Det Blå Blad

Den gode lokomotivmandsgerning starter hos dig selv

- Sikkerhed
- Materielhåndtering
- Rettidighed
- Kundeservice

I lige præcis den rækkefølge

Nr. 1 - 2015

Indholdsfortegnelse

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20. 3.sal vær. 330
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Jesper Rodkjær Pedersen
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 31. marts 2015

Forside: LPO DSB's nye logo

ISSN: 2246-2457

Formanden har ordet ...S. 3
Nyt LPO DSB logo ...S. 4
Er vi mus eller mænd—Flimmer ...S. 6
Lokomotivfører anno 2025—Når mænd bliver mus ..S. 8
Maiken Tomlinson—Ny lokalgruppeformand i Kalundborg ...S. 10
Læserbrev—Apropos service by e-learning ...S. 11
Sikkerhed i DSB—Opfølgning ...S. 12
Nekrolog—Lokomotivfører Per Maymann, København ...S. 13
Lokalnyt ...S. 16

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Thomas Knudsen

Skribent:

Jesper Rodkjær Pedersen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer :

Medlemsinformation nr. 18-2014 vedr. jubilæumslisten 2015

Medlemsinformation nr. 01-2015 vedr. nyt LPO DSB logo

Medlemsinformation nr. 02-2015 vedr. GSM-R radio

Medlemsinformation nr. 03-2015 vedr. service på DSB'sk

Medlemsinformationerne kan læses på http://lpo-dsb.dk/informationer/ eller på Facebook: www.facebook.com/LPODSB

Artikler mv. er ikke nødvendig udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå. Redaktionen forbeholder sig retten til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil—hvis muligt—ske i samarbejde med skribenten.

Formanden har ordet

De lokale generalforsamlinger

Af: Søren Max Kristensen, Områdegruppeformand

I perioden 15. januar til 5. februar 2015 har alle lokalgrupperne i LPO DSB afholdt deres generalforsamlinger. Den daglige ledelse i LPO har haft den store fornøjelse at deltage. At vi bliver inviteret, skal lokalgrupperne have en stor tak for. Det er altid meget givende at komme rundt i landet og møde lokomotivpersonalet.

Hvad er så indtrykket af stemningen rundt omkring på depoterne?

Der skal ikke herske tvivl om, at det utrolige dårlige resultat af MTAPV'en, desværre er helt i overensstemmelse med det, som lokomotivpersonalet giver udtryk for. Der har været massiv kritik af DSB's sikkerhedsarbejde, materiellet er i utrolig dårlig stand, og lokomotivpersonalet er dødtrætte af ledelsens evige trang til at måle alt, i stedet for at trække næsen op fra regnearket, kigge ud over computerskærmens kant, og begynde at lede virksomheden i samarbejde med personalet.

LPO DSB brugte lejligheden til at lancere kampagnen "Den gode lokomotivmandsgerning." Kampagnen gav anledning til megen debat og blev modtaget meget positivt. Der var endda en del kollegaer, der gav udtryk for, at det var på tide. Vi skal alle gøre en ekstra indsats for at styrke vores faglighed og beskytte vores stand.

Den gode lokomotivmandsgernings prioriteringer var der fuld enighed om. Uanset ledelsens fokusering på målinger, tog til tiden og andet "flimmer" var alle stålfaste på, at rækkefølgen for en lokomotivførers prioriteringer i det daglige arbejde altid skal være:

1. **Sikkerhed**
2. **Materielbetjening**
3. **Rettidighed**
4. **Kundeservice**

I gennem de sidste par år har de dårlige MTAPV'er, og de manglende resultater, givet anledning til store frustrationer i medlemskredsen. Målingerne viser, at vores loyalitet og engagement er stærkt dalende. De lokale generalforsamlinger har heldigvis gjort det klart, at loyaliteten, samarbejdet og engagementet, lokomotivførerne imellem, er meget stærkt.

Dette stærke sammenhold er nok grunden til, at det overordnede indtryk er, at frustrationerne overfor ledelsen nu er afløst af vrede.

Vores stærke sammenhold og fokuseringen på den gode lokomotivmandsgerning, er mere aktuel end nogensinde. Året der kommer, bliver fyldt med udfordringer, som vil sætte netop disse to forhold under massivt pres.

LPO DSB klare opfordring er, at vi alle skal følge principperne i den gode lokomotivmandsgerning. Har du spørgsmål, bemærkninger eller forslag, så henvend dig til din lokale tillidsmand.

Nyt LPO DSB logo

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB's daglig ledelse

Som det efterhånden fremgår alle steder – medlemsinformationer, hjemmesider, Facebook, mv. – har LPO DSB fået nyt logo

Logoet blev præsenteret på den første lokalgruppegeneralforsamling i 2015, som blev afholdt i Aarhus torsdag d. 15. januar.

Som det fremgår af den ved samme lejlighed udsendte medlemsinformation, er det, citat: *"... områdegruppens ønske, at logoet skal række bagud, til vores rødder, og at logoet – så enkelt og tidløst som muligt – skal vise, hvad vores job handler om. Intet symboliserer dette bedre end det simple motiv af et lokomotiv, som kendes fra det valgte piktogram. Men når vi nu kører mest togsæt og ikke ret meget lokomotiv, så hvorfor ikke et tog i stedet? Svaret er enkelt. Vi er jo lokomotivførere, ikke togførere. Omkring selve logoet har det været væsentlig for os, at lokomotivmændenes traditionelle blå farve – som også kendes fra Det Blå Blad – er fastholdt. Logoet skal forestille et jernbanehjul, hvor den ydre grå / sølvfarvede ring er hjulflangen og foden en skinnekrone. Og så relaterer sølvfarven i øvrigt til det meget gamle tilhørsforhold lokomotivførerne havde til arbejderdelen af statstjenestemændene, de såkaldte "sølvsnore". Også skriften har vi gjort os nogle overvejelser omkring. Det har været afgørende, at skriften har kunnet ændres uden at ændre logoet, da det jo – desværre – er mere reglen end undtagelsen i disse så foranderlige tider, at ens navn ændres. Hvem tror f.eks. at vores virksomhed hedder DSB og 10-15 år? Og så er det i øvrigt heller ikke en tilfældighed, at lokomotivet er venstredrejet ☺"*, citat slut.

LPO DSB har i flere år arbejdet på at finde en erstatning for det hidtidige logo med IC4 togets front. Bl.a. vil de faste læsere af Det Blå Blad erindre, at vi i 2012, via en konkurrence, bad vores læsere komme med forslag til et nyt logo. Ingen af disse forslag faldt imidlertid i områdegruppebestyrelsens smag, og først i efteråret 2014 kom der igen gang i arbejdet med at få udarbejdet et nyt logo.

Dette arbejde blev efterfølgende kædet sammen med kampagnen "Mus eller mænd – den gode lokomotivmandsgerning", og som følge heraf blev præsentationen lagt på et tidspunkt, hvor det nye logo og nævnte kampagne kunne gå hånd i hånd.

I forbindelse med lokalgruppegeneralforsamlingerne er der lavet et antal plakater, både til selve præsentationen, og til efterfølgende ophængning på depoterne, hvor lokomotivførerne færdes. Logoet er her vist sammen med de 4 prioriteringer i den gode lokomotivmandsgerning:

1. **Sikkerhed**
2. **Materielhåndtering**
3. **Rettidighed**
4. **Kundeservice**

I lige præcis den rækkefølge…

Det nye logo er desuden, en lettere tilpasset udgave, trykt på en badge og omdelt til alle medlemmer af LPODSB. Ideen med disse badges er at signalere et fagligt fællesskab, og LPO DSB opfordrer derfor alle til – i lighed med hvad der f.eks. kendes fra sygeplejerskerne – at vise dette fællesskab ved at bære badgen synligt.

Afslutningsvis vil LPO DSB takke vores tidligere layouter på Det Blå Blad, lokomotivfører Jenik Langsted, Odense, for hans kæmpe arbejdsindsats i forbindelse med logoet tilblivelse. Uden Jeniks ulønnede indsats ville områdegruppen næppe have investeret i et nyt logo.

Peter Kanstrup præsenterer det nye logo på generalforsamlingen i LPO Aarhus
Foto: Hans S Merstrand

LPO kage – fra lokalgruppe generalforsamlingen i Næstved d. 23. januar.
Foto: Peter Kanstrup

Er vi mus eller mænd? – ”Flimmer”

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

LPO DSB lancerede i Det Blå Blad 6-2014 kampagnen: ”Er vi mus eller mænd”, en kampagne som sætter fokus på den gode lokomotivmandsgerning, den faglighed og de prioriteringer, der hører jobbet til. Kampagnen – som det nye logo i øvrigt også er en del af – har desuden været et gennemgående tema på de netop overståede lokalgruppe generalforsamlinger, og den vil være styrende for LPO’s arbejde i lang tid fremover.

I det seneste nummer af Det Blå Blad var der en artikel om den gode lokomotivmandsgerning, hvor der blev refereret til begrebet ”Flimmer”. Det har givet anledning til nogen debat i lokomotivførerkredse, for hvad er ”Flimmer” egentlig – helt konkret?

Det korte svar er: Alt det som skygger for eller slører kerneopgaven. Alt det man som lokomotivfører kan blive optaget af, når man burde være fokuseret på sikkerheden. Lad os prøve med nogle helt konkrete eksempler.

- Det er grundlærdom for lokomotivførere, at man forud for igangsætning fra en station, har styr på ”De tre T’er” – tilladelse, tid og togfører. Nu er sidstnævnte jo mange steder sparet væk, men selv om der således ofte kun er to begreber at holde styr på, er igangsætning fra en station uden (afgangs)tilladelse en af de mest almindelige fejl. Men hvorfor nu det? Ja, bedømt ud fra de oplysninger vi har, fordi fokus alt for ofte er på tiden, ikke på om forudsætningen – tilladelsen fra stationsbestyreren – er til stede.

- Mobiltelefonen skal være lydløs og vibratoren frakoblet under togfremførsel og rangering. Alligevel er der en del indikationer på, at lokomotivføreren under togfremførsel og rangering af misforstået godhed kommunikerer med driftslederen, LKI vagten eller andre for at fremskynde toggangen, f.eks. når der er fejl på materiel eller andre uregelmæssigheder. Det er måske nok prisværdigt, at lokomotivføreren gør sit yderste for at undgå forsinkelser, men distraktion – af alle årsager – er altså den hyppigste årsag til signalforbikørsler.

