Det Blå Blad

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB *2/2009*

Lederen	*Side 3*
Læserbreve	*Side 4*
”Seks skarpe” til Flemming Jaller	*Side 5*
Gode vaner i førerrummet	*Side 6*
IC-4 forlig, og hvad så?	*Side 7*
Jubilæum - de gule undertavler	*Side 8*
Arbejdsmiljøsiden	*Side 9*
Nyt fra lokalgrupperne	*Side 10*
Stemningsbilleder fra Tinglev	*Side 19*

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktion:
Det Blå Blad
Teglgårdsvej 841, 1. tv
3050 Humlebæk
E-mail: detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Preben S. Pedersen

Redaktør:
Torben Sonne

Layout:
Jenik Langsted

Grafisk produktion:
Rounborgs Grafiske Hus
7500 Holstebro

Oplag:
1700 eksemplarer

ISSN 1602-169X

Indhold:
Artikler m.m. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom på det. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve på over en halv side. Kopiering og gengivelse af bladets indhold må kun ske efter aftale med redaktionen.

Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes til redaktionen senest: **Mandag den 31. august 2009**

Forsidefoto:
Lokomotivfører Bent Kremmling, Tinglev
ER 2036 den 19. maj 2009

LPO DSB

Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB
Otto Busses vej 5, 2. sal
2450 København SV

Formand:
Preben S. Pedersen
Tlf.: 2468 7224

Næstformand:
Carsten M. Olesen
Tlf.: 2468 7805

Kasserer:
Torben Sonne
Tlf.: 2468 7258

Bestyrelsesmedlemmer:

Aalborg:	Jørgen Ohmeyer	2468 7988
Esbjerg:	Johnny Lyngsø	2468 7434
Fredericia:	Birger C. Naver	2468 8131
Kalundborg:	Ove F. Hansen	2468 7888
Korsør:	Mogens Kleis	2468 7283
København:	Søren M. Kristensen	2468 8431
LKI-Gruppen:	Bjarne R. F. Lassen	2468 3360
Nykøbing F.:	Anders Bech Pedersen	2468 5668
Næstved:	Poul Stevns Nielsen	2468 7849
Odense:	Peter Kanstrup	2468 7327
Struer:	Jan B. Danielsen	2468 7605
Tinglev:	Errol V. Vestergaard	2468 7704
Århus:	Hans Schøn Merstrand	2468 8076

Lokomotivfører Bent Kremmling, Tinglev

Den Danske model under angreb

Af: Preben S. Pedersen

Så har den borgerlige regering igen vist deres sande jeg. Denne gang har de kastet sig ud i et angreb på Dansk Jernbaneforbunds medlemmer og vores overenskomst.

Transport og undervisningsministeriet har bedt lokomotivførerudvalget om at se på, og komme med løsninger på sprogkrav til lokomotivførerne på dansk grund. Samt ansættelseskrav til lokomotivføreruddannelsen.

De har et indædt ønske om at slække på sprogkravene for lokomotivførere der befarer dansk grund, dækket ind under langsigtet EU lovgivning. Det vil afstedkomme, at udenlandske lokomotivførere uden nødvendige danskkundskaber kan køre i Danmark. Det vil LPO DSB for nuværende, på det kraftigste tage afstand fra, da det er lokomotivføreren, der har ansvaret for toget førelse og sikkerhed. Et ansvar vi som lokomotivførere altid har vægtet meget højt.

Dermed ikke sagt at udenlandske lokomotivførere ikke gør det samme. Men vi frygter for passagernes og egen sikkerhed, da sprogforviklinger kan blive skyld i alvorlige jernbaneulykker hvis der ikke er en tydelig og forståelig kommunikation mellem lokomotivføreren og fjernstyringscentralerne. Her menes, signaluorden, uregelmæssige situationer, og ikke mindst i farlige situationer såsom brand, afsporinger, evakueringer, påkørsler og lign.

LPO DSB anbefaler, at man på EU niveau forsøger at indføre engelsk som fælles europæisk jernbanesprog, ligesom det kendes fra flytrafikken. Der skal dog opnås fælles europæisk enighed om projektet, så vi konkurrerer på vilkår der garanterer en sikker jernbanetrafik til glæde for borgerne og de ansatte.

De 2 ministre mener, at de sidste års forsinkelser næsten udelukkende skyldes mangel på lokomotivførere. De konkluderer herefter, at det er ansættelseskravene til lokomotivførerjobbet der er synderen. De giver så fagbevægelsen skylden, da de mener, vi stiller utidssvarende krav til overenskomsten. Dette kalder LPO DSB for tankespind på et mildt sagt tvivlsomt niveau. Klimaforandringer er vel også vejrets skyld, og den i verden så anerkendte Danske model, er vel arbejdsmarkedets parters skyld?

Vi mener, at Transportministeriets og Undervisningsministeriets direkte angreb på fagligheden og kvaliteten i lokomotivføreruddannelsen, er et alvorligt tilbageskridt for jernbanesikkerheden i Danmark. LPO DSB har utrolig svært ved at forstå de 2 ministres kritik, da vi i vores overenskomstforhandlinger med DSB, ikke er stødt på væsentlige problemer med hensyn til ansættelseskrav til kommende lokomotivførere, der kan bestå uddannelsen, og herefter blive dygtige og ansvarlige lokomotivførere. Vi har hidtil, uden utidig indblanding, kunnet revidere kravene, så de er tidssvarende og sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlige, hvilket vi ønsker at forsætte med. LPO DSB ser i disse sager med beklagelse på, at DSB deltager i lokomotivførerudvalget og derved kan komme til at fremstå utroværdige i deres udmeldinger.

