

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 6. februar 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>  
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

### DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

To 26/1 2012

#### Tre billeder af måletog i Nordvestjylland

Dagens to-tre fotoopgaver **Bu-Ho** og **Str-Vp** er udtænkt efter følgende plan:

BM 8331 (Es-Fh), MY 200, 100 km/t.

Es 7.24, Lm (8.17)-9.24, Uf 46½, Bu 58, Ho 10.07-41½, Hm 37½, Str 54-11.14, Vp 25, Fh 16.45.

#### Str

Ifølge den elektroniske graf for i dag kan tog 8331 afgang før tid fra **Lm** (Lem), hvor tiderne er (8.17)-9.24. Det vil have betydning for det planlagte strækningsfoto **Bu → Ho**.

**Kl. 8.55** afklares problemstilling i **kmp Str**, da tog 8331 ikke er afgang.

**Kl. 8.59** (±0) afgang med tog 5218 (Str-Sj) kørt af AR AR 2048.

#### Bu-Ho

**Kl. 9.32** (+½) an **Bu** i km 174,2 med tog 5218, der burde krydse tog 8331 i **Uf** (Ulfborg).

#### Detaljeret planlægning

Der er 26 minutter til, tog 8331 skal passere **Bu**. Formiddagssolen indbyder til et billede ved ovk 346 i km 175,5 ved det gamle ledvogterhus og granskoven bagved. Der er 15-17 m/s SØ-vind, så når måletoget er passeret kl. 10, vil det koste sved at cykle de 11,1 km til **Ho** for at fotografere det inden det afgang kl. 10.41½. Cykelhastigheden ligger på 15 km/t. på vandret vej med ryggen bukket ned mod styret; 20 km/t. når træer lær. Dét vil ikke kunne nås. Det efterfølgende tog RA 5219 (Sj-Str) skal afgang fra **Bu** kl. 9.44. Knap tre kvarter at vente i blæsende kulde ...

*Bedre at motionere til **Ho**, for måske kunne tog 8331 nås at fotografere fra **Ringvejen 11** over banen?* Der vil være 42 minutter til omkring 13 km = 19 km/t. i snit.

Hvis tog 8331 IKKE nås, vil tog 5219 kunne påstiges i **Ho** i stedet for i **Bu**. Tog 5219 forlades i **Hm**.

#### Bu-Ho

Et passende sted med 12 vindmøller som baggrund genfindes, og chancen for dækkende biler i forgrunden på **Burvej 509** må tages.

**Kl. 10.02½** passerer en brun MX + Rs + **gul UFM 120** + Rs.

Nu er der 39 minutter til afgang fra **Ho** = 20 km/t. i snit. Det kan nok lige nås, da hastigheden inde **Ho** med læende træer vil kunne være højere end de 15 km/t. i åbent land.

#### Ho

Den hårde modvind bremser konstant hen ad **Døesvej**. Lidt humørløft fås ved at overhale andre cyklister. Bare det **røde** trafiklys snart skifter! Det er tæt på ...

**Kl. 10.41** nås **Ringvejen 11** over banen.

**Kl. 10.44** (-2) passerer DSBM MX 1001 (b) med måletoget det nordlige I-signal. Puha, så er der tid til liste ind til spor 2, hvorfra tog 5219 skal afgang 9.55 – om 11 minutter.

**Kl. 10.53** skal der lige tages et billede af en **gul** lastbil 668, hvor den på gummihjul er hævet om skinnerne i spor 4. Den forreste aksel med jernbanehjul og bogie bagerst får den til at svæve.

**Kl. 10.55-57** (-1/-2) gør tog 5219 ophold.

#### Hm

**Kl. 11.03½-04** (-2½/-2½) standsning. Om 10 minutter skal tog 8331 afgang fra **Str**, og der er 4 km at cykle ad **Sofienlundvej** til ovk 141 **Str-Vp**. Det er tidligere lykkedes at fotografere Cheminovagodstoget ved ovk 141 og så efter en hurtig cykeltur at nå det igen ved I-signalet til **Hm**. Derfor burde det også kunne lade sig gøre i dag trods vejrliget.

#### Str-Vp

Ankomst 4 minutter på toppen klitterne fra Litorinahavet. Se hvor lille Danmark var på

**Kl. 11.18** er der det blødeste solskin, da MX 1001 + Rs + **gul UFM 120** + Rs passerer ovk 141 på vej mod **Fh**. Det var den sidste dag, før sneen faldt. Over middag gik turen atter til **Ho**, idet der var et par ærinder at ordne, så 30 km lang blev cykelturen på denne klarfrostdag.

(BL)

Lø 28/1 2012

## Hvor bliver måletog 8335 af?

*Dagens to fotoopgaver er at fastfryse (intet problem i denne ægte vinter):*

Tog BM 8335 (Hr-Ho), MY 200, 100 km/t. Hr 8.15, Uu 30½, Ts (36)-40, Ho 8.48.

Tog BM 8336 (Ho-GI), MY 200, 100 km/t. Ho 9.41, Ts 48½, Uu 53½, Id 58½, GI 14.30.

Ifølge almanakken <http://www.nakskov-gym.dk/almadk/almadk.aspx> skal solopgang finde sted kl. 8.30 i **Ts**, så næsen er sat op efter et solopgangsbillede af tog 8335 ved ovk 15 og de flade marker Ø for. Denne morgen småsner det, så **Uu** bruges som redningsplanke.

**Kl. 7.20½** (-3½) afgang **Str** med DSB MR 4075+75 tog RV 3724 (Str-Fa).

## Uu

**Kl. 7.50½** (-5) ankomst til **Uu**. Heldigvis er der lidt (fjern)varme i den gamle toiletbygning, der stadig har ét toilet. Det er stadig mørkt, men det begynder at lysne.

**Kl. 8.17** er der 1 sekund bl. 8 til at fotografere træstatuen ved det nedlagte posthus i stationsbygningen.

**Kl. 8.23** (-2½) er der lys til 1/57 på 800 iso af DSB MR 4024+24 tog RV 3715 (Fa-Str). 7 minut til passage af måletog, og det lysner langsomt.

**Kl. 8.38** (-8) ankommer i spor 2 med tog 8335 bestående af DSBM MX 1001 + DB 390 9 373-3 Rs<sup>684</sup> + **UFM 120 300010 Fr.T. Regntuij** + 390 8 742-0 Rs<sup>684</sup>. Da måletoget er -8, skal tog L 724 (Ti-Fa) åbenbart krydses her i stedet for i **Ts**. Passagetiden i **Ts** for tog 724 er 8.40, hvis det er rettidigt.

