

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 28. januar 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 billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker perioden

**onsdag 15. januar 2014 – lørdag 25. januar 2014.**

### Side Emne

**DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

**DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

### 6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Fem kopper eftermiddagste i Ho

To kopper forfrossen te

Udflugt til snelandet Vendsyssel

**KØREPLANER**

**TRÆKKRAFT**

**GODSVOGNE**

**PERSONVOGNE**

### 11 **TOGSÆT**

Hensat materiel i Rd

Hensat materiel i Ab

**S-TOG**

**METRO**

**FÆRGER**

**VETERANMATERIEL OSV.**

**SPECIALKØRETØJER**

**SKROTBUNKEN**

### 12 **FASTE ANLÆG**

12 La på Langåbanen

Ab Gods bebygges

### 12 **UDLAND**

NEG læsser tømmer i Dagebüll Mole

### 12 **DIVERSE**

Nye rabatter for unge og pensionister med rejsekort

Sne i Nordjylland

Til eksamen på nettet

Nye billetpriser fra søndag den 19. januar 2014


Hovedstadens S-tog er i verdensklasse

DSB fastholder historisk høj rettidighed i 2013

Ekstra hænder i Herning

### 12 **Kh får nye lejere**

## 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, K**ontroller for opdatering ...

Softwareen kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ...**, **I**ndstillinger, **O**pdateringsprogram eller med genvejtasterne 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** Puttgården **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

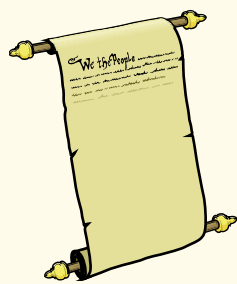
## Fortegnelse over forkortelser

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>


## DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 20/1 2014

### Fem kopper eftermiddagste i Ho

AR AR 2045 kørte pænt – som den burde gøre – tog RA 5260 (Str-Sj) ind spor 2. Få sekunder efter ankomsten kl. 16.23½ (22) på den anden side af overgangen til perron 3 snakkes der MY-lyd. Det er MjbaD MY 28, der i det begyndende regnvejr (det har ikke regnet i dag i **Str**, sensation) rg næsten hen til ovk 361. Efter omløb gennem spor 2, køres der kl. 16.29 til (nu forenden) af  de

- + CH-HUPAC Sgns 33 85 455 5 696-4 med én **EUROTRAINER**.
- + 31 80 4556 188-9 RIVD-DB Sgns<sup>691</sup> læsset med tre containere
- + 33 RIV 80 D-VTG D 7809 230-3 Zagns, Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
- + 33 TEN-RIV 84 NL-VTGD 7846 581-2 Zacns, Bf. Maschen Rbf., VTG AG, Hamburg
- + 37 RIV 80 D-GATXD 7843 932-0 Zans, Bf. Altenburg, GATX Rail Germane GmbH

Trods tog L 754 (Ti-Fa) først afgår fra spor 1 kl. 16.35 (22) klinger klokkerne på ovk 360, som de skal kl. 16.41½, og tog G 8719 (Vem-Hr) afgår, som det »plejer« (+18½).

(BL)

G 8719 (Vem-Hr) ankom i dag til **Ho** 16.15½ (+4½). Toget bestod ved ankomst af:

MjbaD MY 28

- + 3 bogietankvogne
- + 2 bogiecontainerbærevogne.

Jeg så ikke, hvornår toget afgik.

### Returløbet

G 8728 (Hr-Vem) var noget sent på den, men der var også læs på. Toget ankom til **Ho** 19.08 (23) og afgik 19.53½ (+1½). Toget bestod ved afgang af

MjbaD MY 28

- + 1 bogietankvogn
- + 1 leddelt, 6-akslet containerbærevogn
- + 2 bogiecontainerbærevogne
- + 3 bogietankvogne
- + 4 bogiecontainerbærevogne.

Togene kørte for øvrigt også **torsdag 16. januar 2014**, men jeg hverken så eller hørte dem.

(LuJ via BL)

Oprangeringen for tog G 8719 (Vem-Hr) står under **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER** for **torsdag 16. januar 2014**.

(BL)

To 23/1 2014

### To kopper forfrosset te

Sidste år kørte Cheminova-godstoget ikke så ofte på **torsdage** som på **fredage**, men i år er der indtil videre blevet kørt alle **torsdage**. Selv om MY'en **mandag 20. december 2014** havde 11 vogne med, kunne det være, at der også nogle får vogne i aften.

Tilrejse fra **Str** sker med tog 760 (Str-Fa), der standser i Ho 18.31½-34½ (2½/21½).

– *Måske skal det krydse tog G 8728 (Hr-Vem) i Ts?*

Den i Str varmede aftensmad er tilpas afkølet til at kunne spises i ventesalen, mens dagens avis læses. Da den sidste kartoffel spises, høres bremsesøj, og ud gennem udgangsdørene kan den røde MY ses ankomme i spor 3 kl. 19.05 (+15).

Omløb gennem spor 2 og ved til afgang mod **Vem** er oprangering:

MjbaD MY 28

+ 33 RIV 80 D-VTG D

7809 234-7 Zagns **Cheminova**

+ 33 85

4576 323-1 RIV CH-HUPAC Sgnss.

Pt fortæller, at der var 8 godsvogne med til tog G 8719 (Vem-Hr). Efter bremseprøven foretager han et opkald til **FC Hr**, og overraskende komme der en udkørsel, så tog 8728 kan afgå kl. 18.59½ (+55½).

Næste tog til hjemrejse mod **Str** kører om godt en halv time, og ventetiden benyttes til i ventesalen at skrive denne beretning.

(BL)

Fr 24/1 2014

---

## Udflygt til snelandet Vendsyssel

I mere end en uge har den sibirske kulde ligget over denne landsdel, og der er faldet store mængde sne. Med konstant frostvejr er der ikke smeltet ret megen sne; kun fordampet. I **Str** er der faldet sne for anden gang i år, men der er kun landskabspynt.

### Rejseplan

Str 7.19 tog RA 5424 (Str-Ar) 8.39 Lg 8.47 tog L 113 (Kh-Lih) 9.52 Ab 10.20 tog L 15 (Kh-Fh) 11.01 Hj 11.06 tog ? (Hj-Hhs) 11.12 Vidstrup.