I LPO DSB har vi gennem længere tid forsøgt at holde os upolitiske, i forhold til at støtte politiske partier økonomisk. Det kan man så diskutere rigtigheden af, hvad er vigtigst, foreningens tarv, eller hensynet til det enkelte medlems politiske observans?

Én ting skal vi dog have os for øje! Arbejdsgiverforeningerne har ikke de samme demokratiske skrupler som os. Økonomisk pumper de flere penge i de borgerlige partier end nogensinde før, så arbejdsgiverens ensidige interesser kan blive markedsført som det eneste saliggørende for landet og dets borgere. "Lad pengene blive hos dem som har forstand på økonomi, for de ved bedst". Og gerne uden indblanding fra den "røde blok" og fagbevægelsen, som kun vil os alle det ondt, ved at gældsætte landet og føre os i økonomisk uføre.

Nu kan vi så passende spørge os selv, om deres tese holder. For er det fagbevægelsen, og de politiske partier vi samarbejder med, der er skyld i den økonomiske krise vi netop nu befinder os i, eller er det arbejdsgiverne og deres støttepartier?

Vi er ikke i tvivl, det er grådige forretningsfolks ensidige spekulationer der må bære ansvaret for den økonomiske nedsmeltning, med regeringens velsignelse. Nu hvor krisen kradser, forsøger man så at skyde skylden over på landets lønmodtagere. En sand bølge af fyringer, flytning af arbejdspladser til udlandet og forringelser i arbejdsvilkårene i Danmark er åbenbart regeringens medicin til de danske lønmodtagere.

Hvor længe skal vi finde os i det?

Læserbreve

RIS/ROS

Det Blå Blad har modtaget dette læserbrev fra Lkf. Frank Esbensen i Odense. Redaktionen har efterfølgende bedt Områdegruppeformand Preben S. Pedersen om at svare på Franks indlæg.

Gruppeledere ud af LPO

Da årets første Blå Blad blev omdelt i Odense, var det, som sædvanlig, med store forventninger, at bladet blev læst. Som forslagsstiller, til forslaget om personale / gruppeledere ud af LPO, må jeg indrømme, at jeg nær havde fået morgenkrydderen galt i halsen, for hvad var nu det, der stod at læse? Citat "Manglende pli i Odense" citat slut. Overskriften på LKI Jørn Weiss indlæg burde måske snarere have været: "Jeg ser spøgelser" for Jørns udlægning af mit forslag gjorde, at jeg ikke kunne kende mit forslag igen. Jeg vil da ikke nedlægge hele LKI gruppen.

Med mit forslag "personale / gruppeledere ud af LPO" mener jeg at teksten taler for sig selv, og jeg vil da gerne benytte lejligheden til at uddybe, hvorfor jeg har stillet forslaget på generalforsamlingen i Odense den 15. januar 2009.

Jeg kan ikke forstå at vi i en "indianerforening" som LPO, skal have "høvdingene" organiseret. Jeg mener ikke, vi har så meget at være fælles om med personale / gruppeledere, al den stund, at det er personale / gruppeledere som fører sygesamtaler, indleder afskedigelsessager, afholder tjenstlige samtaler, samt skriver papirer til min personalesagsmappe. I det hele taget udfører ledelsens arbejde, hvorfor de ikke bør være i LPO men snarere i en forening for ledere. Hvilken har jeg ingen ide om, men de finder nok en.

Jeg kan forstå, at der på et LPO bestyrelsesmøde har været en afstemning hvor forslaget personale/gruppeledere ud af LPO blev enten lidt eller meget stemt ned. Udfra "stuesnak" rundt om i landet, er jeg overbevist om at de menige medlemmer af LPO også gerne ser personale/gruppeledere ude af LPO, og jeg kan da kun opfordre kollegerne til at forslaget "personale / gruppeledere ud af LPO" bliver stillet på så mange lokalgruppers generalforsamlinger 2010 som muligt.

Med venlig hilsen
Lkf. Frank Esbensen, Odense

Kære Frank

Det skal ikke være nogen hemmelighed overfor medlemskredsen, at indlægget har været debatteret i redaktionen, set ud fra at vi ikke finder det særlig betimeligt, at interne debatter af så omfattende karakter, skal foregå i et fagblad der læses af mange uden for vores egen organisation. Debatter af denne karakter bør efter vores mening nok tages indendøre, i regi af de demokratiske organer vi har. Men vi har valgt at gøre en undtagelse denne gang.

Først vil jeg glæde mig over, at vores fagblad læses med stor interesse, for det er jo det, der er formålet med at vi udgiver et fagblad, hvor vi tager faglige temaer og emner op, kan informerer om hvad der rører sig i vores verden, samt læse om hvad der rører sig lokalt rundt om i landet.

Frank, du kan med et så kontroversielt forslag ikke forvente andet, end at hele lokalgruppen af Lokomotivinstruktører ytrer sig, da det berører dele af deres organisering. Det samme var vel sket, hvis et tilsvarende forslag fra en lokalgruppeforsamling ville lukke Odense, eller dele deraf.

Det er vigtigt for mig at understrege, at LPO DSB ikke betragter os som en indianerforening, med høvdinge, medicinmænd, og menige indianere. Vi betragter os som en god sammentømret stamme, hvor vi varetager alle de interesser der samlet set gør stammen stærk.