Cyklen parkeres igen på den dobbelte ståfod samme sted som ved lørdagstoget 3715, og så er der lys til 1/9 bl. 4.9 på 100 iso med sadlen som fotostativ. Der er gennemkørsel for 724, og pass. står og venter på tog 724 kl. 8.45½., så ovk 17 krydses fluks, for nu gælder det det ønskede strækingsfoto. Fotostederne mellem **Uu** i km 17,7 og **LuJ** (Lundby Jylland) i km 15,2 er ikke noget særligt, men kan bruges til lange godstog.

**Kl. 8.(51)** (-6½) passerer tog 724 det fremskudte signal til **Uu**. Her er et fotohul mellem to træer i et læhegn: forgrund.

**Kl. 8.(55)** ses de to sidste hvide blink i overkørselssignalet til ovk 37 skifte til **brandgult**, og elektronikken er skudklar, men ingen MX dukker op. *Faldt udkørslen, og skal tog 8335 køre på sigt **Uu-Ts**?*

Tiden går. I den kraftige østenvind med snefnug af og til kan MX'ens GM-motor høres ganske tydeligt gå i tomgang, selv om der er 1 km ind til stationen!

**Kl. 9.10** høres lyden for sidste gang. *Tør fotostedet forlades?* Der er nu kun 10 minutter til tog RV 3717 (Fa-Str) skal afgå, og så tæt på dets afgang afsendes tog 8335 nok ikke.

Under cykelturen ad **Lundbyvej** ind til ovk 37 kan banen ses næsten uafbrudt, men det er ikke en sommerformiddag, hvor fotoapparatet hænger i en rem om halsen, mens der ræses på racercyklen ind til stationen for at se, hvad der sker. Næ, det frostsarte kamera med batterier, der ikke bryder sig om frostvejr, holdes varmt ind i den **orange** PBS-kedeldragt, og de tykke vanter skal først af, hvis MX-toget skulle dukke op. Massefylden af modvindsfrostluften er meget større end den varme sommerluft, så ved samme, høje vindhastighed er køremodstanden betragteligt større.

**Kl. 9.(23)** ses fra **Vestergade** tog 3717 krydse ovk 37.

**Kl. 9.25** er **Uu** fuldstændig tom for tog. *Nej, returtoget 8336 er afgået og har måske krydset tog 3717 her eller i Id? Jeg skulle være cyklet små ti minutter før, så tog 8336 kunne ses, og hjemrejse kunne være sket med tog 3717!*

Øv, kun to stationsfotos blev det til i dag. Nu er der 55 minutter at vente i den "lunkne" ventosal. Heldigvis høres det varme vand senere at strømme, og rumtemperaturen stiger. *Måske nattesænkningstemperatururet stillet forkert?*

**Kl. 10.(23½-24)** (-4) kommer tog L 719 (Vj-Str) endelig med DSB MFB 5208+08.

**Kl. 10.50½** (-1½) slutter endelig – efter nøjagtig 3½ time – dagens udflugt.

(BL)

## Tog 7550 aflyst

I dag skulle der rejses fra **Str** til **Ab**, og da det er **onsdag**, og fiskeolietoget kører på **onsdage** fra **SkG** til **Ar**, ville det kunne ses ved at rejse med et tog 59 minutter før end planlagt.

### Lg

Tog RA 5452 (Str-Ar) med AR AR 1007 ankommer til **Lg** 15.08 (-1½), fordi indkørselssignalet viste "Stop". Afgang 15.12 (±0).

Der vil stadig være sol i sydvesthjørnet af stationen kl. 15.(51)-58, når tog G 7550 (Fh-Ar) forhåbentlig skal overhales. De to mænd i **kmp Lg** kan desværre fortælle, at tog G 7550 er **aflyst** i dag. Toget kører kun hver anden **onsdag**. Det må være i lige uger. Solens bløde lys, de snedækkede perroner og sporareal må fotograferes, så i løbet af kort tid bliver det til tre gevinster kørende mod S hhv. V ved den røde murstenskommandopost.

DSB	<u>MR</u>	<u>4016+16</u>	3952	Lg	15.31	Til Ar - 1
AR	<u>AR</u>	<u>2042</u>	5465	Lg	15.37½	Til Str ±0
AR	<u>AR</u>	<u>2044</u>	5454	Lg	15.43	Til Ar - ½

Undervejs fra **Lg** (-5½) til **Ab** med tog RV 3941 (Ar-Lih) rødmer himlen efter solnedgang, og blåsorte skyer driver atter ønsker om flere billeder af en MR-lokaltog i **Sø** (Skørping) i nat.

### Sø

DSB MR 4024+24 + 4045+45 standser i **Sø** kl. 17.32-32½ (-3), og i spor 1 holder fotomodellen DSB MR 4038+38 klar. Der er drivende blåsorte skyer på en blå aftenhimmel. Borgerligt tussmørke er lige skiftet til nautisk tussmørke. Togsættet er sat til fremmednet, da det holder i spor 1 fra kl. 17.09 til afgang som tog RV 3149 (Sø-Lih) kl. 18.00. Lkf sidder og læser i førerrummet, og dørene i den bidende kulde er lukkede. Lys til 8 sekunder bl. 8 på 100 iso.

Der også et motiv oppe fra **Sverriggårdsvej**, hvor lysene i MR 4038 ses, de drivende skyer og gule lys i tre vinduer i en hus ovre på **Egholmsvej** sætter dybde i aftenmotivet. Også vandtårnet og stationen set ovre fra **Sø Bibliotek** er et godt motiv med det mørke skyer mod den efterhånden ikke mere røde himmel. Problemet at få ti sekunder i "fotofred" til at eksponere, for der kører mange biler ad **Sverriggårdsvej**, og bilers lys, når de krydser ovk 453 i km 222,0, kan ses mellem vandtårnet og stationsbygningen. To veje skal således være bilfrie.

Et par minutter før afgang kl. 18.00 for tog 3149 er fotoarbejdet færdigt, og der iles om bord. Kun én passager mere sidder i MRD'en. En god fotodag er slut.

(BL)

To 2/2 2012

## Megen rg i Hr

Ved ankomsten til spor 1 kl. 17.49 (-2) ses fra perron 1 en masse lukkede godsvogne blive trykket tilbage ovre på pladsen, og tælleapparatet starter per refleks. I mørket er det dog svært at kende forskel på enkeltvogne og dobbeltvogne (fast sammenkoblede) gsv., men omkring 30 er facit. Det er tog CG 7201 (Pa-Hr), der kører torsdage, har ankomst til Hr 17.38, og skal bestå af MX + T66 med 1.000 tons.