Over middag bliver der halvtimesdrift, hvor krydsningerne finder sted i **Tornby**. Ideen er så at gå de 3,5 km fra **Vidstrup** forbi **Sønderby** til **Tornby**. For at konkretisere ideen kigges der på Det levende Danmarkskort, og kort i målforholdet 1:50.000 udskrives og medbringes. Der spadseres med vinden agten for tværs, for vinden er kommet fra SØ flere dage i træk. To vejbroer er ført over banen, så i det mindste kan der deroppefra laves udsigtsbilleder. Derefter laves en arbejdsplan, så Deres udsendte er klar over, hvad der kommer hvorfra og hvornår.

Toggang under spadsereturen fra **Vidstrup** forbi **Sønderby** til **Tornby** vil være:

I betyder tog fra **Hj** til **Hhs**, og J betyder tog fra **Hhs** til **Hj**.

I 11.12, J11.50, I 12.12, J12.50, I 13.12, I 13.43, J13.45, I 14.15, J14.19, I 14.43, J14.46, J15.18, I 15.19. Der kører udelukkende litra Dm, så det bliver kun mørkeblå objekter, der vil komme i kassen.

Med toget med afgang fra **Tornby** kl. 15.19 bliver der 13 minutters stationsophold i **Hhs**, før **Hj** nås 16.01, hvorfra tog 3296 afgår 16.06. Derefter vil der være en hjemrejsetid på 4 timer og 35 minutter med ankomst **Str** kl. 20.41.

Hj 16.06 tog RV 3296 (Fh-Ab) 16.44 Lih 17.08 tog IC 160 (Lih-Cph) 18.33 Ha 18.58 tog IC 653 (Ar-Str) 20.41 Str.

### Påklædning

Temperaturen vil ligge på omkring 22 VC, og der vil være en middelvind på 6 m/s og vindstød på 11 m/s fra SØ.

Da opholdet under åben himmel vil blive på fire timer, må der klædes tilsvarende nødvendigt på. Støvletter med tyk indersål og påsmurt balsam til at mindske saltaflejringer, tre par strømper (bl.a. skisokker), lange underbukser, tykke bukser, kedeldragt, regnbukser og orange regnfrakke til at standse vinden. En tyk trøje vil være nok, da der er vindstille under regnfrakken og i kedeldragten. Om halsen en halsmuffe, over hovedet en elefanthue cykelryttere bruger og yderst en hue, hvor der klapperne kan slås ned over ørerne. Til at beskytte øjnene bæres et par beskyttelsesbriller for at udgå at få smerte i og røde øjne efter den megen blæst. Til hænderne medbringes et par lædervanter, og når der skal fotograferes må de tyndere handsker bruges.

### Hj

Før kørslen med et blå tog på HP skal ske, må der kigges på banen udvikling og linjeføring.

### Hj Vestbanegård

Indtil 1942 havde HLA og HP en anden linjeføring ud af **Hj**.

I »**HIRTSHALSBANEN 1925-1965**« er »Indføring af Hirtshalsbanen paa Fællesstationen i Hjørring d. 3. Oktober 1942« på siderne 7 og 10 med sporplan over den nye station samt forlægningen af HLA over 2 km og HP over 3 km. Se et luftfoto fra 1950'erne på side 26-27.

Meget kort er **Hj Vestbanegård** er beskrevet på

[http://da.wikipedia.org/wiki/Hj%C3%B8rring\\_Vestbaneg%C3%A5rd](http://da.wikipedia.org/wiki/Hj%C3%B8rring_Vestbaneg%C3%A5rd)

Hvor den tidligere linjeføring lå, ligger i dag vejen **Banegraven**. Den begynder ved rundkørslen, hvor HP's remise lå. Rundremisen blev revet, og i dag ligger **Hjørring Biocenter** der.

## Historien bag Nordjyske Jernbaner

– Interesse heri? Da slå op på <http://www.njba.dk/historien-bag-nordjyske-jernbaner.aspx>

### Strækning

Slå op på <http://da.wikipedia.org/wiki/Hirtshalsbanen>. Det står, at banen har en længde på 16,1 km. Der var banens længde før nedlæggelse af **Hj Vestbanegård** og flytning om til statsbanestationen **Hj lørdag 3. oktober 1942**. I HP Tjenestekøreplan, gyldig fra **tirsdag 15. Maj 1928**, står banens længde til at være 16,1 km. Den person, der har skrevet 16,1 km, kender ikke banens historie og har ikke undret sig over, at en vej hedder **Banegraven**. (Det er ikke et gammelt forsvarsværk).

I tjenestekøreplanen for HP gyldig fra **søndag 3. oktober 1948** og **søndag 26. maj 1974** står banens længde til at være 17,9 km. **HUSK** derfor at verificere de oplysninger, der bringes i WIKIPEDIA!

I året **2014** står der anført på <http://www.njba.dk/teknik.aspx>, **Teknik**, at banens længde er 17,8 km.

? – *Det næste spørgsmål er, om km 0,0 begynder ud for den røde murstensstationsbygning, der senere blev til posthus?* Det er hvor HP spor 0/BDK spor 15 ender.

– *Eller ligger km 0,0 i km 296,6, der er Banedanmarks kilometerangivelse?* Spor 0 ender ved vestgavlen af den gule murstensstationsbygning. Ingen hjælp at hente i TIB (V) side 381a-10, dateret 29.10.2012.

WIKIPEDIA  
Den frie encyklopædi

**km** (fork. for kilometer).  
**km<sup>2</sup>** (fork. for kvadratkilometer).  
**km/h** (fork. for kilometer per time) (jf. 2. h).  
**km/t.** (fork. for kilometer per time).

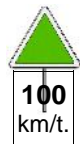
### Strækningshastighed

WIKIPEDIA angiver »80 km/t«; det skrives korrekt »80 km/t.« Der står intet årstal på denne oplysning. I brødteksten står:

»I 2005 blev de nuværende Siemens Desiro tog sat i brug. De kører op til 100 km/t.«

Under <http://www.njba.dk/teknik.aspx>, **Teknik**, er strækningshastigheden **Hj-Tornby** angivet til at være 100 km/t.

Det er rigtigt, for eksempelvis ved ovk 29 i **Sønderby** står der en grøn trekant med en hvid undertavle.