- I tilspidsede driftssituationer opstår der med jævne mellemrum behov for at ændre oprangeringen eller bytte togstammer ud. Der sker, at der i sådanne situationer ikke er afsat fornøden tid til klargøring og / eller rangering. Trods det udføres arbejdsopgaven uden forsinkelser til følge, selv om ”akkorden” nødvendigvis må have en betydning for enten de beskrevne sikkerhedsprocedurer eller rangerhastigheden. Konfronteret svarer mange lokomotivførere: ”Jeg vil ikke tage passagerne som gidsler”. Det lyder jo umiddelbart sympatisk, men det gør det vel ikke mere rigtigt at gå på kompromis med sikkerheden og fagligheden?

Men når nu alle lokomotivførere via deres uddannelse og efteruddannelse inderst inde godt ved, hvad der er rigtigt og forkert, er det interessante spørgsmål naturligvis: Hvorfor opstår ovennævnte så?

Gennem de senere år har virksomhedens fokus – tilsyneladende i takt med at stadig flere direktører, ledere og konsulenter er kommet til udefra – flyttet sig fra kerneområderne sikkerhed og teknik (materielhåndtering), til emner som rettidighed og kundeservice. Tænkt bare på ”We move you”, sloganet ”Hvert sekund tæller”, Trafikinformation, og nu service på DSB’sk. Hver især er det sikkert både fornuftige og velmente initiativer, men de flytter fokus – ikke bare i virksomheden generelt, men også hos den enkelte lokomotivfører, særligt i enmandsbetjente tog, hvor kunderne jo naturligt henvender sig til den eneste DSB medarbejder, de kan få øje på – altså lokomotivføreren.

Det gør noget ved lokomotivførerens opfattelse af, hvad der er vigtigt. Alle – uanset om de vil det eller ej – spejler sig i sin ledelse. Måske man skulle tænke over, hvad det er medarbejderne ser?

- En virksomhed, som trods sloganet ”Sikkerhed er en grundforudsætning”, afkorter en sikkerhedskulturdag med distraktion som hovedtema, for at gøre plads til

et kursus i trafikinformation, hvor utallige forstyrrende service opgaver, er i fokus.

- Ubegrænsede ressourcer til en lang række kundevendte initiativer, som f.eks. højttalerudkald og en masse tvivlsom statistik vedr. rettidighed, men stærkt begrænsede ressourcer til undervisning i sikkerhedsinstruktionsstof, som f.eks. TUC og GSM-R radio, som først efter meget lange og hårde forhandlinger, fik en lille plads på den STM undervisningsdag, som alligevel skulle gennemføres.
- Nedprioritering og udskydelse af efteruddannelse i teknik på litra, hver gang der er bare det mindste optræk til personalemangel, selv om materielsikkerhed er en hjørnesten i disse kurser.

At sikkerhed og teknik er kerneværdierne behøver ingen at sætte spørgsmålstegn ved. Man kan nøjes med at studere indholdet af lokomotivføreruddannelsen eller læse Trafikstyrelsens bekendtgørelser i relation til lokomotivførerjobbet. Her er ingen krav til – og ingen test i – kundeservice, kun i det, det dybest set handler om, nemlig sikkerhed og materielhåndtering.

LPO DSB's kampagne "Mus eller mænd" og den gode lokomotivmandsgerning tager afsæt heri og har derfor kun et sigte – at sætte fokus på fagligheden i lokomotivførerjobbet. Hvad er man uddannet til? Hvornår skal jeg sige til? Og hvornår skal jeg sige fra?

Husk! Den gode lokomotivmandsgerning starter hos dig selv...

Nedsat bremseevne MF

Af: Peter Kanstrup, medlem af DSB Operation Sikkerhedsudvalget for LPO DSB

Som opfølgning på artiklen i Det Blå Blad 6-2014 vedr. nedsat bremseevne på litra MF (IC3) kan LPO DSB oplyse følgende:

Medio januar var den længe ventede, og flere gange udskudte, bremserapport fra Knorr fortsat ikke fremsendt til hverken LPO DSB eller Dansk Jernbaneforbund. Efter en drøftelse mellem LPO DSB og Dansk Jernbaneforbund anmeldte forbundet d. 15. januar 2015 dette forhold til Trafikstyrelsen.

Primo februar har Dansk Jernbaneforbund fortsat intet hørt fra Trafikstyrelsen, og LPO DSB har derfor bedt forbundet om at rykke for et svar.

Uagtet bremserapporten fra Knorr ikke er fremsendt til os, har LPO DSB indikationer på, at rapporten fra Knorr er afleveret til DSB. Om indholdet gør, at rapporten ikke umiddelbart kan videresendes, kan vi af indlysende årsager ikke svare på. Men det er da bekymrende, at vi ikke orienteres, hvis der foreligger en rapport, uanset hvor brugbar dens oplysninger end måtte være. Ikke mindst fordi en uvildig og omfattende undersøgelse af MF's bremser udgør en væsentlig del af den fælles forståelse, der blev opnået mellem de faglige organisationer og ledelsen i DSB på mødet d. 23. juni 2014.

Selv om forholdet nu er anmeldt til landets øverste jernbanemyndighederne, har LPO DSB på ingen måde tænkt sig at hvile på laurbærrene. Tværtimod. Så længe årsagen til den nedsatte bremseevne ikke er afdækket, vil vi – i samarbejde med Dansk Jernbaneforbund – forfølge sagen.

Lokomotivfører anno 2025 – Når mænd bliver mus…

Af: Ebbe L L Drögemüller

Det er d. 22. januar 2025. Vejret er lidt mørkt og gråt, men sådan er det jo på den tid af året, og det er efterhånden 3-4 år siden, der sidst faldt sne i januar måned, og 10 år siden det har været rigtig vinter. Lokomotivfører Hans Hansen, er netop mødt på arbejde. Han skal i dag køre toget kl. 9.00 fra København til Aalborg og retur, en køretur på knap 1000 km og en tjeneste på 10 timer rent. Hans har haft turen mange gange før og kender den ud og ind. Det er en hård tur, og han er altid dødtræt, når han kommer hjem, efter at have kørt de mange kilometer i høj fart. Godt nok har det hjulpet lidt, at hele strækningen, efter en del udskydelser, nu endelig er udstyret med det nye signalsystem. Men trods ERTMS, er der rigeligt at holde styr på i førerrummet. Den øgede fart gør, at kroppen anstrenger sig mere for at følge med, og han tænker tit, at mennesket ikke er skabt til at køre med 200 km/t. Måske er det stress, han mærker i kroppen, når benene snurrer og han er ør i hovedet længe efter, han er kommet hjem?

Aalborg station 2025. Tog til København holder i spor 3.

Foto: Trafikstyrelsen – Togfonden DK, højhastighed og elektrificering af den danske jernbane

I briefingrummet tjekker Hans hurtigt ind. Efter det nye signalsystem er indført, er forberedelsestiden skåret ned til 10 min. Egentlig er det for lidt, men det er reelt blevet kutyme, at man sjusker sig igennem og antallet af forsinkede tog pga. manglende forberedelses har i mange år ligget på et nærmest usynligt niveau. Hans føler sig presset, selvom han faktisk startede briefingen et par minutter før mødetid. Da han allerede har flere anmærkninger for at afløse for sent, og i øvrigt ikke ønsker at skille sig ud fra mængden, må han som sædvanlig sætte det lange ben foran for at komme ned til perronen og køre til tiden. Nede på perronen når han lige at vinke til kollegaen, der er kommet med toget. Hvor er det ærgerligt, at vi ikke længere overleverer personligt, tænker han. En smart chef havde på et tidspunkt fundet ud af, at mange alligevel ikke afløste det rigtige sted, så argumenterne med at overlevere personligt, fejede han egenhændigt til side og indførte den nye procedure. Chefen og firmaets argumenter var, at computerne i toget jo kunne fortælle det, der var at fortælle. Samtidig kunne dette jo bevises ved stikprøver i driften. Her kunne ledelsen jo med egne øjne se, at folk alligevel ikke brugte de aftalte procedurer. Engang imellem kostede det selvfølgelig en forsinkelse og et nedbrud, men samlet set sparede virksomheden penge og tid på den nye procedure. Det var vel også det eneste der interesserede chefen, bestyrelsen og i sidste ende politikkerne. Den smarte chef havde desuden fundet ud af, at jo mindre lokomotivførerne snakkede sammen, jo nemmere var de at styre.

Efter en tur uden større problemer, ankommer Hans til Aalborg. Han har 34 minutters pause fra han forlader toget, til han igen skal sætte sig i førersædet og køre retur. Imens køres togsættet ud til soignering og let service af en lokal køremand. Hans tager de 2 minutters spadseretid i rask trav. Så kan han lige nå både madpakken og et toiletbesøg i den korte pause. Hans spiser hurtigt sin medbragte mad i den menneskетomme opholdstue og tygger stadig på de sidste mundfulde, da han tager i toiletdøren. Mens han sidder der på tønden, tænker han tilbage på dengang, han startede ved jernbanen. Meget er ændret og det meste er gået op i målinger, regneark og rettidighedsprojekter, Hver især har de mange projekter stille og roligt overtaget dagsordenen på bekostning af arbejdsmiljø-

et og sikkerheden. Ingen vil selvfølgelig sige det offentligt, men alles fokus er på tog til tiden, højtalerbetjening og service, selv hos politikkerne. Man taler selvfølgelig sikkerhed, men ofte er det kun i overskrifter. Handlingerne er det ofte sværere at få øje på, og sådan har det stået på i mange år. I konkurrencens navn gælder det om at være så effektiv som mulig, og her er sikkerhed ofte en omkostning, nogen tydeligvis mener, der kan spares på. Nu er det selvfølgelig ikke sådan at sikkerheden ikke er i orden, det er bare ligesom om, at andre ting efterhånden er vigtigere.