Dit forslag er populistisk og sikkert umiddelbart let at sælge på opholdsstuerne, men der skal tænkes længere og ud over enkelte hverdagssituationer, hvor uenighed kan opstå. Hvad enten vi er gruppeledere, instruktører, kørelærere, lokomotivførere eller rangerførere skal vi alle respektere, at vi har forskellige opgaver at løse i hverdagen. Tilsammen udgør vi lokomotivpersonalet i DSB, som er organiseret i DJ. Ingen af os kan på nogen måde være tjent med at vores gruppeledere skal organiseres i et andet fagforbund, blot fordi de bliver formænd på arbejdspladsen. Lokomotivpersonalet står sig stærkest ved at være organiseret i ét forbund.

At vi i LPO DSB organiserer ledere er ikke noget nyt, det har vi kendt til, helt tilbage fra DLF's tid. Det er derfor også naturligt, at vi til tider har haft diverse meningsudvekslinger. Men det har aldrig skadet os, tværtimod har vi haft den fordel at vi fra centralt hold, altid har kunnet håndtere opståede uenigheder internt, med "en god snak", hvilket er utrolig vigtigt uden udefrakommende særstandpunkter. I LPO DSB har vi desuden organiseret os således, at LKI gruppen har en "landskreds". Dette for at det ikke er den lokale tillidsmand, der også er tillidsmand for LKI og gruppeledere. Der er altså ikke noget "kasketproblem".

I forhold til love og vedtægter er nævnt

LPO DSB's love § 4 stk. 1.
Her er beskrevet, at Områdegruppen kan oprette og nedlægge lokalgrupper når mindst 3/4 af de afgivende stemmer herfor. (Vi kan altså ikke, uden om foreningens øverste myndighed, nedlægge dele af en lokalgruppe.)

Dansk Jernbaneforbunds Love og Vedtægter
Som medlem af forbundet kan optages medarbejdere ansat ved offentlige og private bane- og transportselskaber. (Dette gælder også ledere i de forskellige selskaber)

LKI´erne incl. Gruppelederne er en del af organisationsaftalen. hvorfor en ændring nødvendigvis skal endelig godkendes i DJ´s hovedbestyrelse.
Som det fremgår af vores love og organisationsaftale kan LPO DSB ikke blot smide gruppelederne ud af foreningen. Jeg vil gerne understrege, at den daglige ledelse, og et flertal i LPO DSBs bestyrelse, bakker fuldt op om både LKI´ernes og gruppeledernes organisering i LPO DSB. Det er altafgørende, at alle, der kan fremføre tog i DSB er medlem af samme faglige organisation.
Vi er ikke interesseret i svenske tilstande hvor flere faglige organisationer slås om medlemmerne til skade for løn og arbejdsforhold.

Med venlig hilsen
Områdegruppeformand
Preben S. Pedersen

"6 skarpe" til Områdegruppeformand Flemming Jaller fra Railion

Af: Torben Sonne

Railion sender i denne tid 15 lokomotivførere retur til DSB Fremføring. Hvad mener du er årsagen til denne personalereduktion?

Selskabet hævder, at det er den økonomiske krise, men personligt tror jeg at de kører med en dagsorden som afskriver alle danske arbejdspladser inden for DB Schenker Rail Scandinavia, for til sidst at dele kørslen mellem Sverige og Tyskland, så selskabet er tilpasset når Femern bælt forbindelsen er på plads. Ledelsen har valgt at benytte hele den årlige kvote og sender nu 15 lokomotivførere retur til DSB.

Er Områdegruppen i Railion blevet inddraget i beslutningen?

Nej men orienteret, ledelsen ønsker at det er dem som leder og fordeler arbejdet, vi har så flere gange kunnet pille deres tal fra hinanden og kunnet bevise at deres tal ikke stemmer overens med de faktiske forhold. Derfor er der også et dårligt samarbejdsklima i selskabet, når vi kan bevise at de ikke taler sandt.
LPO Railion har valgt ikke at deltage i prikkerunden, da alle lokomotivførere i Railion har de samme uddannelser og kompetencer.

Railion godstog passerer Odense

Hvad er konsekvenserne for de pågældende lokomotivførere?

Konsekvensen for tjenestemændene er at de kommer tilbage til DSB, og at de overenskomstansatte desværre står uden arbejde, men i denne tilbagevendelses runde har de overenskomstansatte selv søgt nye udfordringer, den ene er taget til Norge som lokomotivfører, og den anden ønsker ikke at køre mere.

Hvorfor tror du det hele tiden går tilbage for Railion i Danmark, samtidig med at politikerne taler om at flytte mere gods fra veje til jernbane?

Tilbagegangen på godssiden skyldes kun én ting, der er ikke stemmer i godstog i Danmark, Danmark er et så lille land, at det ikke kan betale sig at flytte gods over på skinner. Danmark er et transit land og har kun en meget lille del import og eksport.

Hvordan ser du på fremtiden for Railion i Danmark?

Fremtiden for Railion i Danmark er som vi kender det i dag, men med en meget lille andel med danske arbejdspladser.

Tror du Railion vil overholde deres aftale med DSB, for så vidt angår antallet af tilbagesendte lokomotivførere. Ved et forøget antal vil det jo koste DSB et betragteligt beløb?

Det vil ikke koste DSB penge hvis der sendes flere tilbage end der er aftalt, det bliver Railion, som kommer til at betale et beløb som svare til en medarbejder som sendes på rådighedsløn.

