønt i udkørselssignalet mod **Fw**, og efter bare 22 minuts standsning (234) køres der videre op til forgreningsstationen. Det er nok lkf fra de to dieseler, der skiller maskinerne fra stammen. Tgf kommer også. Stationen virker til at være groet til med birketræer og grøn af græs. Om Stellwerk'et stadig er brug med fjernstyringsanlæg, kan ikke afgøres.

³⁾ Meimersdorf km 101,0. Kilde: Eisenbahnatlas Deutschland, Ausgabe 2007/2008, Schweers + Wall.

Efter standsningen 7.17-(22) er det det bagerste lokomotiv, der nu det forrest og trækker. **Abzw**⁴⁾ **Flensburg Friedensweg** passeres kl. 7.27½. Denne 0,7 km kortere »genvej« over **Fw** må skyldes for at få den samme vognrækkefølge, når stammen returnerer i aften til **Hannover Hbf**, hvor ligge- og sovevognene deles i flere tog. (BL) (fortsætter under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**)

DIVERSE

Ti 22/4 2014

Togkaping i påsken

En 45-årig mand blev langfredag varetægtsfængslet i fire uger ved retten i Esbjerg for forsøg på at kapre et tog natten til langfredag.

Den 45-årige mand steg på et regionaltog, der klokken 00.27 kørte fra Fredericia mod Esbjerg. Klokken 01.09 fik Syd- og Sønderjyllands Politi en anmeldelse fra Banedanmarks fjernstyringscentral om, at manden stod i førerkabinen og truede lokomotivføreren med en stor kniv. På det tidspunkt var toget omkring Vejen, og der var cirka 35 kunder med.

Manden havde foregivet, at han var syg. Derfor åbnede lokomotivføreren døren til førerkabinen for at hjælpe ham. Manden forlangte at få kontakt til medierne eller til Fredericias borgmester. På Esbjerg Banegård fik en forhandler fra politiet god kontakt med manden, som endte med at smide kniven ud af vinduet, hvorefter han blev anholdt.

Den vagthavende toginstruktør tog til Esbjerg og tog hånd om lokomotivføreren, som efter omstændighederne havde det godt.

I sidste uge tiltvang en mand sig desuden adgang til et førerrum i et S-tog ved Flintholm sent mandag aften, da han var vred over at have fået besked på ikke at måtte cykle på perronen. Politiet anholdt manden i førerrummet, og påkørselsvagten tog sig efterfølgende af lokomotivføreren.

Den seneste kaping af et tog skete i januar 2004 i Mørkøv, og den blev begået af en psykisk syg ung mand.

Nu kører der igen tog på Grenaa Havn

Hundeluffere og kondiløbere skal tage sig i agt, hvis de promenerer på det gamle havnespor i Grenaa.

DSB kommer fra den 29. april lejlighedsvis til at benytte sporet til at køre til og fra Grenaa Varmeværk, hvor der er indrettet et interimistisk værksted for togene.

Under etableringen af Aarhus Letbane er Grenaaabanens spor fra den 3. maj til den 17. oktober afskåret fra omverdenen. DSB begynder dog allerede at køre tog på havnesporet i Grenaa fra den 29. april.

DSB indretter værksted i Grenaa

Når Grenaaabanen mister forbindelsen til omverdenen er DSB samtidig afskåret fra at holde Desiro-togene, der kører på strækningen til daglig, ved lige. I stedet indsætter DSB 11 MR-tog.

Kunderne, der har benyttet Grenaaabanen gennem flere år, vil kunne nikke genkendende til MR-togene. MR-togene kørte fast på Grenaaabanen frem til årsskiftet 2010/2011.

MR-togene, der er leveret til DSB i 1978, har den fordel frem for Desiro-togene, at det er muligt at holde dem ved lige på det interimistiske værksted, DSB har etableret på Grenaa Varmeværk.

”Jeg er rigtig glad for den aftale, vi har fået i stand med Grenaa Varmeværk, som indebærer, at vi kan fortsætte med at køre tog i de 5½ måned, hvor Grenaaabanens spor er afskåret fra omverdenen. Alternativet er at køre busser. Skulle vi køre busser i stedet for tog, ville det imidlertid medføre markant længere rejsetid for kunderne,” siger DSB’s trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Ændret køreplan på Grenaaabanen

Tony Bispeskov gør samtidig opmærksom på, at arbejdet med Aarhus Letbane medfører ændringer i trafikken.

”Under arbejdet med at etablere Aarhus Letbane kører der ingen tog mellem Skolebakken og Aarhus H. Kunderne, der skal til Aarhus H, kan enten gå de 800 meter mellem Skolebakken og Aarhus H eller stige om til bus på Østbanetorvet,” siger han og opfordrer kunderne til at benytte Rejseplanen.