Højhastighedstog anno 2025?
Foto: Trafikstyrelsen – Togfonden DK, højhastighed og elektrificering af den danske jernbane

Hans sidder og mindes de gode tider og tankerne falder hurtigt hen på den tid, hvor der var ophold på over en time og man tilmed kørte lyntog til Aalborg. Dengang kunne man falde lidt ned og få ladet batterierne op, inden turen atter gik hjemad. Desværre var den smarte chef, han tænkte på tidligere, ikke kun smart, han var også skrupelløs og ikke til at tale fornuft med. Banditten havde udover at få ophold reduceret til det absolut nødvendige, også fået overbevist folk om, at der var vigtigere ting end lokomotivførernes tjenestetidsregler. Hans husker, hvordan der blev argumenteret for at beholde pauser af en vis længde. "Med pauser på minimumslængder, hvad gør vi så når vi er forsinkede" husker han selv, var et stærkt argument imod indførelsen. Desværre viste det sig hurtigt, at ledelsen var mere end villige til at betale folk overtid, hvis de undlod at holde pause, når der var forsinkelser, også selv om overtrædelserne en sjælden gang i mellem gjorde, at der blev kørt en sag på brud på aftalerne. Så ledelsens korte økonomiske kalkule var, at det var billigere at betale en lille bod og et par timer hist og pist, end at give mere pause tid end aftalerne foreskrev. Måske også fordi, der faktisk var mange, der lod sig overtale til at køre for lidt håndører. Nå ja, og så selvfølgelig også for at komme hjem til tiden. Det havde dog altid undret ham, at kollegaerne ikke kunne se, at det bare var ens egne timer, man blot fik lidt tilbage af. De havde jo alle sammen nu næsten en halv times mindre pause på samtlige tjenester til Aalborg. Så hjalp det sgu' da fedt at få en kompensation på et par timer, et par gange om året, når toget var forsinket! Med ét ser Hans på sit ur. Så for pokker. 4 minutter til afløsning. Så er det om at få trukket bukserne op og ud til toget i huj og hast.

Da han sidder i førerstolen og er kommet fri af Aalborg, kan han mærke, at han stadig er stresset. Sådan en lortedag tænker han, og toget skal jo også have en over nakken hele vejen hjem. Hans sidder lidt og bander for sig selv. Han lader blikket køre hen over instrumenterne og tjekker togets status. Med det samme ser han, at toget mangler brændolie. Hans første tanke er: "Sikken en klovn, den kollega, der ikke fik tanket toget i Aalborg". Inden han ryger helt op i det røde felt, kommer han dog til at tænke på, at det vel ret beset ikke er kollegaen i Aalborg, der er problemet. Kollegaen har jo nok blot gjort, hvad der stod på hans arbejdsseddel. Vreden skulle måske nærmere rettes mod dem, der laver planerne og ændrer i dem konstant. Hans beslutter med sig selv, at toget nu må køre så langt det kan, og så må de ansvarlige tage balladen. Det er vel også den bedste og nemmeste måde at få tingene rettet på. Han kan allerede se for sig, hvordan alle vil få travlt med at vaske hænder og bortforklare, og bede om rapporter for både det ene og det andet. Og det ender vel med, som sædvanlig, at det bliver en menig medarbejder, der i sidste ende må tage skraldet. Tænk hvis alle gjorde som kollegaen i Aalborg, så gik der nok ikke lang tid før fejlene blev rettet. Hans slår hurtigt tanken ud af hovedet og erindrer, hvilken kamp det er for den enkelte, når man kæmper alene. Men hvis alle nu bare gjorde det så... Hans opgiver tanken om at få alle med, det er nok en håbløs kamp og nu handler det om at komme hjem.

Hans havde egentlig planer om at sidde i aften og nyde en god fodboldkamp. Det kan han nok godt glemme nu. Han ved med sig selv, at han vil være så bombet, når han kommer hjem, at han falder i søvn inden holdopstillingen er rullet over skærmen. Nå, men så må det blive bedre i morgen, når turen går til Sønderborg, men han tvivler allerede…

Maiken Tomlinson – ny lokalgruppeformand i Kalundborg

Af: Jesper Rodkjær Pedersen, Informationsudvalget

På dette års ordinære generalforsamling i LPO DSB Kalundborg var der valg til formandsposten, da Michael L. K. Albrektsen af helbredsmæssige årsager valgte at forlade bestyrelsen efter flere års tro tjeneste for LPO. Maiken Tomlinson, som har været Michaels næstformand, var den naturlige efterfølger, og det mente lokomotivførerne i Kalundborg også, hvilket de kvitterede for ved at vælge hende til ny formand for lokalgruppen. Det Blå Blad har talt med Maiken, både for at ønske tillykke med den nye titel, men også for at høre lidt mere om den nye lokalgruppeformand for de 39 lokomotivførere i Kalundborg.

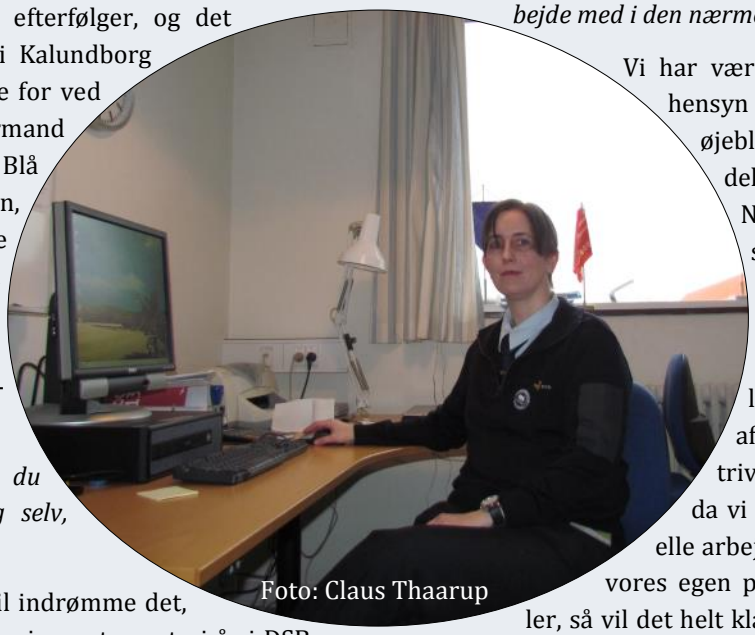


Foto: Claus Thaarup

Tillykke med valget, kan du ikke fortælle lidt om dig selv, Maiken:

Hvor modvilligt jeg end vil indrømme det, så er jeg 40 år og har til maj været ansat ni år i DSB. Jeg har været en del af vores lokalgruppebestyrelse de seneste to år som næstformand. Min sparsomme fritid bliver primært brugt på samvær med familien, som består af min mand og min femårige søn. Inden I spørger til mit lidt usædvanlige efternavn, så kan jeg sige, at det er importeret direkte fra Australien sammen med min mand for tæt ved tyve år siden.

Det er en større mundfuld at skifte en bestyrelsespost ud med formandsposten, men vi ved, at du allerede i løbet af 2014 har vikarieret lidt som formand, og at du pt. er i gang med DJ's tillidsrepræsentant grundkursus. Føler du dig godt klædt på til opgaven som lokalgruppeformand?

Det er selvfølgelig en stor udfordring, men jeg vil godt takke Michael for at have lavet en meget flot overlevering – især huskelisten er jeg meget glad for. Der er pludselig en del mere at holde styr på. Før skulle jeg for det meste bare overdrage de fleste sager til Michael, men nu står jeg pludselig selv med det endelige ansvar. Det er noget mere forpligtende, men også en spændende udfordring. Michael har gjort et rigtig godt stykke arbejde for depotet, ligesom Dennis S. Engelsen også har gjort som kasserer. De har valgt at stoppe nu, så jeg har fået to friske folk, Kenneth Carving Geier og Lars Fly Harder, som jeg kan koste rundt med. Heldigvis er de stærke i IT, så der får jeg dækket en af mine svage sider. Jeg er meget fortrøstningsfuld i forhold til den nye bestyrelse, men der er selvfølgelig meget, vi skal lære, før vi kan kalde os fuldbefarne.

Er der nogen særlige lokale udfordringer, som du skal arbejde med i den nærmeste fremtid?

Vi har været lidt i et vakuum med hensyn til tjenestefordeling, og i øjeblikket deler vi tjenestefordeling med Næstved eller Nykøbing. Det gør det lidt svært med den personlige relation mellem lokomotivfører og tjenestefordeler. En god tjenestefordeler er efter min mening en af de vigtigste faktorer for trivsel på vores arbejdsplads, da vi jo har nogle meget specielle arbejdstider. Når vi engang får vores egen permanente tjenestefordeler, så vil det helt klart være et af mine fokusområder at få opbygget et godt samarbejde på den front.

En kvinde på posten som lokalgruppeformand er ikke hverdagskost i LPO DSB – faktisk er du den første kvindelige lokalgruppeformand. Hvad tænker du om at repræsentere en forening, der for tiden taler om lokomotivmandsgerningen og kører en kampagne, som hedder "Mus eller Mænd"

Ja jeg havde godt hørt en fugl synge om, at jeg var den første kvinde med dette hverv, men helt ærligt så skænker jeg det faktisk ikke rigtig en tanke. I den her sammenhæng er jeg først og fremmest lokomotivfører. Vi har så mange andre udfordringer, så jeg gider altså ikke hænge mig i sproglige spidsfindigheder, som f.eks. om der bliver sagt han eller hun. Det er blevet forslået, at jeg

skulle bruge titlen forkvinde, men der takker jeg pænt nej – det lyder jo som en, der går og bræger som et får. Jeg er formand, og sådan er det. Mht. "Mus eller mænd" så er det for mig bare en talemåde. Men når det så er sagt, så synes jeg, at det er en glimrende kampagne, som vi har skudt i gang der. Det skal nok give en god debat omkring vores arbejde og det medfølgende ansvar. Jeg har ikke fået så stor respons på det endnu, men mon ikke at det kommer, når budskabet lige er sunket ind?

Det håber vi fra det Blå Blads side bestemt, at det gør, og vi vil afslutningsvis benytte lejligheden til at ønske dig og din nye bestyrelse held og lykke fremover.

Apropos service by e-learning

Læserbrev af: Thomas Hultmann, lokomotivfører (k), København.

Jeg synes personligt, at det er lidt trist, at DSB (jf. mail fra Rolf Møller til alle lokomotivførere i DSB d. 12. februar) sætter kikkerten for service øjet, i forhold til lokomotivpersonalet, før antallet af sikkerhedsmæssige hændelser er bragt ned på et, for ledelsen, acceptabelt niveau!

Man kan altid spørge om "noget" er relevant at lære, eller om "noget" er hensigtsmæssigt at lære. Det er jo ledelsens beslutning at afgøre, hvor man vil sætte ind med uddannelse / efteruddannelse, og hvilken prioritering dét har, set i forhold til personalets daglige arbejdsopgaver.

Jeg kender mit ansvar som lokomotivfører, og jeg ved, hvordan jeg skal prioritere i min arbejdsdag! Hvis jeg har brug for at sidde i en stol og slappe af inden jeg skal ud og køre igen, så gør jeg selvfølgelig det, for her ved jeg med mig selv, med over 30 års erfaring som lokomotivfører, at det virker for mig. Når man er lokomotivfører og fremfører tog, har man ofte brug for at slappe af efter togfremførsel, og hvordan man slapper bedst af, er meget individuelt, men pointen er at man selv vurderer, hvordan det bedst kan gøres. Personligt slapper jeg bedst af ved at være sammen med mine kollegaer på opholdsstuerne, eller bare sidde i en stol og nyde stilhed/fred.