### NJ

Materiel kan ses på [http://www.jernbanen.dk/pbane\\_main.php?s=178&g=m](http://www.jernbanen.dk/pbane_main.php?s=178&g=m)

Et luftfoto fra sommeren **2012** kan ses på <http://map.krak.dk/>, mens der sporombygning

Et jernbanekort (en streg) kan ses <http://dk.trackmap.net/h>. **Langholm T** og **Ravndrup T** er nedlagte, og **Kvægtorvet T** mangler.

Se billeder af banens togekspeditionssteder før og i **2012** på

[http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring\\_Privatbaner:Hj%F8rring\\_-\\_Hirtshals\\_banen:Stationerne\\_Hj%F8rring\\_-\\_Hirtshals](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring_Privatbaner:Hj%F8rring_-_Hirtshals_banen:Stationerne_Hj%F8rring_-_Hirtshals). End med at se på **Vidstrup**.

### Tognumre ved NJ

Tognumre står ikke i DSB Køreplan **Midt- og Nordjylland**, så efterfølgende må der søges i Rejseplanen på en **mandag-fredag** på samme tidspunkt og håbe på, at tognumrene bliver vist på, som der skete på HTJ. <http://www.rejseplanen.dk/>

⊕ [Se stop undervejs](#)

Lokalbane 76 køres af NT [Se alle stop på denne rute \(hele køreplanen\)](#)

Niks, heller intet tognummer. Ej heller SB opgiver tognumre i publikumskøreplaner. Det er åbenbart gået af mode, dog står MjbaD's tognumre stadig **Køreplan** Rute 23, 24, 33 og 93 (Lemvigbanen) udstedt af **midttrafik**.

Til sidst er der kun denne løsning tilbage: **P**. Et telefonopkald til NJ. Afgang fra **Hj** kl. 11.06 er tog 19 (Hj-Hhs), hvor stammen returnerer som tog 20 (Hhs-Hj). Næste afgang fra **Hj** bliver så tog 21 (Hj-Hhs), der returnerer i tog 22 (Hhs-Hj) og som fremdeles. Lkf (og togsættet) sidder en »omgang« over for at holde pause i **Hj** på en halv time, så lkf og stammen fortsætter først med at køre fra **Hj** kl. 13.34 i tog 25 (Hj-Hhs).



### Str-Hj

Ved **Vg** er der ingen sne faldet, og først ved **Øls** (Øls 1928-1941) begynder den »vendsysle« sne. Undervejs i **Rd** og **Ab** iagttages de mange hensatte litra MG og MP, se under **TOGSÆT**.

**Hj** nås efter en rejsetid på 3 timer og 39 minutter. Der er nu hele 6 minutter på stationen til at købet en billet, for der er ikke mønter nok til afrejse fra **Tornby** til at putte i billetmaskinen i toget.



## Afgang mod Vidstrup

NJ Dm 541+571 »Tordenskjold« sætter i gang kl. 11.06½ (2½) med tog 19. Der er kun seks minutters køretid forbi til fire trinbrætter, før **Vidstrup** nås.

Banens stationer er – som de øvrige stationer under Hjørring Privatbaner – tegnet af Sylvius Knudsen (også stavet Knutsen/Knutzen). På hvert hushjørne ses de karakteristiske hvide mellemlag af »creme mellem vaflerne« – f.eks. på HLA (1913-1963). Læs mere om denne arkitekt på en hjemmeside lavet af »Foreningen For Bygnings- og Landskabskultur I Hjørring-området« på <http://www.fbl-hjoerring.dk/arkitekter/sylvius.htm>.

Det første billetssalgsted efter **Hj** er **Vellingshøj**, der blev besøgt en skøn augustaften med en høstklar kornmark og aftensolskin på stationsbygningen. Det var **tirsdag 14. august 2012**.

## Vidstrup km 6,9

I **Vidstrup** er pakhuset bevaret, og døren ud til det fjernede spor 1 er låst med en hængelås. Der er en træhegn omkring den frasolgte stationsbygning, og det pynter ikke på helhedsindtrykket. En gammel, flot perronlygte med en cafélampe sidder på hushjørnet. Den trænger til en restaurering. Desværre er der intet stationsskilt på stationsbygning oven på de to mursten, der rager ud som støttemursten. I **Vellingshøj** findes det hvide stationsskilt stadig.

**Vidstrup** er et trinbræt med et **mørkeblåt** venteskur med vægge af skridsikre metaltrædeplader. Den kolde SØ-vind lader sig ikke standse af pladerne. Da der blev spist morgenmad for fem timer siden, og selv om det endnu ikke er middag, bliver frokosten bevilget i det gennemblæste venteskur (ikke indbydende til graffiti).

Den **blå** afgangstavle påstår, at en »Lørdag« ikke er en »Hverdag«. Det vil sig, at NJ mener en »Hverdag« er en **mandag-fredag**. En **lørdag** er hverdag<sup>1)</sup>

Afgangstiderne stemmer ikke overens med dem i DSB Køreplan **Midt- og Nordjylland** anførte, for de er **to minutter tidligere**. Det har andre privatbaner også brugt på opsatte køreplansskilte. Eksempelvis var der på stationsbygningen i VGJ **Eg** i km 35,6 anført afgangstider to minutter tidligere end i tjenestekøreplanen. Det havde/har den fordel, at lkf ikke behøver at standse, hvis hun/han var/er før plan, og der ingen passagerer var/er at se på perronen.

Man skal trykke på en grøn standseknop, men fodnoten stiller et krav mere med hensyn til tidspunktet, hvor der må trykkes på stop-knappen:

Toget standser kun hvis der er trykket for **STOP** tidligst 5 min. før afgang.  
**Knappen skal blinke grønt**

Se et billede af trinbrættet fra S mod N. [http://da.wikipedia.org/wiki/Vidstrup\\_Station](http://da.wikipedia.org/wiki/Vidstrup_Station). Billedet er fotograferet for langt væk fra bygningerne. Klik derfor på billedet. Til højre ses snehegnet, hvor de flotteste snedriver på observationsdagen lå i retning NV. Stationen burde på denne årstid hedde **Hvidstrup!**

Lige S for perronen findes en nedlagt ovk med nummer 21. Nu må det være en overgang, for vejen hedder stadig **Højenevej** og er ryddet for sne i alleen Ø for banen. Baneafdelingen har skam sat snehegn i form af et trådned op fra læhegnet/snediget og hen til **Højenevej**. Rart at se, at de erfarne jba ved, hvor det skal gøres. Der er flere motiver med snedriverne i snebælterne.