Det Blå Blad ønsker dig held og lykke, og forsat god kamp, i håb om at samarbejdet i Railion bliver bedre Vi håber at de tilbagesendte kolleger hurtigt falder godt til i DSB Fremføring, velkommen hjem!

Flemming Jaller

Gode vaner i førerrummet!

Af: Carsten M. Olesen

Jeg har igennem længere tid efterlyst fejlrapporter fra jer til dokumentation ved de møder der bliver afviklet i Gruppe 3.2 regi. (3.2 er benævnelsen for den sammensætning af ansatte i DSB som tager sig af alt vores materiel Lokomotiver, Togsæt og vogne)

Der er en stigende tendens til klager over standarden og rengøringen af vores førerrum, hvilket jeg har foreholdt de ansvarlige på vores møder. ISS og DSB har indgået kontrakter og aftaler på alt vores materiel og disse beskriver klart, hvad og hvornår dette skal gøres, uagtet om det er i drift eller på værksted.
Der er mange steder, hvor ISS efter min mening tjener deres penge utroligt let og "glemmer" at komme helt ud i krogene med støvkluden, om dette skyldes for lidt tid til den enkelte opgave eller blot uduelighed eller ligegyldighed ved jeg ikke? Men har dog en forventning til at ISS vil leve op til de indgåede aftaler! Håndværkerne på værkstedet har også fået en kommentar med på vejen, da jeg ved flere lejligheder har set dem reparere vores togsæt og lokomotiver, uden at tage hensyn til at vi efterfølgende skal være der. Men værkstedscheferne har lovet at lade en kommentar falde de respektive steder!

Men vi kan jo starte med at tage vare på os selv og den måde vi selv overleverer et førerrum til den næste kollega eller til værkstedet, så vi har endnu bedre og velbegrundet argumentation for vores klager!
Ryd op efter jer selv, så gamle aviser, brugte kaffekopper og madpakker (som ikke altid er spist) ikke efterlades i førerrummet. Husk at benytte handsker ved klargøring og afslutningsopgaver, vask hænder inden efterfølgende betjening af diverse håndtag og knapper på førerbordet. Luft ud inden afløsning (i de førerrum hvor det kan lade sig gøre) det er små ting i hverdagen, der viser din respekt for den næste kollega.

Kørelærerne er skolet til at lære vores nye kolleger om "Gode vaner i Førerrummet" set fra en sikkerhedsmæssig vinkel samt den holdningsmæssige opfattelse til en god overlevering, og alle "os gamle" som af en eller anden uforklarlig grund har glemt denne lærdom, bør genopfriske vores hukommelse!

Så kære kollega, husk på dette i fremtiden, så jeg med rette kan dokumentere eventuelle mangler eller utilfredsstillende rengøring af vores førerrum!

Carsten M. Olesen

Lokomotivfører Lars Bollerup Nielsen Odense, nyder et pænt og rent førerrum

IC4 Forlig - og hvad så?

Af: Preben S. Pedersen

Den 18. maj 2009 blev det endelig afgjort. Ansaldo-Breda kastede håndklædet i ringen, og så ingen anden mulighed end at indgå et kompensationsforlig, der samlet set kostede det gamle italienske firma 2.25 milliarder kr. LPO DSB vil i den anledning gerne rose DSB's administrerende direktør Søren Eriksen for et godt ledelsesmæssigt håndværk. At forliget, i disse krisetider, også tilfører et ikke uvæsentligt antal arbejdspladser i Danmark, kan vi alle kun glæde os over. Et årelangt juridisk tovtrækkeri om helt at slippe for IC4 togene, havde været udsigtsløst til skade for alle parter.

Men når festen er overstået, og det igen bliver hverdag, er det her DSB for alvor bliver sat på prøve i offentligheden. Når IC4 togene fra Ansaldo-Breda ankommer i den status halvfabrikata, som Trafikstyrelsen rent faktisk har godkendt, er det os der har bolden på vores banehalvdel. Vi skal ikke glemme, at der til færdiggørelsen af dette projekt som den Italienske fabrik opgav, kun er afsat 800 millioner kr. Et beløb der i de flestes øjne er astronomisk, men måske kun viser sig at være pebernødder, når der skal ombygges tog med så omfattende og store fejl. LPO DSB vil derfor opfordre alle politikere, til at tage medansvar for beslutningen, og til at bakke op om færdiggørelsen af IC4 togene, også hvis der hen ad vejen opstår større ombygningsproblemer end forudset, og når en offensiv presse kommer på sporet af *gode* historier.

For LPO DSB's side, ser vi med bekymring på mængden af de graverende fejl og mangler som de resterende togsæt bliver leveret med. Fejl vi har kendt til alt for længe, og som ikke lige løses i et snuptag. Vi har dog stor tillid til, at vores dygtige driftsorienterede ledelse i Togvedligeholdelse, og ikke mindst til, at vores dygtige håndværkere kan løfte opgaven, hvis de vel at mærke får lov at samarbejde målrettet og effektivt omkring IC4 togene. DSB skal udnytte alle sine resurser med jernbanedriftserfaring og der bliver behov for kvalitetshåndværk, hvis IC4/IC2 skal blive en succes.