I mørket kan lokomotivnumrene ikke læses, men det kan være CFL MX 1029 (b) + HCTOR T43H 215 gråmalet.

Efter at have sat vognene, kører forspandet frem og mod V. Lidt efter passerer der godsvogne i mørket på den fjerne side af perron 2 godsvogne. Hov, en containertankvogn; det må være Cheminovagodstoget. Nej, for forspandet er i mørket udskiftet en MZ<sup>VI</sup> Kinderüberraschung! To godstog til stede på én gang. Det er tog G 7515 (Pa-Hr), an cirka + 45.

– *Hvornår kommer så det ægte Cheminovagodstog?* <sup>1)</sup>

Det ses desværre ikke, for opholdet i **Hr** varede kun til afgang med tog IC 751 (Vj-Str), ophold 18.00-04½ (+2/-1½).

(BL)

Lø 4/2 2012

## ME-InterCityLyntog i Ar

**Kl. 14.13½** (+1½) ankommer AR AR 1018 med tog RA 5444 (Str-Ar) i **spor 1**.

**Kl. 14.22** (-2) ankommer DSB MFA 5055+55 med tog ICL 44 (Fh-Ar) "ovenpå" i **spor 2**.

**Kl. 14.24½** rg MFB 5255+55 ud mod P-risten fra **spor 2**.

<sup>1)</sup> Tog G 7519 (Vem-Hr) har ankomst 19.42.

**Kl. 14.28** (±0) afgår DSB ABs 7902+Bk 7808+B 7732+7702 + DSB ME 1527 som tog ICL 8044 (Ar-Kh) fra **spor 3** med pass. fra tog 44.

Det standser kun i **Vj** 15.12-13, **Fa** 15.29-31, **Od** 16.02-04 og har ankomst **Kh** 17.22.

**Kl. 14.58** (±0) afgår AR AR 1018 som tog RA 5463 (Ar-Str) fra **spor 2**.

(BL)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Sø 29/1 2012

### Snebilleder på Sjælland

Omkring **Næ** var der faldet ca. 3-5 cm sne i løbet af natten, så jeg benyttede lejligheden til at få taget nogle snebillede først i **Næ** med DSB ME 1525 på vej til **Kk** og DSB ME 1532 til **Nf**. Derefter gik turen til **OI** (Holme Olstrup), hvor DSB MR 4041 kom.

(KP via BL)

Ma 30/1 2012

### Måletoget i Næ

I dag skulle DSBM MX 1001 komme med UFM 120 til **Næ** som BM 8345 (Ro-Næ) sammen med to Rs-vogne som bremsevogne, hvor så at UFM 120 selv skulle køre til **Rf** som Bm 238425 (Næ-Rf). Men grundet problemer på **Nordvestbanen**, hvor den tidligere på dagen havde kørt, og problemer med UFM 120 i **Ro**, blev den ca. 3 timer forsinket, da den ankom til **Næ**.

JSL og jeg havde taget ud til **Gødstrup** mellem **HZ** (Haslev) og **OI** (Holme Olstrup) for at se den, men da den var meget forsinket, og JSL skulle på arbejde, måtte vi droppe det. I stedet fik vi dog nogle MR i det herlige vintervejr.

Senere tog jeg så ned til stationen for at se MX 1001, og der holdt den i tomgang i spor 6 i **Næ** uden UFM 120.

(KP via BL)

To 2/3 2012

### Næ-lokoførers torsdagsoplevelser

I dag kørte jeg først RØ 3426/2423 (Næ-Ro-Næ) med DSB MR sæt 41. Toget før mig – RØ 2424 – var blevet aflyst på grund af gearproblemer på DSB MR sæt 07. Problemerne bevirkede, at motoren gik i stå. Da der kom liv i motoren igen, blev toget sendt tomt via **Rg**, men stadig som RØ 2424.

På vej til **Rg** døde den fire gange og kørte retur til **Næ** med ukendt tognummer, og RØ 3421 (Ro-Næ) blev aflyst. RØ 3434, som jeg skulle have krydset i **OI**, kom aldrig, så yderligere et togpar har nok været aflyst.

MR sæt 07 havde gearfejl allerede for nogle dage siden, men tilsyneladende har "man" troet, der kom en healer forbi i nattens løb og prøvet en gang til. (Det gik faktisk også på første dobbelttur).

Klokken 10:25 holdt RSC MK 624 med en AAE/DB Habbi.. og DB Habbills<sup>346</sup> 31-80-277 7 004-5 samt en læsset DB Roos-t og en DB Snps<sup>719</sup> ved vognvægten i **Kj**. Her vejes regelmæssigt vogne.

RSC MZ 1457 holdt med nogle tomme vogne.

På vej tilbage efter første tur til **Ro** stod klokken 10:21 MZ 1457 + 4 AAE/DB Habbi... + DB Habbills 346 31-80-277 7 041-7 + 2 DB Roos-t + 2 VTG Zans i **Kj** oprangeret til at køre mod **Ro**, men uden tændt frontlys.

Ud over Holship, der modtager Ytong-byggematerialer på **Nordhavnen**, modtager DK1 Logistics A/S bl.a. importgods fra **Italien**, der losses inde på Junckers område.

Ved Contec Rail i **Kj** står nu også T 51, den **gule** ex. Skagensbane-Köf.

### Ro

I **Ro** stod RailCare MY 1134 parkeret på et spor mellem FC og **mdt Ro**, og inde i remisen stod DSBM MY 1101, og der har den vist stået et par uger.