Heldigvis skal en banemand med toget Dm 541+571 i tog 20 (Hhs-Hj) standsende kl. 11.50-50½. Rettidig ifølge DSB Køreplan **Midt- og Nordjylland**, 22 ifølge opslaget »10:48 Alle dage« på køreplansstanderen. **Vidstrup Kirke** ligger som baggrund ved ovg 21.

12.15 kommer det nordkørende tog 21 (Hj-Hhs) med tog Dm 541+571 igen.

## Vidstrup-Sønderby

Det er afsat tre timer til at gå de 3,5 km i retning **Tornby**, så der kan komme nogle strækingsfotos i kassen. Fra **Tornby** skal der køres med tog 31 kl. 15.18 til **Hhs** og derfra retur til **Hj**. Over middag begynde skoletogene at køre, så der vil køre 4 tog i timen; kneben med tid til at nå til næste, gode fotosted.

<sup>1)</sup> **Hverdag** sb fk. hver af ugens dage med undtagelse af søndag og evt. helligdage;

Kilde: Den Danske Ordbog, bind 2, side 790, 2. spalte, **hverdag**, note 1.

**Hverdag**. En **hverdag** eller **søgnedag** er en dag, der ikke er en søndag eller helligdag. ...

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Hverdag>

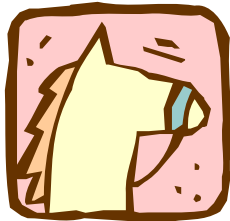
Vejen bort fra station bærer et passende navn: **Ved Stationen**. Til højre spadseres der mod N ad den snefrie vej **Gl. Hirtshalsvej** i håb om at finde et motiv med store snedriver. I det mindste kan der fotograferes oppe fra vejbroen over banen, hvor vejen skifter navn til **Toftevej**.

Der kravles under buskene oppe på snediget for at kunne for snedriverne med på et billede af det samme togsæt, som kørte til **Hhs** kl. 12.15. Det sydkørende tog 22 (Hhs-Hj) passerer kl. 12.48½ med Dm 571+541. Ved et kig gennem broen ser det flot med rutsjebanen ned til **Varbro Å** og op igen.

Der findes en sneryddet cykelsti fra vejbroen ned til **55 Hovedvejen**, så det ikke er nødvendigt at gå over den snedækkede mark. Midtvejs nede ad faldet ville cykelhastigheden let nå over 40-45 km/t., men af en ukendt årsag er der lavet en sløjfe, så der kun kan cykles med måske 25 km/t. *Hvorfor?*

Ovre på den anden side af **Varbro Å** opdages en mark, hvorfra det næste nordkørende tog på dæmningen skal fotograferes fra. Der nås frem få minutter før, og som forgrund i al det hvide er der dekorative muldvarpeskud. Passage af tog 23 (Hj-Hhs) kl. 13.17, og det er et nyt togsæt: DM 543+573 »Anna Ancher«.

Nu er der kun omkring 26 minutter til det næste nordkørende tog kommer, for nu begynde skoletogene at køre, og der skal være den første krydsning her i eftermiddag i **Tornby**; banens eneste krydsningsstation. Det bliver ved bagsiden af det snedækkede overkørselssignal til ovk 29 i **Sønderby**. Passage 13.43 af tog 25 (Hj-Hhs) nu igen med Dm 541+571.



Der er nu omkring 400 meter at skynde sig hen til den anden bro over banen mellem **Vidstrup** og **Sønderby**. Da toget sætter i gang fra **Sønderby**, passer det med, at kvindelig rytter på en poney kan være fotomodel sammen med toget nede i udgravningen, der har mørke grantræer på den fjerne skråning. Det står en **gul** nedadpegende trekant med tallet **55**. Det skyldes S-kurven mellem tredje afstandsmærke og indkørselssignalet til **Tornby**. Passage 13.50 af tog 24 (Hhs-Hj) med Dm 573+543. Hun fortæller, at ponyen ikke kan lide at stå oppe på vejbroen, når det kommer tog.

#### Sønderby km 9,4

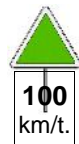
Visuel forhåndsorientering: Klik igen på

[http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring\\_Privatbaner:Hj%F8rring\\_-\\_Hirtshals\\_banen:Stationerne\\_Hj%F8rring\\_-\\_Hirtshals](http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring_Privatbaner:Hj%F8rring_-_Hirtshals_banen:Stationerne_Hj%F8rring_-_Hirtshals). Billedet er fotograferet fra **Bjergbyvej** med ovk 29.

På [www.krak.dk](http://www.krak.dk) er den **røde** bus, den **grønne** og **blå** elektriker indtegnet S for ovk 29, forkert. Perronen ligger N for ovk 29, hvilket ses ganske tydeligt sammen med venteskuret.

Der nås frem knap ti minutter før det næste nordkørende tog vil komme. Som forgrund er der lysebrune snedriver skabt af læ fra snehegnet. Dm 543+573 standser heldigvis 14.18-18½ med tog 27 (Hj-Hhs).

Bare 2½ minut senere kører det sydkørende tog 26 (Hhs-Hj) forbi trinbrættet, det vil sige kl. 14.21, med Dm 571+541.



#### Sønderby-Tornby

Lige N for trinbrættet **Sønderby** ligger ovk 31 **N.A. Jensensvej**. Der er en kraftig kurve med Fast hastighedsnedsættelse **55** i S-kurven. Her passerer det nordkørende Dm 541+571 med tog 29 (Hj-Hhs) kl. 14.45½, men det kommer til at holde for Stop ved indkørselssignalet til **Tornby**. Klik, klik med bagskud i S-kurven med både rødt og det efterfølgende grønne lys i signalet kl. 14.46-46½.

Det samme sted fotograferes det sydkørende tog 28 (Hhs-Hj) kl. 14.48½ og tæt på.