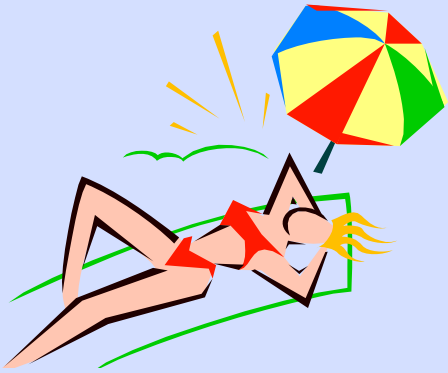
Fra lokomotivpersonalets side, bakker vi 100 % op om det videre samarbejde med færdiggørelsen af IC4, så det kan blive et tog der værdsættes af passagerne, og bliver en god arbejdsplads for alle ansatte.

Vi appellerer samtidig til, at færdiggørelsen af IC4/IC2 ikke stjæler hele opmærksomheden på værkstederne og på direktionsgangen. Vedligeholdelsesefterslæbet på andre materieltyper er til at få øje på, og trænger til at blive bragt op på 2009 niveau.

ME Lokomotiverne skriger på vedligeholdelse og modernisering, så de kan agere trækdyr for de leasede dobbeltdækkervogne, der ankommer senere i år. De gamle blå BN vogne skal udfases nu!

MR togene trænger i den grad til at blive afløst af moderne materiel. Alle medarbejderne og vores rejsende der dagligt benytter regionaltogene fortjener en opgradering mht. arbejdsmiljø og komfort. Det kan faktisk kun gå for langsomt!

Det stærkt forsinkede IC-4 tog



LPO DSB

Ønsker alle sine medlemmer en god sommerferie

Gule undertavler eller Det Uønskede Jubilæum

Af: Lkf. Poul Brandstrup Andersen og Lkf. Søren Kirstein Pedersen, Århus

De fleste mennesker fejrer mærkedage for at markere en bestemt begivenhed. Denne begivenhed kan være festlig eller sørgelig. Her vil vi kigge lidt på en ændring i Banedanmarks Sikkerhedsreglementet, og hvordan den skabte en ny mærkedag.

Den 26. marts 1998 udstedte den daværende Banestyrelse Sikkerhedscirkulære 08/1998, som var gyldigt fra 15.4.1998 til 24.5.1998. Heri ændredes betydningen af den gule undertavle på afstandsmærker, fra at gælde for det efterfølgende I-signal for venstre spor, VI-signal og VM-signal, til kun at gælde for efterfølgende I-, og VI-signal. Eller sagt med andre ord: Det efterfølgende hovedsignal er et I- eller VI-signal, altså en stationsgrænse både på enkeltsporede, dobbeltsporede og flersporede strækninger. Dette blev gentaget i Banestyrelsens Sikkerhedscirkulære 12/1998 af 13. maj 1998 og gyldigt fra 25.5.1998 indtil optagelsen i Sikkerhedsreglementet, som skete 6.7.1998. Det blev i Sikkerhedscirkulære 08/1998 forklaret, at opsætningen påbegyndte 15.4.1998, og i Sikkerhedscirkulære 12/1998 forventedes opsætningen afsluttet i løbet af 1999.

Herved kommer vi til sagens kerne. Ville man nå at få alle disse gule undertavler opsat på 1 år og 8 måneder? Umiddelbart synes man der skulle være luft nok i den arbejdsplanlægning. Det startede fint med, at der meget hurtigt blev opsat afstandsmærker, ganske vist i den lille frimærkeudgave, for VM- og VM/DS-signalerne til venstre for venstre spor. Samtidig blev den gule undertavle fjernet på afstandsmærkerne ad højre spor ved de pågældende signaler.
Det var jo meget fint.

På de enkeltsporede strækninger kneb det mere med at få de gule undertavler monteret på alle afstandsmærkerne. Her oplevedes mange mærkelige kombinationer, og Sønderjylland havde sin egen variation. Da der ikke var nok plads på elmasterne, plantede man en pind i jorden med den gule undertavle. At der så var 2-3 meter mellem den gule og de hvide plader betød tilsyneladende mindre. Andre steder manglede den gule undertavle på et, to eller endda alle tre afstandsmærker. Efter en rum tid kom det så i orden, indtil de pludselig igen manglede enkelte steder. De var faldet af, men kom på plads igen – på opfordring. Man har nok indset at togenes vindtryk gjorde, at der skulle bruges kraftigere skruer og bolte. I løbet af 2-3 år kunne det så iagttages, at den gule undertavle nu var en blivende del af signalbilledet også på de enkeltsporede strækninger.
Godt der kan læres noget.

På de dobbeltsporede strækninger var der i forvejen gule undertavler ved alle I-signaler. Så her var der ingen problemer, sådan da. Ved I-signaler for venstre spor blev der også opsat afstandsmærker for venstre spor, disse dog i en del tilfælde i frimærkestørrelse.
Det ser jo alt i alt rimelig fornuftigt ud.

Ved VI-signaler var og er der ingen afstandsmærker opsat for venstre spor. Lokomotivføreren skal her stadig kigge efter afstandsmærkerne for højre spor, som i nogle tilfælde er gamle og ikke lysreflekterende. Efter det tredje afstandsmærke skal han lede efter VI-signalet, som i langt de fleste tilfælde er anbragt helt nede i skærverne mellem sporene.
Det ser ikke særlig fornuftigt ud.

10 års jubilæet

Jeg har flere steder konstateret, at den gule undertavle stadig manglede flere år efter ændringen i Sikkerhedsreglementet. F.eks. manglede den på andet og tredje afstandsmærke for Fårups I-signal ad 2. hovedspor Hobro-Fårup, helt frem til efteråret 2004, altså hele 6½ år efter ændringen. FC blev underrettet, og S50 er skrevet utallige gange 1999-2004, (dette kan dokumenteres).