### Næ

I **Næ** stod DSB ME 1508 med 4 DD i spor 6 og blev brugt til Brush Up af en håndfuld af depotets lokomotivførere. Den tomme stamme var kommet til **Næ** som M 8313 (Kh 9:09 – Næ 10:06) og returnerede som M 8340 (Næ 15:10 – Kh 16:34), men forlod **Næ** ved 14:30-tiden. Disse tog er også tillyst den **tirsdag 7.**, **torsdag 9.** og **tirsdag 14. februar 2012.**

(JSL via BL)

**Godstogstræf i Hr på torsdage**

Tog CG 7201 (Pa-Hr)	To	MX + Class 66 1000, 100 km/t., Pa 14.02, Kd 15.07½, Fa 15.25-27, Bk (38)-16.03, Vj 15, JI (30)-46 toglængde maks. 586 m, Bb 17.(13)-19, Hr 17.38.
Tog CG 7202 (Hr-Pa)	To	MX + Class 66 200, 120 km/t., Hr 19.28, Ty (43)-47, JI 20.(13)-18, maks. 586 m, Vj 30½, Fa (46)-48, Kd 21.02, Pa 22.03.
Tog G 7515 (Fa-Hr)	Ma-To	Fa-Vj MZ 2000, Vj-Hr MZ 1200, 100 km/t., Fa 16.24, Vj 49-17.07, JI (30)-47 toglængde maks. 586 m, Bb 18.(14)-19, Hr 18.40.
Tog G 7519 (Vem-Hr)	Ma og To	MY 800, 100 km/t., Vem 18.10, Rj 34½, Lm (45)-49 toglængde maks. 200 m, Sj 19.(01)-02, Hr 19.42.
Tog G 7520 (Hr-Fa)	Ma-To	Hr-Vj MZ 1000, Vj-Fa MZ 2000, 100 km/t., Hr 20.25, Bb 20.(44)-47, JI 21.(14)-17 toglængde maks. 586 m, Vj 21.32-22.20, Fa 22.44.
Tog G 7528 (Hr-Vem)	Ma og To	MY 700, 100 km/t., Hr 20.21, Bs (48)-52 maks. 287 m, Sj 21.(04)-05, Rj 26, Uf 42, Vem 21.49.

**Godstog i Hr på søndage**

Tog CG 7215 (Pa-Hr)	Sø	MZ 1000, 100 km/t., Pa 7.20, Sst 8.(04)-07, Vm (20)-27, Kd 41, Fa 57-59, Vj 9.19½, JI (35)-47 maks. 586 m, Bb 10.(12)-20, Hr 10.38.
Tog CG 7222 (Hr-Pa)	Sø	MZ 800, 100 km/t., Hr 12.25, Bb (43)-47, JI 13.(13)-17 toglængde maks. 586 m, Vj 30½, Fa 50-52, Kd 14.08, Pa 15.10.

**TKG 11 i Hr ændredes i**

Tog CM 7201 (Pa-Hr)	To	Togart ændret til CG, og fra MY 0 til 2 lok med 1000 tons. Ankomst 40 minutter senere.
Tog CG 7202 (Hr-Pa)	To	MY 300 ændret til MX + Class 66 200, fra 100 km/t. til 120 km/t. Afgangstid ændret fra 19.10 til 19.28.
Tog CG 7215 (Pa-Hr)	Sø	Ændret fra MY 600 til MZ 1000. Kører to timer tidligere.
Tog CG 7221 (Pa-Hr)	Sø	Pa 1.15, Fa 2.34, Vj 2.53½, Hr 3.50. Toget eksisterer <b>IKKE</b> mere.
Tog G 7515 (Fa-Hr)	Ma-To, Sø	Kører ikke Sø. Ankomst Hr 19.48 ændret til 18.40.
Tog G 7519 (Vem-Hr)	Ti og Fr	Løbedage ændrede til Ma og To. Tider er 12-11 timer senere lagt.
Tog CG 7222 (Hr-Pa)	Sø	MY 0, 120 km/t. ændret til MZ 800, 100 km/t. Kører en time før.
Tog CF 7224 (Hr-Pa)	Sø	Hr 4.47, Vj 5.36½, Pa 7.05. Toget eksisterer <b>IKKE</b> mere.
Tog G 7520 (Hr-Fa)	Ma-To, Sø	Kører ikke Sø. Afgang ændret fra 22.50 til 20.25.
Tog G 7528 (Hr-Vem)	Ti og Fr	Løbedage ændrede til Ma og To. Tider er 11 timer senere lagt.

Kilde: **TKG 12**, søndag 11. december 2011 – lørdag 8. december 2012  
(BL)



Læs den spændende artikel om genvordighederne og driften af mergelbanen i medlemsbladet fra Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer. Der har været og følger spændende artikler om glemte sidebaner.

Meld dig ind i foreningen ved generalforsamlingen, **onsdag 29. februar 2012** kl. 19.00 på **Str Museum**.  
(BL)

## FASTE ANLÆG

/1 2012

---

### Depot info Vest

Information til lokomotivførere i Esbjerg, Varde, Skjern og Herning depoter. ...

#### Varde

Strukturen i kørslen fra 1. juli bliver formentlig således, at de fleste tog, (mandage til fredage frem til ca. kl. 16), fra Nr. Nebel fortsætter til Esbjerg, og omvendt, og i weekenden de fleste tog i begge retninger.

#### Togsæt

Den nye vaskemaskine er i gang i Struer. Se evt. før/efter fotos på stuerne. Den nye fungerer efter samme princip som den gamle mht., at toget holder stille under vask undtaget mht. portåbning.

#### Esbjerg

Der må ikke vaskes i Esbjerg, da aftalen vedrørende benyttelse af vaskemaskinen er ophørt.

Kilde: Depot info Vest, nr. 11/12, **januar 2012**

Vaskemaskinen i **Str** i spor 105, blev taget i brug **tirsdag 24. januar 2012**.

(BL)

To 29/1 2012

---

### Snesituationen på Thybanen

I dag gennemkøres Thybanen med tog 5535 (Str-Ti) for at se efter snedriver.

Der ligger sne over skinnerne i overkørsler, hvor sneen aflejres i rillerne.

I km 32,4 **Ln-Yd** (Lyngs-Ydby), hvor Arriva kørte fast én gang og DSB to gange, har nordøstenvinden lagt driver en meter ud fra markanten, men de er stadig en meter til højre skinne.

Resten af banen er ikke "truet".

(BL)

Ma 30/1 2012

---

### Pakhus i Str fik repareret tagpap

*En del af taget på DSB's tidligere godsekspedition fik i efteråret 2011 nyt tagpap på. KN Tagdækning stod for arbejdet, Struer Museum og Støtteforeningen betalte. Foran bygningen ses to af museets jernbanevogne, postvognen og liggevognen. Foto KR.*

Kilde: Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer, nr. 1, 2012, side 1

(BL)

Ti 1/2 2012

---

### Straks indførte hastighedsnedsættelser

Måletog BM 8333 (Ab-Sj) gennemkørte en del af den **Østjyske Hovedbane fredag 27. januar 2012**. Først i dag er måleresultaterne blevet gennemgået, og der udsendes derefter straks La for dårlige steder. I Str-Ikf fortæller, at der staks kom La **80 Hs-Lg**! Der er over 97,2 km!