Nu mener man så i ledelsen, at lokomotivpersonalet skal bruge tid mellem togfremførsler, til at lære om – service, når man i samme ledelse synes at der er for mange sikkerhedsmæssige hændelser i driften…!? Signalværdien i, at man nu lægger vægt på, at lokomotivpersonalet skal bruge tid på service, er, at en ekstra indsats omkring sikkerheden må vente..!? Hvorfor?

Jeg er ikke i tvivl om at sikkerheden har højeste prioritet! Det gælder i forhold til passagererne, materiellet, personalet og ikke mindst for DSB's omdømme og økonomi. Derfor synes jeg, det er ærgerligt, at ledelsen vælger, at lokomotivpersonalet skal bruge tid på service, når samme tid kunne være brugt på at sætte meget mere fokus på sikkerheden!

Jeg laver selvfølgelig denne service- e-learning – når jeg finder det forsvarligt og hensigtsmæssigt i forhold til mine andre arbejdsopgaver!

Vidste du?

Det er lykkedes at opnå enighed med Drift F&R om de objektive parametre for MUS-V i 2015. De aftalte parametre fra 2014 fortsætter, dvs. der måles fortsat ikke på fravær, ligesom den individuel Greenspeedscore heller ikke indgår i vurderingen.

Eneste ændring er derfor, som tidligere aftalt, at Greenspeedscoren bliver et fælles måltal pr. depot.

Husk i øvrigt!

Uanset vurderingsdelen er samtalen fortsat en medarbejderudviklingssamtale. Det vil sige – samtalen er din (hvis nogen skulle have glemt det i forvirringen)…

Sikkerhed i DSB – opfølgning…

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

Der var i det seneste nummer af Det Blå Blad, under overskriften "Sikkerhed i DSB", en længere oplistning af en række af de sikkerhedssager, LPO DSB har rejst overfor DSB Sikkerhed og DSB Operation, Sikkerhed & Arbejdsmiljø.

Nu ville det nok være noget overraskende, hvis vi allerede i dette nummer kunne meddele, at alle de rejste sager var løst. Det har i hvert fald ikke været vores forventning. For var det så enkelt, var det jo nok sket for længe siden.

Men der er kommet skred i flere sagerne:

- Der er opnået enighed om at få evalueret Regelforenklingsprojektet, så regelforenklingen kan udrulles til alt sikkerhedsinstruksstof, der fremadrettet udsendes af DSB.
- Sikkerhedsudvalget i DSB Operation har nu sat fokus på arbejdet med passagersikkerheden på de "gamle" enmandsbetjente strækninger. Der tages afsæt i de indmeldinger LPO DSB har fået fra lokalgrupperne.

Også i sagen om nedsat bremseevne MF er der, som det fremgår af faktaboksen på side 7, sket en udvikling, om end en kedelig én. Så ikke meget mere om det her, bortset fra denne konstatering: Myndighedsinddragelse er aldrig en løsning – det er nødværge.

Og så er der jo sådan set også sket en udvikling omkring tunneltjek. Reelt blev den rejste sikkerhedssag jo afsluttet ved, at den længe aftalte uddannelse indgik som et modul på den uddannelsesdag, som også omfattede STM og GSM-R radioen. Da det nye TUC cirkulære uheldigvis ikke var implementeret inden uddannelsen startede i uge 2, er en meget stor del af de gennemførte uddannelsesdage gennemført mens det stærkt udskældte cirkulære var gyldigt. Det har naturligvis givet anledning til en del forvirring blandt underviserne, ligesom det er uklart, hvad forvirring har gjort ved kvaliteten i den undervisning, der er gennemført.

Uheldigvis er der i perioden kommet et par nye sager til, så der er fortsat rigeligt at forholde sig til. Her er det især implementeringen af GSM-R radioen der giver anledning til bekymring.

LPO DSB følger op, både på de her nævnte sager, og på alle de øvrige sager, som er indmeldt til sikkerhedsorganisationerne i DSB, når vi primo marts mødes med chefen for DSB Operation Sikkerhed & Arbejdsmiljø. Det er LPO DSB's forventning, at dette møde, som afholdes på ledelsens initiativ, kan kaste nogle holdbare tidsplaner, og nogle brugbare handlingsplaner, af sig.

Stop med 60 km/t?

Foto: Anonym (navn er redaktionen bekendt)

Nekrolog - Lokomotivfører Per Maymann, København

Af Ebbe L. L. Drögemüller, Lokalgruppeformand

Det var med stor sorg at lokalgruppe København modtog meddelelse om, at lokomotivfører Per Maymann, var afgået ved døden tirsdag den 23. december 2014. Per døde efter lang tids kamp mod den kræftsygdom, der til sidst vandt over ham.

Per var en særdeles velholdt og respekteret lokomotivfører og kollega i Helsingør, hvor han kørte det meste af sin karriere. Først på rangermaskinerne og siden på strækningslokomotiverne, selvfølgelig med den obligatoriske tur omkring de brune S-tog. Også i København blev der sat stor pris på Pers stille, men altid hjælpsomme væsen. Per havde nok selv foretrukket, at hans jernbanekarriere fik sin afslutning i Helsingør, men med udbuddet af kørslen på Kystbanen til DSBFirst, blev tjenestedet i de sidste år flyttet til København. Forflyttelsen tog Per nu med godt humør, og der var aldrig nogen bitterhed at spore efterfølgende. De sidste år af Pers arbejdsliv foregik på magasinet i København, hvor han servicerede kollegerne på fornemmeste vis. Der er vist ingen lokomotivfører, der har mødt et nej fra Per, hvis han på nogen måde havde mulighed for at imødekomme et ønske. Pers hjælpsomhed står som et flot eksempel til efterfølgelse for andre. At Pers stillingsbetegnelse de sidste par år var en anden end lokomotivfører betød mindre for Per. Han var aldrig i tvivl om, hvor han kom fra og den faglige stolthed, og tilknytningen til lokomotivførerne glemte han aldrig.

Per var oprindelig udlært smed fra Helsingør skibsværft, men søgte tidligt til jernbanen. Hans far, Johannes Maymann Hansen, var også lokomotivfører og en overgang formand for Helsingør depot, så mon ikke han gjorde sit til at overbevise den unge Per om, at jernbanen skulle være hans liv. Og det blev den, i hvert fald hans arbejdsliv, idet Per, inkl. en periode hos marinen, nåede at fejre sit 40 års jubilæum i statens tjeneste den 18. april 2014.

Per var en livsnyder, og ud over at holde af naturen, holdt han også af god mad. Derfor var det også en stor glæde for Per, at han kunne samle sine kolleger fra magasinet en sidste gang til en god frokost. Det var Pers måde at sige tak for et godt samarbejde, og hans måde at sige farvel til sine gode kolleger.

Til Pers bisættelse var der mødt mange kolleger op for at tage afsked. De kunne høre præsten holde en flot og dækkende tale over Per og hans liv. Ingen var i tvivl om, at her var en mand, der var elsket og anerkendt af alle.

Per efterlader sig, ud over sin kone Lone og sine to børn Rasmus og Stine, også 5 børnebørn.

Æret være Pers minde!

Rigtige kvinder er lokomotivførere!

Maiken er 40 år og lokomotivfører hos DSB. Når Maiken kører tog, er der fokus på:

- **Sikkerhed**
- **Materielhåndtering**
- **Rettidighed**
- **Kundeservice**

I lige præcis den rækkefølge…

Rigtige Kvinder kører tog – det er helt sikkert!

Foto: Claus Thaarup

Rigtige mænd er lokomotivførere!

Jørgen er 47 år og lokomotivfører hos DSB. Når Jørgen kører tog, er der fokus på:

- Sikkerhed
- Materielhåndtering
- Rettidighed
- Kundeservice

I lige præcis den rækkefølge...

Rigtige mænd kører tog – det er helt sikkert!

Foto: Jørn Erling Weiss

Lokalnyt

Aalborg/ Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen, Lokalgruppenæstformand

Et nyt år er startet, vi kører nu efter K15. Allerede med første rettelse og næste rettelse er såmænd på vej. Og jeg fatter ikke, hvor det går galt. Igen oplever vi, at der er pillet i køretiderne mellem stationerne, somme tider med groteske "opfordringer" fra GreenSpeed til følge. En tur fra Hobro til Aarhus starter som lyn og torden mellem Hobro og Langå. Lidt langsommere mellem Langå og Hadsten og derefter "daldrer" vi resten af vejen til Århus. Er det ikke meningen, at vi skal spare brændstof? Er det ikke meningen, at vi skal skåne materiellet mest muligt? Og er det ikke meningen, at vi skal give vores passagerer en behagelig kørsel? Hvem er det som ikke taler sammen i Telegade, således at vi får en lidt mere flydende kørsel? Nå, vi er jo heldigvis ikke mus men MÆND, så vi kan jo selv rette kørslen til, så alle bliver tilfredse.

Og til direktørkredsen: Jeg beklager at jeg ikke så mig i stand til at efterkomme jeres, sikkert velmente, ønske om at "lade batterierne op" i de 3 fridage i den forgangne julehøjtid. Jeg var på arbejde 22., 23., 24., 26., 27., 28. og 29. december, i alt 56 timer og 40 minutter. Ikke at jeg beklager mig over det, men jeg beklager at jeres "tak til det personale, som ikke kan lade batterier op, men som skal på arbejde i julen", åbenbart var faldet ud af teksten i brevet.

Vi har overstået vores lokale generalforsamling. Bestyrelsen i Aalborg / Frederikshavn ser nu ud som følger: Formand: Morten Schroll Kristensen, næstformand: Lars Rolving Jensen, kasserer: Carsten Svendsen Mathiesen, sekretær: Bjarne Aunsbjerg og ordensmand: Thomas Klæstrup Hansen.

Det var alt for nu. Husk at læse alle cirkulærer, SIN DSB, og hvad der derudover falder ned over os…

Aarhus

Af: Lars Andersen, Lokalredaktør

Samarbejde

Mange her i Aarhus har gået rundt om sig selv og ledt efter det gode samarbejde. Nu er samarbejde jo ikke noget, der ligger gemt i en kasse, gemt af vejen på et lille kontor. Alligevel har det vist sig, at det findes her i Aarhus. Ja, tro det eller lad være. Den nye MTA undersøgelse, der blev offentliggjort lige før jul, viste faktisk at der er et rigtig godt samarbejde mellem kollegaerne. Det skal vi naturligvis være glade for, men det var ønskeligt, at undersøgelsen havde vist, at medarbejderne også syntes, at lederne var en del af det gode samarbejde. Måske

Lokalnyt

derfor var der på generalforsamlingen den holdning, at der var brug for en udtalelse om det p.t. mangelfulde samarbejde mellem den lokale ledelse i Aarhus og den lokale LPO.