Ad venstre spor mellem Middelfart og Kauslunde manglede de gule undertavler også på alle 3 afstandsmærker for Kauslundes I-signal. FC blev her underrettet første gang allerede 21.11.2002. Her ville jeg se hvor effektivt en sådan melding blev behandlet. Det viste sig, der skulle flere indmeldinger og S50'er til, før det blev i orden efteråret 2007. Entreprenøren svarede flere gange at de var opsat, uden det var tilfældet. Her tog det altså 9,5 år, at få det bragt i orden.
Sørgeligt.

Tillykke til den gule undertavle

Ved København H og Fredericia og måske andre steder med VI-signal, ligger sporene så langt fra hinanden, at afstandsmærkerne for højre spor ikke kan ses fra det venstre spor. Derfor er der også opsat afstandsmærker ad venstre spor.
Den 15.4.2008 er det 10 år siden reglerne om den gule undertavle blev ændret. Alligevel mangler de stadig ad venstre spor fra Børkop mod Fredericia for Fredericias VI-signal. Skal dette jubilæum markeres med en forsinket reception eller en sørgehøjtidelighed på åstedet?
Det er særdeles sørgeligt.

Her kan man ikke tale om at være bange for den gule fare, men om at være bange for den manglende gule farve.

Det Blå Blad
har fået ny email-adresse

detblaablad@live.dk

Arbejdsmiljøsiden

Af: Hans Schøn Merstrand

SI-koordineringsmøde
Det interne koordineringsudvalg mellem sikkerhedsrepræsentanter/arbejdsmiljørepræsentanter og tillidsmandskreden kaldet SI-koordineringen, afholdt et rigtigt godt møde i marts måned, hvor mange arbejdsmiljøaspekter blev debatteret og koordineret.

Jeg vil i dette lille indlæg fremhæve nogle af de emner som blev diskuteret på mødet, så sikkerhedsrepræsentanterne og tillidsmændene for fremtiden "løfter i fælles flok"

Arbejdsskadesbehandling og opfølgning
På mødet var der en hvis bekymring over den måde hvorpå arbejdsskadesindberetningen og efterfølgende opfølgning foregår på, da det er meget svært for medarbejderrepræsentanterne at have et "totalt samlet overblik" over registreringen, og dermed også opfølgningen.

Derfor bør alle som bliver ramt af en arbejdsulykke på den ene eller anden måde, altid tage kontakt til sin lokale sikkerhedsrepræsentant.

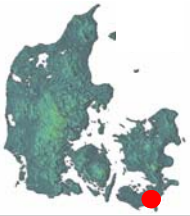
SIN, ODI, SR m.m.
Udvalget havde også en god og saglig debat omkring de mange reglementer som lokomotivpersonalet skal holde sig ajour med. Den gennemgående holdning er, at de mange reglementer (SIN, DSB SIN, ODI, SR, div. cirkulærer osv.) er ved at udgøre en for stor belastning og at det daglige arbejdspres for lokomotivpersonalet er stigende. Vi efterlyser en forenkling og dermed også en kvalitetssikring af det skrevne ord i de forskellige reglementer og cirkulærer, så selv "vanskelige budskaber" bliver gjort let forståelige. Dette er en arbejdsmiljøproblemstilling som sikkerhedsrepræsentanterne og tillidsmandskredsen kun kan løse i fællesskab, og som vi skal have løst.

Borax
Udvalget følger fortsat sagen mht. stoffet Borax i kølevæsken på bl.a. litra MR. Vi afventer for tiden et resultat på en indsendt prøve på stoffet, men oplever du i din dagligdag, at der flyder en eller anden form for væske på vægge, loft eller gulv i førerrummet, skal der som udgangspunkt foretages en indmelding, samt skrives en arbejdsskade. Borax mistænkes for at være allergifremkaldende.

Rengøring af førerrum
I de sidste 20 år har der været skrevet en del om rengøring af førerrum, men det er udvalgets opfattelse at problemet generelt ikke er blevet mindre med årene - og derfor vil udvalget sætte fokus på førerrumsrengøringen. Det er ikke bare "storskrald" som er et problem, men også bakterier som man ikke kan se.

Enmandsbetjening
I forbindelse med indførslen af enmandsbetjening mellem Århus og Fredericia, har DSB skrevet ud til medarbejderne at man vil sikre en "tryghedsbemanding" for togpersonalet, hvad er ganske godt - hvis det ikke lige var fordi lokomotivpersonalet føler sig helt og aldeles glemt i den sammenhæng. Derfor vil udvalget forsøge at sætte det på dagsordnen i DSB, da det er et problem for lokomotivpersonalet, som nok ikke bliver mindre ved indførslen af flere enmandsbetjente tog.

Nyt fra lokalgrupperne



Nykøbing F.

Af: Anders B. Pedersen

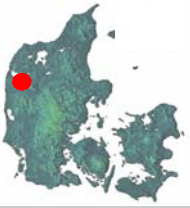
UNDSKYLD, Vi bringer en rettelse! Det lokale pressenævn, har i en afgørelse af mandag den 4. maj 2009, udtalt kritik af indlægget, som blev bragt i det forrige nummer af Det Blå Blad. I indlægget kunne det fremstå som om, at det var LPO Nykøbing, der havde stået for vores arrangement i hallen, hvor Frank Olesen og Jesper Skytte deltog. Dette er dog ikke korrekt. Dette arrangement blev arrangeret og betalt af den lokale ledelse, og selvfølgelig skal al ære krediteres til dem. Vi undskylder for denne fejl.