#### Tornby km 10,4

Ovk 33 krydses af **Gl. Skolevej**. Der er hegn omkring den frasolgte stationsbygning, men her er stationsskiltet bevaret.

På [www.krak.dk](http://www.krak.dk) ses et tog i spor 1. Det samme gentager sig kl. 15.18, hvor Dm 571+541 er standset med tog 30 (Hhs-Hj), mens det nordkørende tog 31 (Hj-Hhs) holder for stop ved indkørselssignalet.

Kl. 15.19 ankommer dette tog, og Deres udsendte stiger på for at køre med til **Hhs**.



#### Hhs km 17,8

Sporforbindelse til jernbanefærger ses ende lige før **Østbanevej**. Der kan køres ned ad havnebanens spor, hvis der skal krydses. Sporet ser meget rustent ud.

Ankomst kl. 15.29 (21). Tog 32 (Hhs-Hj) har afgang kl. 15.41, så der er 12 minutter at kigge på stationen. Spor 1, det eneste, der er



henne ved stationsbygningen, ses ende ved vestgavlen af stationsbygningen. Remisen og pakhuset er uden spor mere. Fotostativet er medbragt, *for måske kan der fotograferes inde i stationsbygningen?* Foran døren ved perron 1 ligger der en trekantet snedrive, men der kan gås på begge sider uden at sætte fodaftryk. På døren står **Personale only!** Hele stationsbygningen er aflåst.

– *Skæbne? Forfald?*

### Hjemrejse Hhs-Ha-Str

Kl. 15.41 (±0) afgår »Anna Ancher« fra **Hhs**, standsning i **Tornby** kl. 15.50-53 (23). Det blev standset ved alle 10 togekspeditionssteder undtagen **Vellingshøj**, så ankomst til **Hj** sker først kl. 16.05½ (22½). Uha, tog RV 3256 (Fh-Ab) skal afgå kl. 16.06 – om et halvt minut! Løbe, løbe sammen med andre fra spor 0/15 hen til spor 1. Heldigvis når alle med, og **MG 5669+69** begynder at køre kl. 16.07 (21).

I **Lih** eller **Ab** skal der skiftes tog, og da **Netto** ligger lige ved perron 1 i **Lih**, bliver det her. For 1½ år siden blev der handlet i dette supermarked, og den efterspurgte varer ligger samme sted, som den gang.

Tog IC 160 (Lih-Kh) kommer til perron 1 før tid, så det er bare stige ind. Når der har været ophold under åben himmel en blæsende, kold vinterdag i over fire timer, og der er varme i en storrumskupé, hvad så ... et vækkeur indstilles kl. 18.29.

I **Ha** (Hadsten) er der 25 minutter at vente, til det næste IC-tog kører til **Str**. Ventetiden skal bruges til at købe noget aftensmad, men næsten alle butikker i hele **Hadsten Centret** er lukkede, dog er SuperBest åbnet, så der kan købes en portion.

På 13 timer og 19 minutter blev der kørt 547,9 km. Der var lidt opklaring på himlen over **Rd** og **Ab**, men nordenfjords var der kun gråvejr med grå nuancer i skydækket. Den »halve« sol kom desværre ikke til syne, men til gengæld var der nok af de forventede, hvide oplevelser.

(BL)

## KØREPLANER

## TRÆKKRAFT

## GODSVOGNE

## PERSONVOGNE

## TOGSÆT

Fr 24/1 2014

---

### Hensat materiel i Rd

Fra tog IC 113 (Cph-Lih) ses i det sydligere rangerhoved DSB MG 5880+80 være hensat.

I spor 6 ses blandt andet: DSB MG 5833+33, DSB MG 5607+07 og DSB MG 5812+12.

I spor 7 kunne numre på de hensatte togsæt ikke ses fra spor 1.

### Hensat materiel i Ab

Under snerejsen fra **Str** til NJ skulle der skiftes tog i **Ab** eller i **Lih**, men da der overraskende nok holdt mange hensatte togsæt i **Ab**, blev der skiftet tog her. 28 minutter til disposition. Oppe fra vejbroen med **Østre Allé** kunne de to spors mange togsæt fotograferes med en tele.

Ved **kmp Ab** mod SØ i det vestlige spor DSB MG 5811+11 lige før signal 16.1.2.

Ved **kmp Ab** mod SØ i det østlige spor DSB MG 5804+04 lige før signal 16.1.2.

I et af opstillingssporene til godsvogne (nummer to fra Ø): DSB MG 5613+13 + 7 MP-togsæt, så vidt det kunne tælles på et billede).

I alt må der have holdt 10 hensatte togsæt fra litra MG og MP.

(BL)

## S-TOG

## METRO

## FÆRGER

## VETERANMATERIEL OSV.

## SPECIALKØRETØJER

## SKROTBUNKEN

## FASTE ANLÆG

To 23/1 2014

### 12 La på Langåbanen

**Torsdag 16. januar 2014 eller fredag 17. januar 2014** var der »kun« 11 La på de 102,4 km fordelt med 8 La på stationer og 3 La på den fri bane.

**Torsdag 23. januar 2014** eller før er antallet vokset til 12 fordelt på 9 stationer og 3 på den fri bane. Det er **Ra** (Ravnstrup) i km 47,0, der har fået La **80** i km 48,0-48,1. At der er skrevet »eller før« skyldes, at La **80** i **Ra** står til at være gyldig fra kl. »00.00«, og hvis den netop ikke er trådt i kraft natten mellem **onsdag 22. januar 2014** og **torsdag 23. januar 2014**, er den trådt i kraft en eller flere dage før **torsdagen**.

Fra **Up** (Ulstrup) til **Røb** er der følgende La: **40, 20, 20, 80, 80, 40, 80, 80, 40, 75, 40, 20**. På **Vestkystbanen** er der »kun« 11 La, så **Langåbanen** har vundet med 12 La i konkurrencen om at have fleste La på en strækning i **Danmark**. Dertil kommer Fast hastighedsnedsættelse anført i TIB (V). Kun 3 mellemstationer har **IKKE** La: **Rk** (Rødkærsbro), **Hø** (Højslev) og **Vp**.


– Hvornår sker det?

(BL)

Fr 24/1 2014

### Ab Gods bebygges

Under snerejsen fra **Str** til NJ skulle der skiftes tog i **Ab** eller i **Lih**, og da det skete i **Ab**, blev tid til at tage et sammenligningsbillede oppe fra vejbroen med **Østre Allé**.