Gangvej

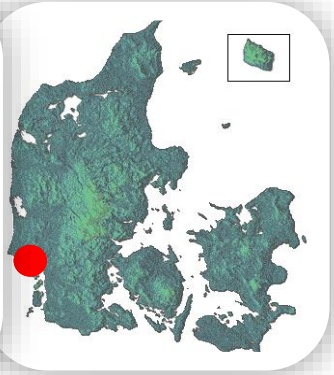
I 4 år har vi her i Aarhus vidst, at der ville blive bygget en letbane, hvis spor ville ligge på Ambulancevejen i banegraven. Denne vej har i mange år været en del af gangvejen fra banegården til P-risten. Trods det er der her 4 år henne i byggeforløbet endnu ikke fundet en permanent løsning på dette, for en lokomotivfører, meget vigtige punkt. P.t. er der lavet en gangsti tæt op ad et hovedspor på den ene side og arbejdende maskiner på den anden side. Entreprenøren, der skal sørge for, at stien er gangbar, har endnu ikke taget denne opgave alvorlig. Det viser desværre med al tydelighed. at hverken vores firma (DSB) eller entreprenøren på letbaneprojektet mener, at lokomotivfører bør have en acceptabel sti at gå på, som samtidig er fremtidssikret.

Generalforsamling 2015

Årets generalforsamling i LPO DSB Aarhus forløb meget stille og rolig, bortset fra at mange var frustreret over den halvdel af den lokale ledelse, som ikke bryder sig om et fornuftigt samarbejde. Dette resulterede som før nævnt i en udtalelse. På generalforsamlingen var der et forslag om en ny ferienummer ordning (ligner den som de fleste andre depoter har). Dette forslag blev stemt igennem og vi vil fra og med sommerferievalget 2016 benytte det nye system. På generalforsamlingen sagde vi farvel til P. B. Andersen, som havde valgt at stoppe i turgruppen efter 31 år. Poul fik overrakt en kurv (ikke en mundkurv) fra bestyrelsen som tak for det fantastiske arbejde, han har lagt i turgruppen. Poul blev i forbindelse med denne overrækkelse kaldt op til talestolen for at modtage sin gave og en tale, under krav om at han denne gang ikke måtte sige noget, når han kom i nærheden af talestolen. Det overholdt han og generalforsamlingen kunne slutte med klapsalver.

Foto: Jan Lundstrøm

Esbjerg



Af: Leif Zimmermann

Så blev det 2015 og her kommer lidt lokal nyt fra Esbjerg. Året er startet med en del uddannelse her i Esbjerg. Det drejer sig både om STM og sikkerhedskulturdagen. Nogle kollegaer bliver sendt til Tinglev på sikkerhedskulturdag. Det kan man nu godt undre sig lidt over, da det må være en økonomisk belastning for DSB at sende folk så langt væk for en enkelt dags kursus.

Turene ser rimeligt fornuftigt ud, dog er nattjenesterne blevet lidt mere drøje at have med at gøre, da man er noget senere hjemme. Og så er der en nattevagt om søndagen som, ja hvad skal man snart sige? Man kører pas med 3381 til Fredericia, kører 179 til Aarhus og 190 tilbage til Fredericia, holder en pause og klargøre så lige 3602, og kører den hjem til Esbjerg. PUUUUHAAAAA…

Man kan stadig undre sig over, at vi selv skal printe vores køreplaner ud hver dag når vi tjekker ind. Det burde kunne lade sig gøre, at de blev vedhæftet vores arbejdssedler lige som vores LA gør. Mon

Lokalnyt

ikke det skyldes, at IT afdelingen er blevet sparet væk. Ellers var det vel bragt i orden for længe siden? Man kan godt føle sig lidt presset på tjek ind tiden, hvis man skal køre 4 forskellige tog. Lad os forstille os, at man i løbet af tjenesten har 2 klargøringer. En IC4 og en MR. Så skal man både printe en bremseseddel ud til IC4 og en kvittering af bremseprøve seddel til MR, samt 4 forskellige køreplaner. Så skal man lige huske at opdatere og læse eventuelle opdateringer i den digitale rygsæk, samt læse mails. Nu blev jeg sgu helt forpustet! Det burde vores fagforening nok kigge lidt nærmere på. Måske vi skulle have lidt mere tid til at tjekke ind. Og bare lige for at skære det ud i pap, så skal det ikke tages fra tjek ud tiden – som sidst!

Vi har i 2014 desværre haft en kapring af et tog mellem Fredericia og Esbjerg (læs: Det Blå Blad 3-2014). Der må jeg bare sige, at måden DSB har taklet den sag på er, efter min mening, dybt kritisabelt. Informationerne fra DSB har været sparsomme. Det føles nærmest som om, det skal ties ihjel. Det kan da ikke være rigtigt, at hændelsen bare skal gå i glemmebogen! Man må vel som firma have lavet en plan for, hvordan man fremover vil håndtere en sådan sag. Kunne man overveje, at man skal have et eller andet beredskab i en sådan situation? Og eventuelt kigge på om vi skal have togførerne tilbage i alle tog! Det ville i hvert fald give noget mere tryghed. Både for os lokomotivførere, men da også for vores passagerer. Samtidigt skal vores fagforening også have en over snuden, da jeg heller ikke mener, de har håndteret sagen ret godt. Jeg mener, at man skulle have brugt den som argumentation for at få togførerne tilbage i regionaltogene.

Foto: Jan Lundstrøm

På selve stationen sker der også ting og sager. Vi har fået fyldt vores mystiske hul op foran spor 1 og 2. Så det er rigtigt dejligt. Vi har også fået lavet sporet ned til havnen igen, så det varer forhåbentligt ikke så længe inden vi får godskørsel til og fra Esbjerg igen som en daglig begivenhed.

Byggeriet af det store indkøbscenter Broen er også påbegyndt. Det har givet nogle udfordringer med lyset på pladsen hvor vi parkerer vores tog. Det har fået mig til at tænke på en gammel DE NATTERGALE sang, hvor de synger: "tænd æ lys, sluk æ lys, tænd æ lys, kan æ falde i søvn". Vi skal bare synge den sådan her: "tænd æ, lys sluk æ lys, tænd æ lys, kan æ finde æ tog". Lyset blev uden videre pillet ned. Da den daglige ledelse fik nys om sagen, blev det så sat op igen. Men faktum er, at lyset flere steder hænger i laser. Det mest positive ved alt byggerodet er, at det meste af stationen er blevet hegnet ind, hvilket har medført, at vi – mere eller mindre – er sluppet af med alle sporoverløberne.

Vi har også været så heldige at få lov til at parkerer vores biler i parkeringshuset. Det er dog en prøveordning indtil videre, men vi håber da ordningen kan vare ved.

Til slut lige lidt hockey snak. Jeg påtager mig gerne, det hårde job det er at holde hockey humøret højt her i silde byen Esbjerg. Jeg regner stærkt med, at tilsviningen af undertegnede forsætter de kommende år. I kommer bare med det, jeg kan tage det. SILDEN ER DØD OG HAR VÆRET DET LÆNGE. Men hvis sildebønderne holder sig fra matchfixing, har de da mulighed for at komme med i slutspillet!

FORZA VOJENS!!!!!!!!!!

Lokalnyt

Kalundborg

Af: Maiken Tomlinson, Lokalgruppeformand

Så er 2015 og dermed også K15 skudt i gang, med bl.a. ny tjenestefordeler (igen), masser af IC4 kørsel, sommerferievalg, samt en veloverstået Generalforsamling.

Sommerferievalget

Det blev afholdt i starten af januar, og umiddelbart lader det til, at langt de fleste var tilfredse med det, de fik. Valglisten var i år gennem-checket, dobbelt-checket og gennemset en ekstra gang, så vi skal ikke afholde en "ommer" i år.

Tjenestefordeler

Som nævnt i Det Blå Blad 6-2014 fik vi en helt ny tjenestefordeler i november 2014. Desværre varede det ikke længe før også Lone flyttede over i uddannelsesplanlægningen. Situationen er p.t. den, at indtil man finder en mere permanent løsning (dvs. en fast tilknyttet tjenestefordeler for Kalundborg), tager Palle sig af tjenstfordelingen i Kalundborg. Palle sidder imidlertid også som tjenestefordeler for både Nykøbing Falster og Næstved, så han har rigeligt om ørene. Vi håber derfor inderligt, at der hurtigst muligt bliver fundet en permanent / længerevarende løsning på problemet.

MG

Vi var rigtig mange, der tvivlede stærkt på, hvorvidt man ville kunne finde nok køreklart materiel til at dække køreplanen for K15. Så vi blev temmelig overraskede, da det pludselig væltede frem med IC4-tog lige efter køreplansskiftet. Hvor f….. kom de lige fra? Det er mit indtryk, at langt de fleste af os i Kalundborg synes, at IC4 -projektet på Nordvestbanen er gået over al forventning, og mange (selv nogle af de ældre og mere skeptiske kolleger) er faktisk blevet helt glade for at køre dem! Der er selvfølgelig også nogle kolleger, der ikke er helt så begejstrede.

Generalforsamling

Den ordinære generalforsamling blev afholdt d. 28. januar på "Den tykke kok". 17 stemmeberettigede medlemmer (inkl. bestyrelsen) var mødt op, og som noget nyt havde vi i år også inviteret én fra hver af bestyrelserne i København, Nykøbing F og Næstved til at deltage (tilsvarende var vi også inviteret med til at deltage i deres generalforsamlinger). Fra Næstved deltog Lars, og Bertil repræsenterede København. LPO Nykøbing F havde desværre ikke mulighed for at deltage. Endvidere havde vi inviteret Søren Max og Jan Danielsen fra LPO's daglige ledelse. Så alt i alt var vi 21 tilstede til selve mødet, og til den efterfølgende fællesspisning mødte yderligere 5 pensionister samt vores gruppeleder op.