Men som jeg sluttede med i det sidste nummer, ville jeg fortælle om et arrangement vi afholdt den 3. marts. På grund af det store sporarbejde som vi i øjeblikket er underlagt, havde vi inviteret en større gruppe mennesker, som på den ene eller anden måde er involveret i planlægningen af dette projekt. Man må sige at kollegerne støttede op omkring denne hyggelige dag. Godt og vel halvdelen af depotet var mødt op. Ja der var faktisk mødt så mange op, at nogle blev nødt til at stå op i de tilstødende lokaler. Mig bekendt har der aldrig været så mange til et fyraftensmøde. Det blev et meget spændende møde, med den tilhørende kaffe og kage, masser af drikkevarer og rigtig god middag. Fuldstændig som vi plejer.

Men det var jo ikke kun denne dag, at vi havde nogle gode timer sammen. Mandag den 11. maj tog 10 kolleger af sted til jernbanemuseet, hvor en guide forklarede om alle de forskellige ting der er at se. Man kunne med tydelighed høre at dette havde han prøvet mere end en gang før. Derefter gik det af sted imod restaurant Carlslund. Jep nemlig! Masser af æggekage, flæsk og forædlet vand med humle. Da de så var færdige i Fruens Bøge var det af sted til Odense for at opleve noget af den gamle bydel. Bl.a. skulle de opleve Christian 4 tal og lign. Som jeg har hørt mig til, har det været en rigtig god tur. Bevares, der var dog enkelte der fik en smule ujævn gang, som tiden skred frem. Men alle kom dog glade og tilfredse hjem.

Den 20. maj, er der endnu et hold der skal af sted på samme tur. Heriblandt undertegnede.

Som et lille sidestykke, ville jeg da gerne slå et slag for en artikelserie som er begyndt i DJ bladet. Artiklerne handler om den nye Tillidsmandsuddannelse som foregår på LO skolen i Helsingør. Grunden til at jeg slår et slag for denne serie, er at jeg deltager på det første hold, og gerne vil give nogle små indlæg omkring uddannelsen.



Struer

Af: Niels H. Christensen

Så er det atter tid til et indlæg til Det Blå Blad, mystisk som tiden flyver af sted. Hovedet må lægges i blød, for er der nu sket noget i Struer og omegn? Jo lidt er der da sket. Først i maj måned var der stor opstandelse hos vores arbejdsmiljørepræsentant og personaleledere. Ja den af lederne der havde været der længst, skyndte sig at gå i landflygtighed. Der var en sådan uro, at der var flere der spurgte om det var Søren Eriksen eller IC4 toget der kom til Struer? Men nej, der var tale om audit. Mikael og Svend klarede dog auditten uden ridser i lakken. Tillykke med det og tak for rundstykkerne og kagen til alle dagen efter. Jeg håber at Mikael husker smørret næste gang, for rundstykker uden smør er en tør omgang.

Den 11. maj havde vi besøg af Ulrik Salmonsen. Han underholdt ca. 30 lkf i et par timer med hans og DJ's holdninger. Det blev til nogle gode timer med stor spørgelyst og gode svar. Vi er i Struer utrolig glade for at formanden går ind for, at der skal hænges køreledninger op, helt til Thisted. Vi er dog lidt skuffede over at det ikke når at ske i denne kongres periode, nå men der skal jo også være lidt til efterfølgeren at arbejde med.

Vi kan som så mange andre steder også mærke at personalesituationen ikke er så presset som før. Det er helt skønt at opleve, at der er rådigheder der holder og at der er mere snak på stuen. Midt i maj måned inviterede personalelederne til Bøf og Bowl. Der var rigtig mange der havde lyst til at bruge en aften i kollegernes selskab. Det blev hyggeligt og der blev prøvet kræfter både på banen og med appetitten. Håber ikke at det var sidste gang at John og Mikael invitere medarbejderne ud. Sommeren nærmer sig med hastige skridt og fra Struer ønskes alle lokomotivfører en rigtig god sommerferie. Den kunne eventuelt bruges i Limfjords egnen.

Fredericia

Af: Palle Dahl

Endelig er det lykkedes os i Fredericia at få plads til vores køretøjer på parkeringspladsen foran opholdsbygningen. Efter lang tids planlægning er der pr. 1. maj indgået en aftale med Europark omkring opsyn med de parkerede køretøjer og deres tilladelser, men dette betyder til gengæld, at kolleger fra andre depoter skal være opmærksomme på, at de får udleveret en tilladelse inden de parkerer i Fredericia, prisen er ellers 510 kr. har jeg hørt fra vores områdechef. Nu mangler vi så bare at få asfalteret og sat striber på parkeringspladsen, og det er hårdt tiltrængt, da der er nogle der mener at deres bil skal have mindst 2 meter til de andre biler, og så vil det stadig knibe med pladser til os alle.