**Tirsdag 17. juli 2012** lå den ingen sporrester foran de \$\$\$\$\$\$ porte i godsterminalen, og Ø var der lagt grus ud over sporene. En etagebygning var under opførelse.

**Torsdag 13. september 2012** lå der en stor dyngemurbrokker på pladsen. Foran de fire blå porte holdt en gul maskine til at banke en betonpæl ned. Lige bag ved ragede SIR-signal »Rangerrygsignal« op.

I dag er den næste etagebygning under opførelse foran godsterminalen \$\$\$\$\$\$.

S for vejbroen med **Østre Allé** er der opsat flere signal 16.1.2.

(BL)



## UDLAND

Lø 25/1 2014

### NEG læsser tømmer i Dagebüll Mole

Se <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6738296>

(JSL via BL)

Havner du ikke direkte på siden med otte billeder fra **Dagebüll Mole**, da se om der i et felt under overskriften står den ønskede henvisning. Klik derefter på den; så skulle den være i vinkel!

(BL)

## DIVERSE

On 15/1 2014

### Nye rabatter for unge og pensionister med rejsekort

Med en ny prisstruktur gør DSB og Arriva fra 19. januar det lettere for unge og pensionister med rejsekort at opnå tidsbestemte rabatter og mængderabatter.

DSB og Arriva tjener ikke flere penge på den nye prisstruktur. Den indeholder tværtimod en ny fordeling af rabatterne, som blandt andre Forbrugerrådet og Ældre Sagen har efterlyst.

Hvor det i dag er muligt at opnå tidsbestemte rabatter i størrelsesordenen 50-65 procent i nogle få timer af døgnet, introducerer DSB og Arriva fra 19. januar en rabat på 40 procent uden for myldretiderne.

»Nogle kunder vil opleve, at den nye prisstruktur medfører stigninger, og andre vil opleve fald. 67 procent af de rejser, vores kunder har foretaget på rejsekort indtil nu, ville have været billigere med den

nye prisstruktur, så for langt de fleste medfører den nye prisstruktur lavere priser,” siger forretnings- og produktchef i Arriva Tog A/S, Thomas Rosendal.

De unge og pensionister, der rejser mest, får større mængderabatter og mulighed for at opnå en samlet rabat på op til 70 procent.

”Med den nye prisstruktur ønsker vi at gøre det endnu mere attraktivt for unge og pensionister at rejse uden for myldretiderne, hvor der er bedre plads i togene. Det er til gavn for alle,” siger chef for salg og produktmarketing i DSB, Christian Linnelyst.

### **De væsentligste ændringer i den nye prisstruktur**

\* DSB og Arriva tildeler nu tidsbestemte rabatter i de samme tidsrum som de lokale trafikelskaber.

\* Unge og pensionister får nye tidsbestemte rabatter:

1) Uden for myldretiderne har rabatterne indtil nu varieret. Kunderne har kunnet opnå rabatter i størrelsesordenen 50-65 procent nogle få timer i døgnet. Nu får kunderne 40 procent rabat uden for myldretiderne.

2) I myldretiderne stiger rabatterne fra 20 til 25 procent.

\* Unge og pensionister får desuden større mængderabatter. Det betyder, at de, der rejser mest, får mulighed for at opnå op til 70 procent rabat. Tidligere kunne kunder, der havde et Rejsekort Ung eller 65, og som primært rejste i myldretiderne, opnå større mængderabatter med et Rejsekort Voksen. Det er nu ændret, så unge og pensionister opnår de samme eller større rabatter i myldretiderne med Rejsekort Ung eller 65.

Ændringerne træder i kraft 19. januar. Kunder med Rejsekort Ung eller 65 skal ikke foretage sig noget aktivt for at få del i rabatterne.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 15. januar 2014**

(JSL via BL)

To 16/1 2014

---

### **Sne i Nordjylland**

I Nordjylland falder sneen, og der er også stedvis fygning. Det har givet problemer for flytrafikken til og fra Aalborg Lufthavn og på vejene, men på skinnerne går det indtil videre stadig fint.

”Vi kører med 95 procent rettidighed og har kun oplevet lidt problemer på Grenaabanen og Odderbanen. Vi følger selvfølgelig stadig med i vejret og holder øje med skinner og materiel,” siger Tony Bispeskov, Trafikinformationschef i DSB.

Det er Banedanmark, der afgør, hvornår et egentlig vinterberedskab skal iværksættes.

”Vores planer kan træde i kraft med en times varsel. Og det er f.eks. at reducere fra halv times kørsel til et tog i timen i det nordlige Jylland,” siger Tony Bispeskov.

DSB og Banedanmark arbejder efter de samme tre beredskabsniveauer, niveau et, to og tre, når frost og sne sætter ind. I øjeblikket er DSB i niveau 1.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 16. januar 2014**

(JSL via BL)

Fr 17/1 2014

---

### **Til eksamen på nettet**

Lokomotivførerne på fjernbanen slipper fremover for papir og blyant, når de hvert tredje år skal til den obligatoriske eksamen for at beholde licensen til at køre tog. Eksamen er kommet på nettet, og både lokomotivfører og instruktør får med det samme at vide, om prøvet er bestået.

Indholdet og formen i det nye efteruddannelsessystem er lavet i tæt samarbejde med lokomotivinstruktørerne og de faglige organisationer og er godkendt af Jernbanesikkerhed. 600 af de i alt 1200 lokomotivførere har allerede været inde på siderne og nærstuderet mulighederne.

Den elektroniske platform supplerer tilgangen til efteruddannelse og gør prøveafholdelsen mere enkel, fortæller lokomotivinstruktør Jørgen Hjorth, der har været med i udviklingen af det nye system.

”Tidligere satte de enkelte depoter selv prøverne sammen ud fra en overordnet pulje af spørgsmål, og det var derfor forskelligt fra landsdel til landsdel afhængig af det lokale materiel og strækninger, hvordan prøverne så ud. Nu er prøven ens, det er det samme, der bliver undervist i i hele landet og alle lokomotivførerne får en fælles reference,” siger Jørgen Hjorth.