Vores formand, Michael L. K. Albrektsen havde besluttet sig for at forlade posten af helbredsmæssige årsager, og vores kasserer, Dennis Engelsen, ønskede ikke at modtage genvalg, da han gerne vil bruge sin tid og energi på funktionen som kørerlærer og andre tekniske opgaver. Endvidere ønskede Peter Augustinussen ikke at genopstille som bilagskontrollantsuppleant. Efter valg til de forskellige poster, ser det nu således ud:

- Formand (for et år): Maiken Tomlinson
- Næstformand: Kenneth C. Geier
- Kasserer: Lars F. Harder
- Bestyrelsessuppleant: Birgit S. Nielsen (modtog genvalg)
- Bilagskontrollant: Bent H. Rasmussen (modtog

Lokalnyt

genvalg)

- Bilagskontrollantsuppleant: Lonny M. P. Nielsen

Tillykke til de nyvalgte, og tusind tak for godt samarbejde gennem de sidste par år til både Michael, Dennis og Peter!

København

Af: Ebbe L L Drögemüller, Lokalgruppeformand

Julehilsen og MTAPV

Så kom vi i gang med et nyt år og her til årets første nummer af Det Blå Blad, er der allerede en masse at berette om fra lokalgruppe København. Vi har selvfølgelig alle taget hul på det nye år med frisk energi efter at have fejret julen og nytåret i familiens skød. Dette var i hvert fald sluthilsenen til alle medarbejderne, fra vores øverste konstituerede direktør Stig Pastwa, inden han og de øvrige chefer og ledere gik på juleferie. Til oplysning for alle chefer og ledere der læser Det Blå Blad, kan det oplyses, at virksomheden DSB har kørt ganske fornuft i jeres fravær i juledagene. De tilbageblevne menige medarbejdere har som altid holdt maskineriet kørende, selvom andre mener virksomheden er lukket ned for julen. Vi håber I alle har nydt julefreden, og I således er klar til at gøre 2015 til et godt år for DSB's medarbejdere. I følge DSB var 2014 et godt år for virksomheden DSB! Dette kunne desværre ikke lige aflæses i den MTAPV rapport, der kom kort før jul og derfor må det så være på tide, at det nye år kommer til at stå i medarbejdernes tegn. I forordet til MTAPV rapporten fra 2013 kunne man læse, at ledelsen på sigt ønskede medarbejdertilfredsheden op på 75+! Med resultatet fra MTAPV 2014 in mente må man sige, at dette nu lyder temmelig komisk. Vi har aldrig nogensinde været længere væk fra dette mål…

Ferievalg

Kort efter årsskiftet afviklede vi vores sommerferievalg og ud fra hvor langt nede i ferierækkerne de enkelte uger lukkede, må vi sige, at de fleste har fået noget sommerferie, som også kan kaldes sommerferie. I lighed med tidligere år, var der desværre, traditionen tro, enkelte, der havde glemt at aflevere deres ferieønskeseddel, og efter ferievalgets afslutning var der, til stor overraskelse for lokalgruppen, stadig 4 ledige ferieuger i uge 27. Disse 4 uger er i den efterfølgende 4. ferieugesøgning selvfølgelig fordampet som en sodavandsis på en varm sommerdag. Når bladet læses er der åbnet for enkeltdagsvalget frem til uge 39.

Generalforsamling

Den 4. torsdag i januar holdt lokalgruppen sin årlige generalforsamling. Igen i år blev den holdt i Valby Kulturhus og selvom generalforsamlingen måtte konkurrere med håndbold herrerne om medlemmernes tid, lykkedes det alligevel at tromme godt 70 gæster, medlemmer og pensionister sammen. Generalforsamlingen forløb uden den store dramatik. Om dette skyldtes den nye dirigent Ib Andersen, eller folks ønske om at få generalforsamlingen overstået i en fart, så de kunne komme hjem og se håndbold, tør vi ikke gætte på. Lokomotivfører Bjarne Skov blev valgt som nyt bestyrelsesmedlem. Bjarne havde dog allerede siddet i bestyrelsen i en måneds tid, i det Kenneth R. E. Boserup havde valgt at søge nye udfordringer som lokomotivinstruktør. Bestyrelsen ser frem til et godt samarbejde med Bjarne og har allerede budt ham velkommen på kontoret. Som altid havde lokalgruppen inviteret nogle gæster til at overvære vores generalforsamling. Vi vil i den forbindelse gerne takke forbundsformand Henrik Horup og områdegruppeformand Søren Max Kristensen for deres spændende og laaange indlæg J. Lokalgruppen er sikker på, at der er

Lokalnyt

mange af de fremmødte, der hvert år ser frem til at høre nyt fra foreningens top. Som et nyt tiltag havde lokalgrupperne i Øst inviteret hinanden til deres respektive generalforsamlinger. Set fra lokalgruppe København side har tiltaget været en succes, og vi vil her gerne takke for den modtagelse vi har fået i Næstved, Nykøbing F og Kalundborg. Det har været spændende og indsigtsfuldt at få lov at følge jeres generalforsamlinger.

Korrigeringer

Et af de problemer lokalgruppen jævnligt støder på er ændringer i tjenester. Dels ændringer der har med indholdet i tjenesterne at gøre, dels ændringer der har med møde og sluttid at gøre. Nu har vi en aftale, der dækker over de daglige korrigeringer af tjenesterne. Så den vil vi ikke beskæftige os med her. Noget der dog kan få lokalgruppen op i det røde felt, er de ændringer af møde og sluttid der ikke overholder korrigeringsaftalen. Det er ind imellem sket, at vi har siddet og kigget på en korrigering / ændring af en tjeneste og bagefter stillet det naturlige spørgsmål. Tror de folk der korrigerer i tjenesterne virkelig at lokomotivførerne ikke har et liv ved siden af DSB? For at illustrere problemstillingen kunne de jo f.eks. stille sig selv det enkle spørgsmål: "Hvordan vil jeg selv have det med, at min mødetid eller sluttid blev ændret uden min viden eller accept"? Vi respekterer de aftaler, der er indgået mht. ændringer i vores ture og tjenester. Det må vi som medarbejdere også kunne forvente, at virksomheden gør. I modsat fald må vi opfordre lokomotivførerne til at sige nej til korrigeringer, der ikke overholder gældende aftaler.

ME, dobbeltdækkere (DD) og dieselpartikler.

Der er i slutningen af 2014 blevet lavet en undersøgelse, der temmelig klart siger, at vi har et alvorligt arbejdsmiljøproblem med dieselpartikler på ME og DD materiel. Problemet gælder for øvrigt også MR, som vi ikke kører i København – og gudskelov for det! I den forbindelse har det været interessant at følge DSB i deres forklaringer og informationer. Sagen bliver behandlet i andet regi, så den vil vi selvfølgelig ikke blande os i. Dog vil vi godt påpege enkelte punkter i den information, der allerede er offentliggjort. DSB skriver, at der er sat filtre på togene, som har reduceret antallet af dieselpartikler med op til 40 procent. Dette lyder jo ganske godt. Hagen ved procentudmeldingen er desværre bare, så vidt lokalgruppen er orienteret, at disse filtre jo var monteret inden de høje målinger blev foretaget i 2014. Det rigtige tal for antallet af dieselpartikler den enkelte medarbejder har været udsat for igennem mange år, må således have været temmelig meget højere! Dette bør selvfølgelig tages med i sagen. Ligeledes har udmeldingen om, at det ikke er mere farligt at arbejde i ME og DD i dag, end det var i går, også skabt underen i lokalgruppen. Jamen det er jo netop slået fast, at det var farligt at arbejde i ME og DD i går. Så er det selvfølgelig også farligt i dag! I skrivende stund har virksomheden tilbudt gravide medarbejdere mulighed for at undgå arbejde i et partikelfyldt arbejdsmiljø. Dette bør vel gælde alle medarbejdere eller? Vi afventer selvfølgelig den videre udvikling i sagen og vil i ventetiden foreslå, at DSB indfører forbud for togene mht. rygning. Dette er jo en metode, der før er brugt i DSB.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Nykøbing F

Af: Finn Rasmussen, Lokalgruppebestyrelsesmedlem

Udflytning

December var en noget kaotisk måned for lokomotivførerne her i Nykøbing F. Vi skulle ikke længere have til huse på Godsbanevej 11, men flytte op i stationsbygningen, hvor der før havde været DSB restaurant og selskabslokaler. Lokalerne i stationsbygningen havde stået tomme i flere år og det havde længe været et ønske fra ledelsens side, at flytte lokomotivførerne derop. Den 9. december skulle vores lokaler stå klar til indflytning, men renovering og ombygning af gamle bygninger tager nogle gange længere tid end man regner med. Og sådan var det også med stationsbygningen, så da dagen kom, hvor vi skulle flytte ind, var alt ikke på plads. F.eks. var det nye omklædningsrum ikke blevet helt færdig, og internettet virkede ikke. Og internettet skal vi jo bruge hver dag, for at kunne tilmelde os og få opdateret vores digitale rygsæk (DDR). Så den første uge skulle vi tilmelde os, osv. på det gamle depot, og da vores omklædning og opholdslokaler nu var i stationsbygningen, så fik vi lidt ekstra motion i de dage. Efter ca. en uge kom internettet til at virke i briefingrummet, men kun med kabel, så opdatering af DDR foregik i to docking stationer. Der har været flere gange, hvor vi har måttet stå i kø for at få opdateret DDR. Det er bare ikke godt nok. Vi er nu i slutningen af januar, og det trådløse netværk virker stadig ikke. Der er ikke sket meget med vores depot, siden vi flyttede ind. En stabel tomme flyttekasser står stadig i briefingrummet og fylder op, og gardiner og billeder er ikke kommet op endnu. Så man kan ikke sige, at vores flytning til Stationspladsen 2b har været den store succes ind til nu.

Generalforsamling

Lørdag den 24. januar afholdt vi generalforsamling i jernbanehjemmeværnets lokaler ved kommandoposten, men det var lige før, vi skulle finde et andet sted at afholde generalforsamling, for den nøgle vi havde fået udleveret til lokalet, passede ikke. Der var kommet ny lås i døren, og det var ikke så let at få kontakt med nogen, der havde den rigtige nøgle sådan en lørdag morgen. Men det lykkedes. Vi fik adgang til lokalerne ved ni tiden, og da generalforsamlingen skulle begynde kl. 9.30, så vi fik en lidt forsinket start. Generalforsamlingen forløb derefter i god ro og orden, Det var premiere for vores nye formand, og det klarede han rigtig flot. Der var genvalg på samtlige poster. Tak til LPO daglige ledelse og DJ for at komme give et indblik i det, der rør sig på det faglige område lige nu, og hvad vi kan vente os de kommende år. Efterfølgende var der socialt samvær med lidt god mad og drikke, hvor der blev fortalt nogle gode historier og vittigheder: Nogle af dem havde vi nok hørt før, men hvad gør det i hyggeligt selskab.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Næstved

Af: Jan Lundstrøm, Lokalredaktør

Den årlige generalforsamling

Fredag den 23. januar afholdt LPO Næstved den årlige generalforsamling i Metals lokaler på Aaderupvej. Fra depotet i Næstved var der mødt 18 lokomotivførere, hvortil kom seks gæster, bl.a. fra de øvrige Øst-depoter. Generalforsamlingen forløb i god ro og orden, og der var genvalg uden modkandidater til sekretær Lars Hansen, kasserer Frederik Ø. R. Petersen. Flemming Kongsted Larsen og Flemming Johannessen blev genvalgt / valgt som suppleanter, ligesom der var genvalg til bilagskontrollant Jan Hanssen og fanebærer Kaj B. Nielsen.