Senere på dagen udsendes der "**Rettelser til La**" gældende for

#### 24. Ar-Ab

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Mu	122,4	123,4-124,1	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Hn	131,8					
Ha	141,1	142,8-142,9	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Lg	154,3					

**24. Ab-Ar**

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Lg	154,3	143,2-142,9	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Hn	141,1					
Ha	141,1	139,1-137,9	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Hn	131,8					
Ha	141,1	133,5-132,6	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Hn	131,8					
Hn	131,8	129,1-128,0	80	Straks	24:00	Banens tilstand
Mu	122,4					

Kilde: "Rettelser til La" nr. 30 og 31, **onsdag 1. februar 2012**

I **Ar** gik der en stfs og delte "Rettelse til La nr. 30" ud til de lkf, der ikke uopfordret havde kvitteret for modtagelsen af denne. I **Lg** var der to stfs i **kmp Lg**, hvor den ene havde til opgave at gå ned med "Rettelse til La nr. 31" til lkf.

(BL)

On 2/2 2012

**La for strækning 24. Ar-Ab-Ar**

I dag er de i går straks opdagede "Banens tilstand" optaget i La. Der er nogle ikke tit sete årsager: UT-fejl. Der er kun skrevet La forekommende **Ar-Lg-Ab**,

**24. Ar-Ab**

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Mu	122,4	123,4-124,1	80	00.00	24.00	UT-fejl
Hn	131,8					
Ha	141,1	142,8-142,9	80	00.00	24.00	UT-fejl
Lg	154,3					
Ha	141,1	151,5-151,6	40	00.00	24.00	UT-fejl
Lg	154,3					

**24. Ab-Ar**

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Lg	154,3	143,2-142,9	80	00.00	24.00	UT-fejl
Hn	141,1					
Ha	141,1	139,1-137,9	80	00.00	24.00	UT-fejl
Hn	131,8					
Ha	141,1	133,5-132,6	80	00.00	24.00	UT-fejl
Hn	131,8					
Hn	131,8	129,1-128,0	80	00.00	24.00	UT-fejl
Mu	122,4					

Kilde: La for strækningen **24. Ar-Ab-Ab**, **onsdag 1. februar 2012**

(BL)



**Gul skilteskov mellem La og Sv**

Indtil **søndag 5. februar 2012** ser standsignalskoven således ud. (Begynd med at læse nedefra fra det fremskudte signal til La).

Kilde	Sted	Længde	Hast.	Fra og til
↑	Km 23,6-		▲ 120	Normal strækningshastighed.
↑ La	Km 23,5-23,6	0,1	□ 40	Banens tilstand lige før udgangssporskiftet.
↑	Km 23,2			<b>Sv</b>
↑	Km 22,7		▼ 40	
↑ TiB	Km 22,0-23,6	1,6	□ 100	Mellem de to stationsgrænser i <b>Sv</b> , dog er der pt.:
↑	Km 21,2		▼ 100	
↑	Km 20,1-22,0	1,9	▲ 120	Normal strækningshastighed.
↑ TiB	Km 19,4-20,1	0,7	□ 60	Forbi usikrede ovk 33-35.
↑	Km 18,6		▼ 60	
↑ TiB	Km 17,9-19,4	1,5	▲ 75	Slutter mellem ovk 32 og 33.
↑ La	Km 17,8-17,9	0,1	□ 40	Usikret ovk 31, der krydser spor 1 og 2 i <b>La</b> .
↑	Km 17,6			<b>La</b>
↑	Km 17,2		▼ 40	Standsignal 16.2.1 anbragt 600 m før
↑ TiB	Km 17,1-17,8	0,7	□ 75	Fortsætter til 19,4 med La 40 "indlagt" aht. til usikret ovk 31.
↑	Km 16,3		▼ 75	Begyndende ved I-signal til <b>La</b> .

– Kan du tælle, hvor mange gule standsignaler, der findes fra det fremskudte signal til **La** og til stationsgrænsen i vestenden af **Sv**?

Husk, at der foruden den firkantede, □-tavle 0,8 km før står en tilhørende ▼! I stedet for en ▲, kan der også forekomme en trekant med en anden farve: ▲!

**Det er derfor, at en lkf skal være særdeles godt strækningskendt.** Svaret findes senere.

**Dengang** strækningshastigheden var **100 km/t.**, stod der **INGEN gule** tavler! Indkørselshastigheden i **La** spor 1 var 50 km/t., og indgangssporskiftet havde (og stadig har) den rette del af sporskiftet ind til spor 1! Nu er den kun 40 km/t.

(BL)

Sø 5/2 2012

**Ovk 31 i km 17,9 i La tages i brug**

Ifølge La er der etableret understationsdrift til kl. 20.00 på grund af arbejde med ibrugtagning af ovk 31.

I TiB træder siderne 514-23 og 529f-3 i kraft i dag, hvor ovk 31 er indtegnet med bomanlæg, og derfor kan La 40 i km 17.8-17,9 bortfalde. **Men ...** kigges der i La for dag, står der gældende for kl. 00.00-24.00 La 40. **Årsag:**

Det kunne tyde på, at ovk 31 ikke med sikkerhed fungerer, som den skal.

Banes tilstand.  
Dårlig oversigt  
i ovk. Afstanden  
mellem standsignal  
16.2.1 og 16.2.2 er  
nedsat til 600 m.

**Den gule skilteskov mellem La og Sv vokser**

Læs nedefra:

Kilde	Sted	Længde	Hast.	Fra og til
↑	Km 23,6-		▲ 120	Normal strækningshastighed.
↑ La	Km 23,5-23,6	0,1	□ 40	Banens tilstand lige før udgangssporskiftet.
↑	Km 23,2			<b>Sv</b>
↑	Km 22,7		▼ 40	
↑ TiB	Km 22,0-23,6	1,6	□ 100	Mellem de to stationsgrænser i <b>Sv</b> , dog er der pt.:
↑	Km 21,2		▼ 100	
↑	Km 20,1-22,0	1,9	▲ 120	Normal strækningshastighed.
↑ TiB	Km 19,4-20,1	0,7	□ 60	Fra ovk 33-35.
↑	Km 18,6		▼ 60	
↑ TiB	Km 17,9-19,4	1,5	▲ 75	Slutter mellem usikret ovk 32 og 33.
↑ La	Km 17,8-17,9	0,1	□ 40	Ovk 31, der krydser spor 1 og 2 i <b>La</b> .
↑	Km 17,6			<b>La</b>

↑	TiB	Km 17,5-19,4	0,7	□	75	0,1 km før varslingsanlæg.
↑		Km 17,2		▽	40	Standsignal 16.2.1 anbragt 600 m før
↑	TiB	Km 17,1-17,8	0,7	□	100	Fortsætter til 19,4 med La 40 "indlagt" aht. til usikret ovk 31.
↑		Km 16,9		▽	75	Standsignal 16.2.1 anbragt 600 m før
↑		Km 16,3		▽	100	Begyndende ved I-signal til La.