Som et tilbud til lokomotivførerne har vi gjort hele pensummet frit tilgængeligt på portalen, så lokomotivførerne, når de har lyst, kan gå ind og holde deres viden opdateret, fortæller lokomotivinstruktør Kasper Eliassen, der også har deltaget i udviklingen af efteruddannelsen:

”Nu kan lokomotivførerne løbende holde sig ajour med viden om materieteknik og SR-infrastruktur på nettet, og nemt tjekke reglerne og øve sig i dem, hvis der er noget, de er i tvivl om. Meningen er, at det også skal give en positiv effekt på sikkerheden i det daglige arbejde,” siger han.

Klargøringsfolkene er også begyndt at bruge det nye efteruddannelsessystem i et pilotprojekt.

Pensum ligger under Banedanmarks e-læringsportal. Pensum (eksklusiv Eksamensdelen) er tilgængelig for alle. Har du lyst til at kigge med så kig med her

## Nye billetpriser fra søndag den 19. januar 2014

Den 19. januar 2014 justerer DSB og Arriva priserne på billetter og kort. Den gennemsnitlige stigning er på 1,3 procent. På Pendlerkort stiger priserne i gennemsnit med 2,5 procent, hvilket er lidt mere end priserne generelt.

"Til gengæld har DSB og Arriva i en fireårig periode fra 2008 til 2011 valgte at tilgodese pendlerne ved at fastfryse priserne på Pendlerkort, så stigningen kommer på et tidspunkt, hvor vi går fra et lavt niveau," siger DSB's chef for salg og produktmarketing Christian Linnelyst.

Det er forretnings- og produktchef i Arriva Tog A/S Thomas Rosendal enig i og fremhæver, at Pendlerkort fortsat er meget attraktivt prissat.

"Sammenlignet med kunder, der rejser på almindelige kontantbilletter, får kunderne med Pendlerkort hver måned cirka 65 procent rabat. Dermed er Pendlerkort prismæssigt et af de mest attraktive valg, vi har at tilbyde kunderne," siger han.

### Priseksempler:

Enkeltbilletter mellem Odense og København H

2013: 269 kr.

2014: 276 kr.

Enkeltbilletter mellem Herning og Aarhus H

2013: 134 kr.

2014: 138 kr.

Pendlerkort mellem Odense og København i 30 dage

2013: 3.970 kr.

2014: 4.070 kr.

Prisstigning på 100 kr. svarende til 2,5 procent.

Pris per rejse ved 44 rejser månedligt: 92,5 kr.

Pendlerkort mellem Herning og Aarhus H i 30 dage

2013: 1.980 kr.

2014: 2.030 kr.

Prisstigning på 50 kr. svarende til 2,5 procent.

Pris per rejse ved 44 rejser månedligt: 46,14 kr.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 17. januar 2014**

(JSL via BL)

Ma 20/1 2014

---

## Hovedstadens S-tog er i verdensklasse

De københavnske S-togspassagerer blev i 2013 transporteret med den højeste rettidighed i fem år. 96,7 procent af S-togene ankom eller afgik sidste år til tiden, og dermed forbedrer S-tog resultatet fra året før med 0,7 procentpoint. En forbedring, der er sket på trods af årets udfordringer med blandt andet to store storme og en række sporarbejder.

Også antallet af aflysninger blev holdt på et lavt niveau: Pålideligheden overholdt med 97,5 procent kontrakten med staten. Hvis man korrigerer tallet for hændelser uden for DSB's indflydelse – force majeure – så som de nævnte storme, en bombetrussel på Københavns hovedbanegård og en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse, var pålideligheden 98,2 procent.

"Det vidner om en flot indsats af vores medarbejdere, når vi sammen med Banedanmark har kunnet levere så flot en rettidighed og pålidelighed i et år præget af både storme og sporarbejder," siger Anders Egehus, direktør for Operation i DSB og ansvarlig for den daglige togdrift.

### Papir på de gode resultater

Det gode årsresultat er ikke tilfældigt: de københavnske S-tog er i verdensklasse når det gælder rettidighed, effektivitet og energiforbrug. Og S-tog har papir på det. DSB S-tog har siden 2010 deltaget i et internationalt samarbejde kaldet ISBeRG, som sammenligner 14 togselskaber, der driver storbytrafik i USA, Australien, Asien og Europa.

Benchmark-sammenligningerne foretages af Imperial College i London – og den seneste opgørelse, der bygger på tal fra 2012 placerer S-tog på en tredjeplads, når det gælder rettidighed. S-tog er næstbedst når det handler om effektivitet opgjort som omkostninger pr. togkilometer. Prisen for en togkilometer hos S-tog er 93 kr. – svarende til 37 % procent af gennemsnittet for de andre selskaber i ISBeRG undersøgelsen.

"Det er resultatet af, at S-tog siden 2008 har effektiviseret og reduceret omkostningerne samtidig med, at vi i dag kører flere togkilometer," siger Anders Egehus.

### **Reduceret energiforbrug**

I perioden 2008-2012, som ISBeRG samarbejdet dækker, har S-tog reduceret energiforbruget beregnet som MWh per million passager km med 13 %. Også her ligger S-tog i top-3 sammenlignet med de andre selskaber. S-tog forbruger kun omkring halvdelen af den energi pr passager km som ISBeRG gennemsnittet forbruger.

"Sammenligningerne med andre lignende togselskaber betyder, at vi hele tiden kan måle, om vi kører optimalt og bruger vores ressourcer bedst muligt. Det er et samarbejde, der giver os stor værdi og viden i det målrettede arbejde for flere og bedre tog til tiden," siger Anders Egehus.

...

### **DSB fastholder historisk høj rettidighed i 2013**

2013 blev et godt år for rettidigheden for DSB på trods af hårde odds. Hele 92,9 procent af alle Fjern- & Regionaltog ankom og kørte til tiden i et år, hvor både vejr og sporarbejder medførte store udfordringer for togtrafikken. Selv om det er en tilbagegang på 1,4 procentpoint i forhold til rekordåret 2012 – er der tale om det næstbedste resultat for Fjern & Regionaltogene i mere end 10 år.

Også DSB Øresund kom samlet set godt igennem 2013 med en togrettidighed inklusive aflysninger på 90,5 % og forbedrede dermed sidste års resultat med 0,2 procentpoint.