Efter generalforsamlingen var der spisning, hvor vi fik selskab af ni pensionister. Det er en hyggelig tradition, og en del af de pensionister der kommer, har været pensionerede i mange år.

Genvalg til arbejdsmiljørepræsentant

Jan Lundstrøm fortsætter som arbejdsmiljørepræsentant i yderligere en treårig periode. Der var ingen andre kandidater til posten, så Jan blev valgt uden afstemning.

Personalia

Vores kollega Mikael Hansen fratræder ved udgangen af februar måned. Vi takker Mikael for det gode samarbejde på depotet gennem mange år, og ønsker ham held og lykke i pensionisttilværelsen.

Der har været annonceret efter lokomotivførere til uddannelse i den lokale presse. Der skulle ansættes lokomotivførere på depoterne i Kalundborg, Nykøbing Falster og Næstved, men hvornår de kommer, forlyder der indtil videre ikke noget om. Ligeledes får vi på et tidspunkt et mindre antal lokomotivførere fra S-tog, men hvor mange og hvornår er uvist.

Nye møbler

Vi har "arvet" nogle møbler fra førsteklasses loungen i Odense. På billederne så de ikke så store ud, men da de kom frem til vore små lokaler i Næstved var de anderledes store! Men under alle omstændigheder vil der blive møbleret lidt om i Næstved en kommende tid.

Og så får vi langt om længe trådløst netværk i vore undervisningslokaler på andensalen i stationsbygningen, det bliver dejligt!

Vore ture

Vi har snart været en helt turnus rundt i vore ture, der alle er ottemands. Et par steder er turene lavet lige kreativt nok. Når "tivolitoget" kører nat efter lørdage i sommerperioden, skal vi holde pause i Roskilde uden en anden lokomotivfører overtager MR-toget. Toget skal så afsluttes, men det kan ikke tilsluttes fremmednet, og på grund af perronerne, kan vi heller ikke tage batteriniven. Skal vi sætte toget til fremmednet, skal der to gange rangertid og to gange spadseretid til, og så er der ikke tid til pausen ...

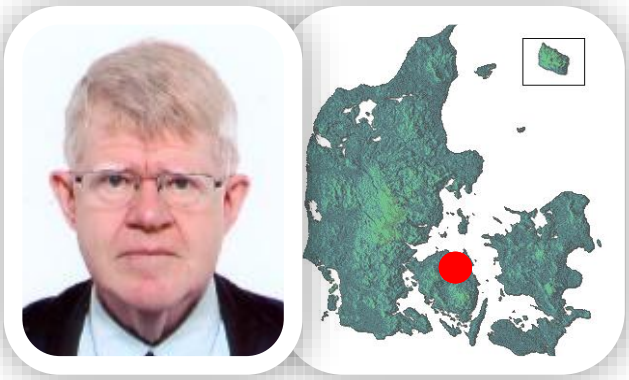
På en tjeneste på 8:58 bliver vi ikke afløst. Den der skal overtage toget, har klargjort et andet MR togsæt, der skal kobles på det togsæt vi kommer med, og togvejen skal jo lige falde, inden der kan stilles rangertogvej ned ovenpå vores togsæt. Det er godt at kunne tænke kreativt, men det må altså ikke tage overhånd!

Overkørsel nu sikret

Efter lang ventetid blev bommene ved overkørsel 156 i skoven ved Haslev taget i brug sidst på året 2014. Hermed har vi ikke længere usikrede overkørsler, idet alle overkørsler på Lille Syd er sikret med mindst halvbomme. Tilbage står så vores ønske om bomme for fortovene i Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup, for der oplever vi jævnligt farlige situationer. Der er jo ikke engang en streg, der markerer, hvor langt ud man må gå.

Lokalnyt

Odense



Af: Ole Stuhr Hansen, Lokalredaktør

Sig så ikke, at der aldrig sker noget på vores depot. Bedst som en gruppe kolleger havde fået brygget kaffe og været ved bager From i Odense Banegård Center, stillede der en betjent og afbrød pausen. Der var indtelefoneret en bombetrussel, og alle skulle forlade bygningen. "Nu lader I altså vores lagkage blive stående, mens vi er væk," lød formaningen fra en af lokomotivførerne til betjenten. "Det er ikke sjovt," lød det fra repræsentanten fra ordensmagten. "Nej, det synes vi altså heller ikke," replicerede kollegaen med udsigt til at skulle tilbringe de kommende timer udendørs i Kongens Have i en afstand af 300-400 meter fra banegården.

Nå, det viste sig, at kommandoposten ikke var berørt af bombetruslen – selv om den ligger inden for ovennævnte radius – så hvad enten der var tale om en smutter i evakueringsplanen eller ej, så fik flere af kollegerne husly og kaffe i ventetiden, mens politiet og bomberydderne var i aktion.

I selve Banegårdcentret var der en regulær smutter. Biografgængerne i en af de ni sale blev glemt, slet og ret. Pludselig standsede filmen, og så skete der ikke så meget mere. Og da folk var blevet trætte af "Kissin' In the Back Row of the Movies" og forsøgte at komme ud, fandt de ud af, at de var blevet spærret inde i bygningen. Den var efter endt evakuering blevet hermetisk aflåst, naturligvis for at hindre folk i uforvarende at komme ind. Så evakueringsplanerne skal nok ses efter i sømmene inden næste bombetrussel, så vi ikke risikerer, at en kollega bliver glemt, for eksempel på et af hvileværelserne.

Spøg til side. Det viste sig, at bombetruslen var falsk, og her bagefter er det selvfølgelig meget lettere at se humoristisk på tingene, end da evakueringen stod på. Der er næppe nogen, der tvivler på, at politiet tog opgaven alvorligt, men de huller, der viste sig i systemet, skal udbedres.

En anden trussel mod Banegårdcentret blev uforvarende iværksat af den fragtmand, der skulle levere årets julegave fra DSB til de ansatte i Odense. Som vi nu ved, indeholdt de mange kasser bl.a. en gasgrill med tilhørende flaskegaspatron, og hele molevitten blev læsset af i lokalerne bag billetsalget, som næppe er godkendt til opbevaring af gas- og trykflasker, endsige udstyret med den obligatoriske afmærkning.

Nå, men det gik jo godt, heller ikke ved denne lejlighed røg banegårdcentret i luften. Gaverne blev afhentet, men der ventede de glade modtagere lidt af en overraskelse. Sammen med grillen fulgte en folder med let skjulte lektioner i, hvordan vi skal besvare kritiske bemærkninger om DSB fremsat af f.eks. familie, venner og bekendte – udformet som en lille julequiz. Den kvikke quiz-deltager gennemskuer hurtigt, at onkel Jørgen, der brokker sig over, at togene aldrig kommer til tiden, bør have at vide, "at DSB faktisk tre år i træk har kørt historisk godt, men at det er klart, at det ikke altid lykkes at få 2.500 daglige ankomster og 500.000 daglige kunder til at ankomme på sekundet".

Jamen halleluja, lød det fra fruen, da jeg viste hende tryksagen: "Tror jeres informationsafdeling virkelig på, at de kan få lokomotivførere til at stille op i rollen som

Lokalnyt

Komiske Ali," (Iraks tidligere informationsminister, red.)? "Åbenbart, ellers ville de vel ikke have fået fremstillet folderen," forsøgte jeg mig. Men inderst inde gnavede en lille tvivl, og den blev til vished 17 dage inde i det nye år, da nyhedsbureauet Ritzau udsendte en historie under overskriften "DSB halser efter punktlighedsmål". Heraf fremgår det, at DSB har store problemer med forsinkelser og aflysninger og kun har nået hver fjerde af de opstillede mål, opgjort på årsbasis.

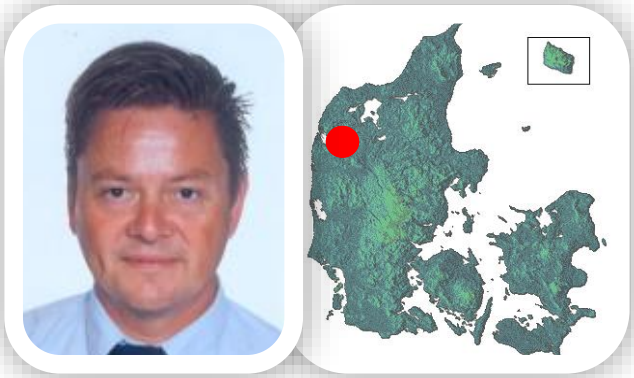
Afdelingschef Mette Boye, Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk, hæfter sig ved, at DSB ikke har kunnet holde omfanget af aflyste tog under det aftalte mål i fjern - og regionaltogstrafikken i et eneste af de 10 år, hvor trafikkontrakten har været gældende. Ritzau har også indhentet en kommentar fra vores driftsdirektør Anders Egehus, som ikke helt er på linje med folderen fra grill-pakken, idet han erkender, at DSB ikke har kunnet levere den ønskede præcision. "Det kan enten skyldes, at målsætningerne har været for høje, eller at vi ikke har været gode nok," siger han. Han giver dog også udtryk for, at det i 2014 kun var 30 procent af aflysningerne, som var DSB's skyld. De øvrige skyldtes fejl på infrastrukturen eller eksterne hændelser som personpåkørsler eller bombetrusler. Det er da helt befriende, at vi har en direktør, der tør kalde en spade for en spade, i modsætning til den famøse grillfolder, hvor svarmuligheden, "at det er Banedanmarks skyld", næppe giver point.

Foto: Jan Lundstrøm

Så indledte vi sæsonen for storm og væltede træer. Den første storm væltede nu ikke nogen træer. Det var lige før, det slet ikke var blæsevejr. Men toggangen blev reduceret, f.eks. overgik vi til timedrift på Svendborgbanen, men fortsatte med uændret strækningshastighed. Som om det ville gøre en forskel med halv- eller heltimesdrift, hvis der først lægger sig et træ på tværs.