– Hvor mange **gule** standsignaler kan du tælle? Svaret findes senere.

(BL)

To 9/2 2012

### Ovk 32, 33 og 35 La-Sv får bomanlæg

De 3 andre usikrede ovk i La (Laven), km 17,6, og mellem La og Sv (Svejbæk), km 23,2, bliver sikrede fra i dag. Overkørslerne får fælles overkørselssignal.

Ovk 32 km 18,9

Ovk 33 km 19,6

Ovk 35 km 20,1

Usikret ovk 34 blev nedlagt i **november 2011**, og vejen blev ført hen til ovk 33.

### Det tynder ud i skoven af **gule** skilte mellem La og Sv

Da der udsendes nye TiB-rettelsesblade **torsdag 9. februar 2012**, hvor ovk 32, 33 og 35 sikres denne dag, voves det at tegne den minimerede skilteskov. **Læs nedefra** for at få en rigtig køreretning.

	Kilde	Sted	Længde	Hast.	Fra og til
↑		Km 23,6-		▲	120 Normal strækningshastighed.
↑	La	Km 23,5-23,6	0,1	□	40 Banens tilstand lige før udgangssporskiftet.
↑		Km 23,2			Sv
↑		Km 22,7		▽	40
↑	TiB	Km 22,0-23,6	1,6	□	100 Mellem de to stationsgrænser i Sv, dog er der pt.:
↑		Km 21,2		▽	100
↑		Km 17,9-22,0	4,1	▲	120 Normal strækningshastighed.
		Km 17,6			La
↑	TiB	Km 17,1-17,9	0,8	□	100 Fortsætter til 19,4 med La 40 "indlagt" aht. til usikret ovk 31.
↑		Km 16,3		▽	100 Begyndende ved I-signal til La.

De tre svar er: Før søndag 5. februar 2012: 11, søndag 5. februar 2012 – onsdag 8. februar 2012: 13, fra torsdag 9. februar 2012: 6 gule.

(BL)

## UDLAND

To 2/3 2012

---

## Sverige

Ved årsskiftet stoppede SeaRail overførslen af (normalsporede) godsvogne mellem **Stockholm** og **Åbo**, og da der ikke er overført vogne fra **Travemünde** til **Åbo** siden 2008, er der kun forbindelse til **Finland** via **Haparanda!**

– Mon det betyder Ardagh Glass Holmegaard er stoppet med at læsse Laais'ere i **Rg**?  
(JSL via BL)

## DIVERSE

To 12/1 2012

---

## En lille bane i fremgang

Det følgende er en historie om det, der skulle være en dansk eksportsucces, men som aldrig nåede længere sydpå end Nakskov. Det er også en historie om en af landets mest rettidige togstrækninger, og om en lokalbane, der går foran og gør tingene før de store. Tag en tur med til Lolland, hvor rygraden i den kollektive trafik hedder Lollandsbanen.

Kilde: **Jernbane Tidende**, nr. 1/Februar 2012, side 4. Af Kaare Dybvad

### Tag en tur med til Lolland

Det kan gøres gratis på [http://www.djf.dk/portal/page/portal/jb/artikkel?element\\_id=7083](http://www.djf.dk/portal/page/portal/jb/artikkel?element_id=7083). Klik på **Fagbladet**, vælg JT 01/2012 og klik et par gange til side 4. Klik videre og blad frem til side 20, hvor artiklen **Moderne bybaner og nye arbejdspladser** også kan læses.

En genvej til at læse findes på **Forsiden** ved at klikke på

Læs mere

### Arkiv i pdf-format

Ønsker du at læse i eller gemme medlemsbladet i pdf-format, kan det lade sig gøre ved at klikke på **Jernbane Tidende**, **JT arkiv** og vælge de(t) aktuelle nummer/numre.

(BL)

Jernbane Tidende  
Nyeste nummer

On 29/2 2012

---

## Generalforsamling i Str

Generalforsamling i Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer, onsdag 29. februar 2011 kl. 19.00, Struer Museum, Søndergade 23, Struer.

Kilde: *Støtteforeningen for Jernbanemuseet i Struer*, nr. 1, 2012, side 5  
(BL)

## Designguide

Har du interesse i design, eller ønsker du at "bare" at skrive et navn korrekt, så er det en udførlig beretning at læse på <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=861>

Banedanmarks designguide er først og fremmest rettet mod eksterne designere og producenter, som Banedanmark rekvirerer opgaver hos.

Designguiden gennemgår de elementer, der tilsammen udgør den grafiske profil: Logo, farver, typografi, brevlinje og tryksager.

[Grundelementer Logo](#). 17 sider med illustrationer.

### Manglende korrektur

Da 3. udgave af Retskrivningsordbogen udkom **mandag 12. november 2001**, blev den ene af de to stavemåder af ordet "linje, linje" afskaffet, så siden da kan det kun skrives med bogstavet j: "linje".

Hvis ordet "brevlinje" er skrevet efter denne dato, er det stavet forkert.

på side 10-17. F.eks. står der på side 10:

"Mål: 210x297mm".

Der burde stå:

"Mål: 210 mm × 297 mm".

Der mangler flere mellemrum, "mm", og bogstavet "x" bør erstattes af det matematiske tegn for at gange/multiplicere "x" (lidt løftet over linje).

(BL)

To 2/2 2012



### Nye aftaler skal skabe større fleksibilitet og bedre økonomi i DSB

DSB's ledelse har siden efteråret arbejdet intensivt på at finde løsninger, der skal forbedre DSB's økonomi med en milliard kroner på årsplan inden 2015.

Det er nu lykkedes DSB's ledelse at indgå aftale med flere af de faglige organisationer om en række tiltag, der samlet skal resultere i en markant forbedring af DSB's økonomi for perioden 2012-2014. Samlet set har DSB planer, der skal forbedre økonomien med 440 millioner kroner på årsplan i løbet af de næste tre år og nedlægge omkring 1.000 stillinger, hvoraf hovedparten vil ske via naturlig afgang, frivillig fratrædelse eller omplacering i DSB. Herudover vil der løbende skulle drøftes yderligere besparelser og effektiviseringer.