"Det vidner om en flot indsats af vores medarbejdere, når vi sammen med Banedanmark har kunnet levere så god en rettidighed i et år præget af både storme og sporarbejder", siger Anders Egehus, Direktør for Operation i DSB og ansvarlig for den daglige togdrift.

En række hændelser uden for DSB's indflydelse, force majeure, påvirkede rettidigheden og især pålideligheden sidste år. De to store storme Allan og Bodil, en bombetrussel på Københavns hovedbanegård og en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse betød at antallet af togaflysninger steg sidste år i forhold til 2012.

For Fjern & Regionaltog blev pålideligheden 98,4 – men korrigerer man for den omtalte force majeure, er resultatet 99,1 og dermed meget tæt på kontraktmålet med staten på 99,3 %.

Øresund har ikke pålidelighed som et særskilt kontraktmål – men kom igennem året med en pålidelighed uden korrektioner for force majeure på 97,2 % og med korrektioner på 97,9 %

"Årsresultatet for 2013 sætter barren højt for, hvad man forventer at DSB, når det gælder tog til tiden. Det er en opgave, vi også vil gøre alt for at lykkes med i det kommende år, men jeg vil gerne understrege, at der venter udfordringer forude i form af blandt andet store sporarbejder henover sommeren", slutter Anders Egehus.

...

Kilde: DSB Intranet, **mandag 20. januar 2014**  
(JSL via BL)

Fr 24/1 2014

---

### **Ekstra hænder i Herning**

Håndboldfans indtager i disse dage Herning, og når de kommer til byen med tog, bliver de mødt af en station, der skinner lidt mere end sædvanligt. Serviceteamet har nemlig 40-årige førtidspensionist Hans Henrik Østergaard gående som praktikant i fire uger. Og han hjælper med nogle af de rengøringsopgaver, der dårligt er tid til i det daglige.

Hans Henrik Østergaard har udfordringer med at varetage et normalt job, men han vil gerne have noget at stå op til om morgenen. Så nu prøver han sig selv af sammen med DSB. Han har selv bedt om at komme i jobtræning hos DSB, og servicefolkene i Herning har budt ham velkommen.

"Alle har fortjent en chance. Vi er indstillet på, at nogle opgaver tager lidt længere tid, fordi vi skal hjælpe ham med at udføre dem. Men efterhånden som han kommer ind i rutinerne, får vi også tid til noget af det, vi normalt ikke når omkring. Han skal hjælpes i gang, men han har masser af gå-på-mod og han er engageret, så det går godt," siger Hasse Rasmussen, lokal teamleder.

Det kniber vist lidt med begejstringen for at komme tidligt op hos Hans Henrik, men ellers er det rart at være i gang, fortæller han.

"Jeg vil hellere arbejde ude end at sidde på en fabrik, og jeg synes, det er udmærket at være her. Jeg interesserer mig for tog, så jeg vil gerne arbejde i DSB," siger han.

Servicefolkene i det vestjyske har også en 18-årig praktikant med asperger syndrom med som praktikant i en periode, og den sociale ansvarlighed og plads til mangfoldighed er helt i tråd med DSB's overordnede linje, fortæller personaledirektør Inger Ørum Kirk.

"Vi skal sætte stærke hold. Og vi skal lade os overraske af, hvem der kan udgøre det stærke hold. Personer med autisme har for eksempel ofte nogle særlige egenskaber i forhold til hukommelse, detaljefokus og vedholdenhed, som DSB måske med fordel kan anvende. Det er de enkelte ledere i DSB, som kan vurdere, om der er forretningsmæssige fordele i at tage en praktikant, der skal øve sig på jobsituationen," siger hun.

## **Kh får nye lejere**

DSB 1' Loungen på Københavns Hovedbanegård er flyttet fra stuen til første sal. Det sker som et led i omrokering af lokaler og lejere på Kh, hvor den internationale kaffekæde Starbucks overtager de attraktive lokaler i stuen

"Vi så en oplagt mulighed for at flytte loungen op på 1. sal, hvor lejen er en 1/10 af lejeniveauet i stuen/hallen. Med denne øvelse har vi øget lejeindtægter markant ved at udleje lokalerne Loungen fraflyttede ud til forretninger," siger Jan Joensen, der er DSB's udlejningschef.

Lejen for lokalerne på Hovedbanen ligger i dag tilnærmelsesvis på niveau med lejen for en forretning på Strøget. Det er der en god grund til, for på et helt år er der i gennemsnit flere mennesker, der passerer gennem Kh end der er på strøget. Når Metroen står færdig i 2018 vil der være yderligere en stigning på ca. 50 % flere kunder.

"Vi arbejder hele tiden på at optimere vores indtægter på baggrund af de kvadratmeter, vi råder over. Da vi i 2012 erfarede, at Boligbutikken, der lejede lokalerne over posthuset overvejede at lukke, var vi hurtige på aftrækkeren og gik i dialog med dem mht. overtagelse af lokalerne," siger Jan Joensen.

## **Kunderne er tilfredse med ny lounge**

"Kunderne har udvist stor begejstring for den nye lounge. Blandt andet fordi de nu kan se udover hele banegårdstorvet," siger forretningsleder på Kh Susanne Reese Hansen.

Der er ca. 130-150 daglige brugere af Loungen.

## **Ny Starbucks og mere lagkage**

Det bliver en Starbucks café, der til maj åbner i DSB 1' Loungen gamle lokaler. Det er Select Service Partner (SSP), der driver flere forretninger på Kh, blandt andet Uppercrust, O'learys og Ritazza, der skal drive den nye Starbucks café på Hovedbanegården.

Ritazza lukker og Lagkagehuset får i den anledning mulighed for at overtage en del af de lokaler, som Ritazza efterlader sig. I samme omfang vil en del af de lokaler Ritazza fraflytter tilgå en ny indgang til Hovedbanegården. Det skal være med til at ændre og fordele kundestrømmene i hallen.

"På Østerport Station har kunderne været glade for den Baresso, der ligger på stationen. Derfor ville vi gerne tilføje en kaffebar til Kh, og et internationalt brand som Starbucks er med til at højne niveauet for Hovedbanegården," siger udlejningschef Jan Joensen

Kilde: DSB Intranet, **fredag 24. januar 2014**  
(JSL via BL)