Da sæsonens anden og tredje storm indfandt sig, blæste det til gengæld i en sådan grad, at IC værkstedet i Aarhus på et tidspunkt havde tre havarerede togsæt holdende med skader for ca. 5 mio. "Nu kan vi snart ikke tåle at miste flere togsæt," lød det fra et par håndværkere, da de hørte om endnu et tog, der var blevet forsinket på grund af et væltet træ. Dette togsæt havde dog ikke fået skader. Men hvorfor pokker sætter vi ikke farten ned til f. eks. 60 km/t, når det blæser, lød reaktionen fra en kollega. Vi har da instrukser og forholdsordrer for kørsel i sne og faktisk også en storminstruks for Storebælt. Den kunne vel udvides til også at gælde mellem stationer, hvor banen går gennem skovområder, f.eks. mellem Borup og Kværkeby, og medvirke til at reducere skaderne og omkostningerne, når vi brager ind i væltede træer. Ideen er hermed givet videre.

Struer



Af: Dan Krogh Mortensen

Generalforsamlingen i Struer blev i år afholdt d. 16. januar. Sædvanen tro blev generalforsamlingen afholdt på Marina Club, der ligger ved lystbådehavnen i Struer. Som sidste år, havde vi også i år besøg af flere fra daglig ledelse LPO DSB. Søren Max Kristensen, Hans Schøn Merstrand og vores lokale mand Jan Bech Danielsen havde fundet det interessant at tage den lange rejse til Struer.

Lokalnyt

Uddrag af bestyrelsens beretning ved Niels Haunstrup Christensen.

Beretningen startes med et minuts stilhed for at minde pensioneret lokomotivfører, Carl Henry Christensen og pensioneret lokomotivfører, Hans Henry Husted. Begge to var markante lokomotivførere, der var stationeret i Struer i mange år.

Niels Haunstrup Christensen fortæller om, at Jesper Lok, i den korte tid han ledede DSB, formåede at vende røde tal til sorte. Men det var ikke uden omkostninger, for når historikerne om nogle år kigger tilbage, vil de sige, at han ødelagde mere end han byggede op. For korpsånden er påvirket og mange ansatte bærer tydelige tegn på, at de arbejder i en virksomhed, der bliver drevet efter devisen: Tillid er godt, men regneark er bedre".

I sommers blev der indført totalt rygeforbud. Nu skulle alle ansatte og kunder droppe smøgerne, når de befandt sig på stationen. Ja selv i din egen bil, hvis du stadig havde uniformen på, gjaldt forbuddet. Man kunne så have håbet at rygeforbuddet tydeligt blev skiltet i og omkring perronerne. Men nej, der skulle nærmest bruges lup for at få øje på de små piktogrammer, der var opsat. Derfor virkede ledelsens ønske om, at personalet skulle henstille til de formastelige, en kende hysterisk.

Foto: Jan Lundstrøm

Niels kommer også ind på, at situationen omkring den lokale tjenestefordeler har været en udfordring for personalet i almindelighed og reserven i særdeleshed. Selv om Susanne i Ålborg gør en god indsats for at tilfredsstille alle, kan vi hurtigt blive enige om, at en lokal tjenestefordeling er at foretrække.

Bestyrelsen har et ønske om, at lokomotivførerne i Struer får MP uddannelse. Årsagen til ønsket er, at vi ønsker at vedligeholde strækningskendskabet mellem Vejle og Kolding. Så bliver man måske fri for, på et senere tidspunkt, at alle pludselig skal på strækningsindøvelse, som det har været aktuelt her i januar, hvor alle skulle på indøvelse mellem Fredericia og Lunderskov.

Niels slutter beretningen af med at sige: 'Vi får nok at se til i det kommende år, men jeg er sikker på, at I vil støtte op om de tiltag, der bliver taget fra lokalgruppen side'.

Herefter havde Søren Max Kristensen et indlæg, hvor han orienterede om, hvad der rører sig på foreningsområdet. Spørgelysten var efterfølgende stor, og Søren svarede uddybende på spørgsmålene.

Indkomne forslag og valg

For en gang skyld var der ingen indkomne forslag, så vi gik hurtigt over til valg til diverse poster.

Kassereren John Heilskov, var på valg og havde mod på endnu en 2-årig periode.

Da undertegnede havde besluttet at træde ud af bestyrelsen, skulle der vælges en ny kollega ind. Det endte med kampvalg, og det kom Tommy Balle ud af som den heldige vinder. Så jeg vil ønske Tommy tillykke med valget. Held og lykke til ham og resten af bestyrelsen med arbejdet fremover.

Dirigenten Poul Erik Dupont, der havde formået at afholde mødet i god ro og orden, meddelte at mødet var afsluttet.

Generalforsamlingen sluttede som sædvanlig af med spisning. Det kunne samle ca. halvdelen af folkene på depotet og en god håndfuld pensionerede lokomotivførere.

Lokalnyt

Tinglev

Af: Jesper Rodkjær Pedersen, Lokalgruppeformand

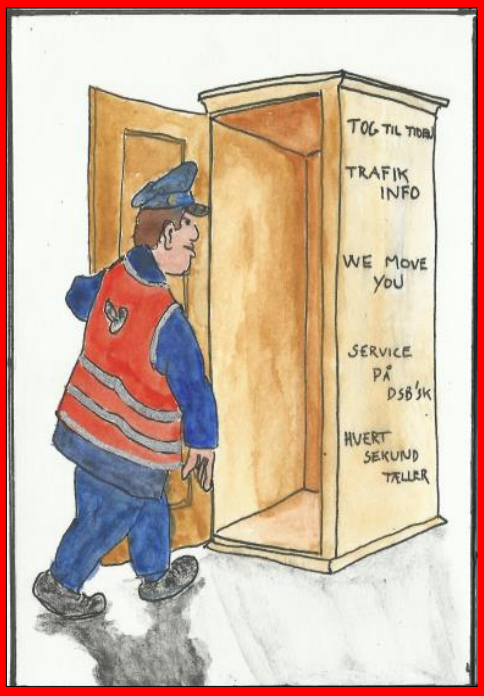
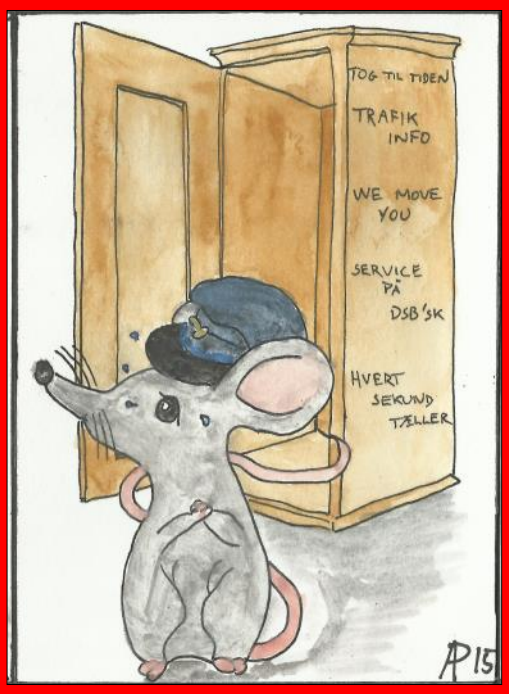
Det er begrænset, hvad der er sket af breaking news på Tinglev depot siden sidste nummer af Det Blå Blad – det er læseren selvfølgelig klar over, for ellers så havde det jo nok været på forsiden af de landsdækkende medier. Der er dog sket én større ting på vores depot.

Bent "Gamle" Hansen har forladt den synkende skude til fordel for en tilværelse som pensionist. Han kørte sin sidste tur d. 30. december, hvor det lykkedes ham at blive fyret tre gange for bare at blive genansat hver gang. Døm selv, hvad der er værst. To gange røg han ud for at ryge i uniform, og en gang for noget, som slet ikke lader sig trykke her. Dagen sluttede med lidt hyggeligt socialt samvær, hvor nogle af kollegerne både fra lokomotiv- og togpersonalet var mødt frem. Den gamle rebel var i en årrække næstformand i lokalgruppen, turgruppeformand og senest medlem af turgruppen. Han har altid været en tro LPO-støtte, og vi skylder ham stor tak for indsatsen for kollegerne. Den 7. januar holdt "Gamle" en officiel afskedsreception for kollegerne. Det er selvfølgelig vemodigt at sige farvel til en god kollega, men det var en rigtig hyggelig eftermiddag, hvor der blev grinet, larmet og fortalt gode gamle røverhistorier. Vi ønsker alle "Gamle" en rigtig god tid som pensionist. For de golfkøllesvingende kolleger er der stadig en rigtig god chance for at rende på ham, og vi regner da også med at se ham til vores sociale arrangementer.

Noget lidt mere trist på den meget alvorlige måde er, at vi desværre har haft et par påkørsler i vores område. Den ene faktisk i Tyskland. Det er meget længe siden, at det er sket sidst for en af vores folk, Faktisk skal vi helt tilbage til tiden, hvor depotet lå i Padborg. Med kendskabet til tyskernes ordenssans og begejstring for dokumentation, så kunne vi godt blive lidt bekymrede for, hvordan en påkørsel ville blive tacklet dernede. Det viste sig til vores glædelige overraskelse, at det tyske politi var yderst professionelle og venlige, så en god erfaring kunne vi da trække ud af en ellers kedelig hændelse. Man kan vel næsten sige, at vi var en lille smule imponerede, for der er vist ikke mange lokomotivførere herhjemme, som har oplevet, at man lige sendte en helikopter i luften for at finde togets eksakte position.

Der var for kort tid siden ligeledes en påkørsel på Gråsten station, hvor en kvinde overså en tændt overkørsel og gik lige ud foran toget. Der er ikke nogen bom, som stopper fodgængerne i den pågældende overkørsel. Lokomotivførerne har påtalt denne sikkerhedsrisiko ved flere lejligheder, men desværre er der ikke blevet handlet på indmeldingerne. Det har nu kostet en kvinde livet, og en af vores kolleger fik en rigtig ubehagelig oplevelse. Det er bare ikke i orden.

Det var en lidt trist og kedelig svada denne gang, men når dette blad er sendt ud, så er vores generalforsamling overstået. Det betyder, at vi i næste nummer af Det Blå Blad i det mindste kan afsløre, hvem der har modtaget årets ATØVS-pris. Så mon ikke det bliver lidt mere muntert næste gang.

Træd bare nærmere! -

Her gør vi mænd til mus