Før jul blev der desuden indført en ny indkøbspolitik samt besluttet et salg af DSB's hovedsæde i København, og med de nye aftaler er der taget et stort skridt i retning mod at skabe en mere robust og bæredygtig økonomi i DSB, vurderer Jacob Kjær, økonomidirektør og konstitueret administrerende direktør i DSB:

"DSB har en presset økonomi, hvilket blandt andet skyldes et for højt omkostningsniveau. Med de nye aftaler har vi rammerne til at kunne reducere omkostningerne og skabe bedre balance i DSB's økonomi," siger han og fortsætter:

"Det har været vigtigt for DSB's ledelse og faglige organisationer at finde løsninger, der ikke går ud over kunderne og togdriften, og det mener vi i store træk er lykket," siger han. Allerede i tirsdags blev der indgået en aftale mellem DSB og FO Jernbanedrift om effektiviseringer og besparelser for i alt 75 millioner kroner over de næste tre år, hvilket omfatter en nedlæggelse af i alt 166 stillinger.

Nu er der blevet underskrevet en 1-årig aftale med den største fagforening i DSB, Dansk Jernbaneforbund (DJ), der repræsenterer cirka 4.400 af DSB's godt 10.000 medarbejdere, heriblandt lokomotivførere, stationsbetjente og togpersonale. Ifølge aftalen skal der reduceres for 167 millioner kroner i 2012, hvilket omfatter 368 stillinger. Dette vil ske gennem naturlig afgang, frivillig fratrædelse og omplacering, hvor medarbejdere tilbydes job andre steder i DSB. Samtidig skal der forhandles om en ny aftale med DJ for 2013-2014.

Aftalen med Dansk Jernbaneforbund omfatter en række nye og fleksible arbejds- og produktionsgange i den daglige togdrift. Det betyder blandt andet, at samme person i fremtiden skal billettere og sælge varer fra en ny og moderniseret salgsvogn i toget. I forhandlingerne har det været vigtigt at skabe nye og fleksible arbejdsgange, fortæller DSB's direktør for HR og Organisation, Lone Lindsby:

"Den nye aftale giver DSB en mere fleksibel og effektiv brug af personale og betyder, så vi kan arbejde enklere og smartere. På den måde kan vi være med til at udvikle DSB i en positiv og moderne retning," siger hun. Der skal også nedlægges stillinger og skabes bedre økonomi inden for det administrative område i DSB, hvor det samlede mål for de næste tre år er en forbedring af økonomien for cirka 200 millioner kroner, svarende til cirka 500 stillinger. Det vil ske ved en række tiltag, der skal skabe mere effektive processer og samlet set opnå en slankere administration. Samtidig er det blevet besluttet at reducere antallet af betjente salgssteder, da flere og flere kunder køber billet via DSB's hjemmeside eller bruger mobilbilletter.

På det administrative område har DSB indgået en aftale med AC DSB (Akademikernes Centralorganisation), der repræsenterer 475 medarbejdere i DSB. Ifølge aftalen skal der reduceres med 38 millioner kroner, hvilket omfatter nedlæggelse af 62 stillinger. Det er ikke lykket at få en aftale med HK Trafik & Jernbane. Det ændrer dog ikke ved, at der over de næste tre år forventeligt skal nedlægges 400-430 HK-stillinger og opnås besparelser for 157 millioner kroner.

"Vi beklager, at det ikke er lykkedes at få en aftale med HK. Med DSB's økonomiske situation skal vi finde løsninger, der giver de nødvendige besparelser også på det administrative område," siger Lone Lindsby.

For mere information kontakt DSB Kommunikation på telefon 24 68 00 00

## **FAKTA**

### **Fakta om DSB's aftale med Dansk Jernbaneforbund (DJ)**

Der påregnes ikke afskedigelser på DJ's område i 2012. Der forhandles i 2012 for perioden 2013-2014

### **Lokomotivpersonale**

Frivillig fratræden og naturlig afgang forventes at omfatte i alt 102 fuldtidsansatte.

DSB påtænker at gennemføre følgende initiativer i 2012:

- Reducere antallet af trafikale rådigheder
- Optimere depotstrukturen
- Anvendelse af optimeringsværktøj
- Reducere antallet af møder mv.
- Begrænse sene ændringer i planprocessen
- Reducere antallet af op- og nedformeringer og antal stammeskift

### **Togpersonale**

Frivillig fratræden, naturlig afgang og omplaceringer forventes at omfatte i alt 192 fuldtidsansatte. DSB påtænker at gennemføre følgende initiativer i 2012:

- Nyt servicekoncept i toget, herunder ny bemandingsaftale
- Optimere depotstruktur
- Bortfald af IC4 tillæg ved etablering af tjenestekupe
- De nuværende flexstillæg konverteres til faste løndele som udmøntes til samtlige enhedsmedarbejdere i toget (parterne drøfter anvendelse af sidebanetillæg)
- Parterne er enige om, at der skal indgås aftale om togpersonalets arbejdstidsaftale således at de matcher produktionsmiljøet i Onboard Service.
- Infovagter dækkes af flex-medarbejdere/helbredsramte

### **Stationsbetjente**

Frivillig fratræden og naturlig afgang forventes at omfatte i alt 32 fuldtidsansatte.

Omplacering forventes at omfatte i alt 42 fuldtidsansatte.

DSB påtænker bl.a. at gennemføre følgende initiativer i 2012:

- Stationer og bygninger – ændring af praksis for rengøring og automattømning på stationerne

### **Fakta om DSB's aftale med AC DSB (Akademikernes Centralorganisation)**

Aftalen gælder for perioden 2012-14 og forventes at omfatte i alt 62 fuldtidsansatte.

### **Fakta om DSB's aftale med FO Jernbanedrift**

Der påregnes ikke afskedigelser på FO's område.

Frivillig fratræden og naturlig afgang forventes at omfatte i alt 166 fuldtidsansatte i perioden 2012-2014.

