

Skiftedag 13. december 2020: Midtjyske Jernbaner bliver tre gange så stor

Af: Mikael Hansen

Overtagelsen af togstrækningen Holstebro-Skjern den 13. december giver Midtjyske Jernbaner et grundlag for en langt bedre udnyttelse af togselskabets fysiske og menneskelige ressourcer.

Midtjyske Jernbaner går fra en togproduktion på 400.000 årlige togkilometer til 1,2 millioner årlige togkilometer, når klokken har passeret 12 natten mellem den 12. og 13. december 2020. Det er en tredobling af virksomhedens størrelse.

Direktør Martha Vrist, Midtjyske Jernbaner, hæfter sig især ved forbedringen af virksomhedens drift i forbindelse med ændringen. Hun siger:

-Vi kan drive Midtjyske Jernbaner langt mere rationelt og få meget mere ud af vores ressourcer end hidtil, det gælder specielt på personalesiden. Vi bliver en mere robust virksomhed med det større volumen, men vi er stadig en overskuelig virksomhed med et godt internt sammenhold og en vilje til at hjælpe hinanden.

Lemvigbanen og den nye strækning Holstebro-Skjern skal drives som to separate driftsenheder. Togene på Lemvigbanen er ikke godkendt til at køre på Banedanmarks skinner.

-Vi har for ganske nylig modtaget vores nye og opdaterede sikkerhedscertifikat fra Trafikstyrelsen, siger en stolt Martha Vrist.

Fire Desirotog

Midtjyske Jernbaner har købt fire Desiro-togsæt af Arriva. Arriva har igen overtaget togene fra DSB. De har tidligere kørt på Sjælland. Når dette læses, er de to første togsæt ankommet til Lemvig, de to øvrige følger lørdag, så der bliver stor travlhed med klargøring på Midtjyske Jernbaners togværksted, så alt er klart tidligt søndag morgen den 13. december.

-I aftalen med staten fik vi finansiering til at købe 3½ togsæt, vi undersøgte også muligheden for i stedet at leje togsæt af Arriva, forklarer Martha Vrist, og fortsætter:

- Heldigvis hjalp Region Midtjylland os med finansieringen af det sidste halve togsæt, så vi kunne købe fire togsæt. Vi satte først underskriften på materielkontrakten så sent som den 16. oktober i år.

Togpersonale

Hvordan skaffer man så lokomotivførere i Vestjylland til en tredobling af togdriften? Her viste der sig en utraditionel løsning. 11 af DSB's tjenestemandsansatte lokomotivførere fra Struerdepotet gik med til den løsning, at de fik orlov fra DSB uden løn for at kunne arbejde som overenskomstansatte lokomotivførere hos Midtjyske Jernbaner.

- Løsningen med udlån af tjenestemænd, var vi ikke interesserede i, forklarer Martha Vrist og fortsætter:

- Men vi kom i samarbejde med DSB frem til løsningen med orlov. Det faldt allerede på plads for et år siden, og vi kunne invitere vores kommende medarbejdere med til vores firmajulefrokost i 2019.

Corona-situationen har desværre gjort julefrokosten umulig i 2020, men for Martha Vrist og den øvrige ledelse i Midtjyske Jernbaner var det væsentligt at kunne byde de nye medarbejdere velkommen i en mindre og tæt organisation.

-Det seneste jeg har hørt er, at de 11 lokomotivførere glæder sig til at komme i gang hos os, siger Martha Vrist.

Midtjyske Jernbaner har hidtil brugt ad hoc billetkontrol, men fra 13. december er der også blevet mulighed for at udføre billetkontrollen med togselskabets egne nyansatte medarbejdere.

Læs også:

[Ny togkontrakt giver Arriva større frihedsgrader – på nogle punkter](#)
[Rejsende på Østbanen får kortere rejsetid og direkte tog til Roskilde](#)
[DSB overdrager togsæt og personale](#)
[Midttrafik skal sælge billetter til flere tog](#)
[Togstrækningen Holstebro-Skjern får nye tog og køreplaner](#)
[Arriva overgår til ny togkontrakt](#)

[Infrastruktur](#) [Jernbaner](#) [Køreplaner](#) [Økonomi](#)