⁴⁾ Abzw er en forkortelse Abzweigstelle/forgreningssted.
Kilde: <http://www.bahnseite.de/purespace/Abkuerzungen.html>

Arkivfoto: Det er ikke første gang, DSB lejer sig ind på den tidligere kemifabrik BASF – nu Grenaa Varmeværk – på Grenaa Havn. I 2010 indrettede DSB et interimistisk værksted samme sted. Det medvirkede ingeniørassistent Ove Bruun (på billedet, red.) blandt andre til

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 22. april 2014**
(JSL via BL)

Fr 25/4 2014

Det tager fire mand én arbejdsdag at bygge et S-tog om

Nu bliver der bedre plads til alle i S-togene

Siden DSB i 2010 gjorde det gratis at medbringe cyklen i S-togene har flere og flere passagerer valgt at medbringe cyklen på rejsen, og det har af og til givet trængsel i togene. Det har DSB taget konsekvensen af og er lige nu i fuld gang med at bygge de lange S-tog om, så de kan rumme dobbelt så mange cykler. I øjeblikket er der ombygget 70 ud af 104 S-tog med plads til 28 cykler i hvert togsæt og ombygningen af samtlige togsæt ventes at være færdig i slutningen af maj.

Salgschef i DSB Christian Linnelyst glæder sig over denne forbedring af servicen.

”Ordnningen med gratis at kunne tage sin cykel med i S-tog viste sig at blive så stor en succes, at det af og til skabte problemer i forbindelse med ind- og udstigning. Med ombygningen af togene vil vi ikke alene skabe bedre plads til flere cykler, men også for de øvrige passagerer, og jeg er glad for, at vi allerede nu har 70 ombyggede S-tog kørende på skinnerne,” siger Christian Linnelyst.

Cykelvognen vil altid være placeret i midten af de lange togsæt og vil være tydeligt markerede, så de er lette at spotte, når toget kører til perron. For at lette ind- og udstigningen af de mange cykler vil indgangen være ensrettet. Det samme gælder for udgangen. Også dette vil være tydeligt markeret.

”Vi er lige nu i en periode, hvor mange begynder at cykle, og vi lancerer en oplysningskampagne for at gøre passagererne opmærksomme på de forbedrede pladsforhold, og hvis man vil vide mere kan man for eksempel gå på vores hjemmeside eller på DSB's facebookprofil,” siger Christian Linnelyst.

Fakta:

- Ni millioner passager medbringer årligt cyklen i S-tog.
- S-tog har 104 8-vognstogsæt, som med udgangen af maj vil være ombyggede.
- De nye fleksrum er gjort ensrettede, så man går ind med sin cykel ad den ene dør og ud af den anden dør – hvilket gør ind- og udstigning mere fleksibel.
- S-tog har 31 4-vognstogsæt, som ikke kan ombygges og som primært kører på Ringbanen.
- I maj måned flyttes cykelmarkering på perron, så alle cykelpiktogrammer henviser til midten af 8-vognstogsæt.

Morgenfrisk trafikinformation

Særkøreplanerne for togdriften på Nordvestbanen i sommerperioden blev fredag morgen den 25. april leveret personligt i hænderne på pendlerne. Afdelingsleder Tania Leiton, togpersonalelederne Lykke Panduro Hess og Mike Enevoldsen samt projektleder i Trafikinformation Klaus Hildebrand Erichsen besøgte fire tidlige morgenafgange for at fortælle om det kommende sporarbejde, der er sidste etape i arbejdet med at gøre strækningen mellem Lejre og Holbæk dobbeltsporet.

”Vores kundeundersøgelse fra sidste års sporarbejde viste, at kunderne på strækningen generelt var glade for trafikinformationen, men kunderne mellem Holbæk og Kalundborg følte sig lidt overset. Derfor besluttede vi, at vi i år vil ud og møde kunderne og snakke med dem om sommerens særkøreplan,” fortæller Tania Leiton, der er ansvarlig for trafikinformationen omkring det planlagte sporarbejde.

Undervejs blev der lavet højtalerudkald med information om blandt andet sporarbejdet og planerne for togbusserne. Og pendlerne fik mulighed for at stille spørgsmål.

Og selvom det betød et meget tidligt opkald fra vækkeuret for at komme op og med første tog kl. 5.33, var tiden godt givet ud, fortæller Tania Leiton:

”Folk tog rigtig godt imod os. De var glade for muligheden for at blive afklaret omkring eventuelle usikkerheder. Og så blev der spurgt en del til, om vi også serverer kaffe i år. Det gør vi jo, og det blev de glade for.”

Allerede torsdag eftermiddag mødte de første pendlere teamet på vej fra København til Kalundborg.

Sporarbejdet varer fra den 3. maj til den 17. august og betyder, at der kører togbusser mellem Holbæk og Hvalsø samt hurtigbusser direkte mellem Kalundborg og Hvalsø i myldretiderne.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 25. april 2014**
(JSL via BL)