Der gennemføres:

- Effektivisering af driftsværksteder
- Ind- og udstempling i arbejdstøj
- Omlægning af resultatlønsmodel/produktionstillæg inden for eksisterende rammer

### **Fakta om mål for besparelser for HK Trafik & Jernbane**

For perioden 2012-2014 skal der forventeligt nedlægges 400-430 HK-stillinger og opnås besparelser for 157 millioner kroner.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 2. februar 2012**  
(JSL via BL)

To 2/2 2012

---

### **Lidt om DSB's trængsler**

Nedenfor lidt fra DSB's intranet om, hvordan besparelserne vil ramme i DSB. Læs også et par reaktioner fra HK på:

[http://hk.dk/trafik\\_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/februar\\_2012/tale\\_til\\_exo\\_hsu\\_moede\\_torsdag\\_den\\_2\\_feb\\_2012\\_vedr\\_voldsomme\\_effektiviseringer\\_paa\\_hk\\_trafik\\_jernbanes\\_ansaettelsesomraade](http://hk.dk/trafik_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/februar_2012/tale_til_exo_hsu_moede_torsdag_den_2_feb_2012_vedr_voldsomme_effektiviseringer_paa_hk_trafik_jernbanes_ansaettelsesomraade)

[http://hk.dk/trafik\\_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/januar\\_2012/nej\\_til\\_aftale\\_med\\_dsb\\_om\\_perspektivloese\\_fyringer](http://hk.dk/trafik_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/januar_2012/nej_til_aftale_med_dsb_om_perspektivloese_fyringer)

[http://hk.dk/trafik\\_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/februar\\_2012/dsb\\_afvikler\\_rejsebureauerne](http://hk.dk/trafik_jernbane/nyheder/nyhedsarkiv/februar_2012/dsb_afvikler_rejsebureauerne)

## Nyt og effektivt salgskoncept

Salgsvognen i IC-togene kører videre i en mere moderne udgave.

I denne uge besluttede DSB's ledelse, at salgsvognen skal forbedres.

»Det har været nødvendigt at forbedre udnyttelsen af salgsvognen og gøre den mere tidssvarende, da det har vist sig svært at få et overskud på bundlinjen. Jeg er derfor rigtig glad for, at togpersonalet også fremover kan sælge blandt andet kaffe, te, chips og chokolade til vores kunder,« siger Susanne Mørch Koch, der er direktør for Fjern- & Regionaltog, fortsætter:

»For at opfylde vores målsætning skal vi være dygtigere til at drive salgsvognen. Vi har hidtil haft forskellige medarbejdere til at gå igennem toget for at kontrollere billetter og hjælpe med information til kunderne og andre til at gå med salgsvognen. Fremover bliver det de samme personer, der gør begge dele«, forklarer Susanne Mørch Koch.

## Større fleksibilitet

Der er tale om et ændret servicekoncept og dermed en ændret bemanning i togene.

»Ændringerne betyder, at DSB opnår en større fleksibilitet og effektivitet i udnyttelse af den service, vi tilbyder vores kunder. Det er en mere moderne og økonomisk bæredygtig model. Samtidig vil vi i løbet af 2012/2013 anskaffe mindre og mere arbejdsmiljørigtige salgsvogne, der er lettere at betjene, samtidig med, at vi forenkler udbuddet af varer til kunderne«, siger Susanne Mørch Koch.

## Færre medarbejdere i betjent salg

DSB's målrettede digitale strategi har betydet, at flere kunder køber deres billetter via mobiltelefonen, nettet, Rejsekortet eller i automater. DSB skal spare en milliard kroner de næste tre år, og vi har derfor fundet det nødvendigt at tilpasse åbningstiderne i de betjente billetsalg.

»Det er en naturlig udvikling. Vi kan se, at flere og flere kunder vælger at købe deres billetter elektronisk, og, at de faktisk er ganske godt tilfredse med det. Når Rejsekortet er fuldt udrullet, vil der ikke være det samme behov for at have betjent billetsalg på stationerne. Derfor har vi som en ansvarlig virksomhed valgt at tilpasse åbningstiderne i flere betjente billetsalg,« siger salgsdirektør i DSB Anne-Lise Bach Sørensen.

## Bedst på nettet

Undersøgelser viser, at DSB's kunder er glade for de selvbetjeningsløsninger, der bliver tilbudt både på mobiltelefonen, på nettet og i automaterne på stationen. Blandt andet er DSB's billetapplikation til Android og iPhone hentet 250.000 gange.

»Vi hører til blandt de allerbedste danske netbutikker, når danskerne skal bedømme butikkerne på nettet. I dag er mere end 60 procent af de billetter, DSB sælger, solgt elektronisk, og det tal stiger hele tiden,« siger Anne-Lise Bach Sørensen.

## Udenlandske billetter på nettet

Derfor er næste skridt også at finde en endnu bedre netløsning for salg af togbilletter til udlandet.

»Vi skal som ansvarlig virksomhed se på alle de områder, hvor vi kan nedbringe vores udgifter. Her er salg af togbilletter til udlandet være et oplagt valg i effektiviseringens tegn. Vi arbejder derfor i øjeblikket med en udenlandsk løsning, som vi håber senere på året vil gøre det ligeså let for vores kunder at købe internationale billetter i det meste af Europa, som det er i dag at købe nationale billetter på [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk),« siger Anne-Lise Bach Sørensen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 2. februar 2012**  
(JSL via BL)

Fr 3/2 2012

---

## Omplaceringer i stedet for afskedigelser

Nye udfordringer kan være vejen frem, efter at DSB's ledelse har indgået aftaler med flere af de faglige organisationer.

Ifølge aftalen med Dansk Jernbaneforbund er der således mulighed for omplacering til nye funktioner og nye udfordringer.

Sammen med naturlig afgang og frivillige fratrædelser har det været en vigtig del af arbejdet for at minimere antallet af afskedigelser, fortæller Lone Lindsby, direktør for HR & Organisation.

”Med de nye aftaler kan vi tilbyde en række medarbejdere nye udfordringer og samtidig sikre, at DSB samlet set bliver mere effektiv og får forbedret økonomien. Derfor opfordrer vi vores medarbejdere til at være fleksible og tænke i andre jobmuligheder i DSB,” siger hun.

Med de nye aftaler kan medlemmer af DJ bane blive tilbudt et nyt job med nye opgaver – og stadig opretholde deres nuværende løn. Det giver mulighed for at søge nye udfordringer, uden at det går for meget ud over de personlige forhold.

”DSB skal være en moderne virksomhed, hvor vi arbejder enkelt og smart. Aftalen om mulig omplacering er et vigtigt skridt i den retning,” siger Lone Lindsby.

I løbet af den nærmeste tid vil det blive meldt ud, hvordan der kan blive tale om omplacering internt i DSB.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 3. februar 2012**  
(JSL via BL)