Studietur uden billetter

Mandag d. 27. april havde rejsearrangør B. C. Naver lavet en studietur til Harzen, og turen var booket helt op meget tidligt, og det betød at der var flere af de faste deltagere, som ikke nåede at tilmelde sig, bedre held til jer alle næste år. Turen startede kl. 08:17 fra Fredericia med kaffe og morgenmad, som lokalgruppen havde sørget for, og sidste mand kom ombord i Vojens, hvorefter det gik sydover til Padborg, hvor vi skulle skifte første gang. Lige inden vi ankom til Padborg begyndte Birger at få sved på panden, (vist nok for første gang i hans karriere) for da han ville kontrollere billetterne kunne han konstatere, at der var sket en fejl i HR Service. Han havde godt nok fået tilsendt alle billetterne, men i de 3 af dem, var det kun omslaget der var tilsendt, selve billetten manglede. Nu skulle Birger til at vise om han var den rigtige arrangør, for vi skulle jo skifte tog og personale adskillige gange undervejs, så der var noget, som skulle forklares hver gang på udenbys tale.

Vi ankom alle til Hamborg uden strafporto for gratisterne, og her havde vi et lille ophold til proviantering af fast føde, da de fleste ikke tørstede. Efter spisepausen gik turen videre med ICE til Hannover uden stop hvorefter vi skulle med regionaltog videre til Wernigerode, hvor der var bestilt hotel til os. Vi havde før gået x-antal Bio meter for at finde vores hotel, men denne gang var der kun 100 meter til hotellet, tillykke Birger kort afstand og et godt hotel med god udsigt til lidt nostalgi i form af damplokomotiver.

Efter endt indkvartering var resten af dagen til egen disposition, og næsten alle ville lige ud og se på byen og de lokale faciliteter, inden der var fælles spisning kl. 19. Man kan sige meget om tyskerne og at de kan mange ting, men de bliver aldrig verdensmester i at lave mad, men det kunne da spises.
Efter maden var der hygge på hotellet, og her kunne man konstatere at selvom der var 3 førstegangs deltagere med denne gang, var der alligevel en del B mennesker med på turen, den stakkels servitrice fik sent fri den aften/nat.

Dag 2: Sne og lange gå-ture

Næste dag var der arrangeret en tur op til Bloksbjerg med damplokomotiv på smalsporsbanen, og vi havde vejret med os. Det var solskin hele dagen så det var en utrolig flot tur derop. Det tog ca. 2 timer og jo højere vi kom op jo koldere blev det, og på toppen lå der stadig sne enkelte steder. Det blev aftalt at vi havde en times tid inden vi tog toget ned igen, men det var op til hver især hvad man ville, Tina og Lena ville ikke flyve hjemad og der var da også 3 friske fyre som ville gå ned. Der stod på en sten, at der var 13 km. ned, men Kim Karlsson havde glemt at det var i luftlinje, så den reelle tur ned var på ca. 23 km. Han lignede da også en som skulle havde præmie for gakket gangart, da de endelig kom ned igen.

Om aftenen var der igen fælles spisning på hotellet, og denne aften var der også fællessang i form af et par yngre kollegaer, som syntes at en Volvo af ældre årgang skulle have sin helt egen sang, så det måtte vi andre så høre på det meste af aftenen, indtil det blev for meget og de blev gjort opmærksom på, at vi mente de så meget trætte ud, og at der var en dag igen i morgen.

Dag 3: Rundtur i Goslar

Onsdag havde fremføringen sponseret en guidet rundtur i Goslar, og der var skaffet en guide der kunne tale norsk, så alle kunne få det hele med, det eneste problem var Vorherre, Han lukkede en del vand ud den dag, men det ødelagde ikke turen rundt i byen. Efter en rundvisning på 2-3 timer var der reserveret bord til os på en lokal restaurant, hvor vi indtog en lækker frokost, for derefter at på egen hånd at kunne se byen inden hjemturen til hotellet 3 timer senere, det var lidt forskelligt hvad folk ville kigge på.

Onsdag var så sidste aften på hotellet, og man kunne godt mærke på folk at de havde gået rundt hele dagen i Goslar, for efter aftensmaden var der lidt stille i forhold til de tidligere dage. Måske tænkte de også på den næste dag med de mange timers rejse hjemad. Aftenen forløb i hvert fald stille og roligt, vi fik et enkelt glas eller to, og gik så tidligt til ro.

Dag 4: Hjemtur non stop

Torsdag morgen var vi tidligt oppe, vi skulle med toget direkte hjemad uden noget ophold, så der skulle lige smøres en sandwich eller to til rejsen, og der skulle afleveres værelser og afregnes for diverse forbrug på hotellet. Igen måtte Birger bruge al sin charme overfor de tyske togførere, vi havde jo stadig 3 gratister med på turen, men det hele forløb efter planen. Det var som sædvanlig en stille tur hjemad, gassen var gået lidt af ballonen, men alligevel en hyggelig tur. I Flensborg var der et lille ophold som folk brugte til lidt forplejning, og en enkelt til en lille meget rød pude til sin kone/kæreste. Og som altid var der undervejs hjemad afsætning af deltagere, så allerede kort efter Tinglev blev der gået rundt i toget for at få sagt farvel til alle.

Vi ankom som sædvanlig til tiden, og der stod vores familie og ventede på at vi kom sikkert hjem igen. Vi fik sagt farvel til de resterende deltagere, og vi takkede Birger for endnu en god tur.

Vi glæder os allerede til næste år, for selvfølgelig skal vi af sted igen.

Aalborg

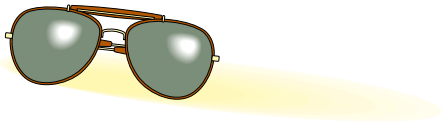
Af: ***Lars Rolving Jensen***

Bedst som man tror, at verden er gået af lave og alt og alle kun tænker på, og sørger for sig selv, får man af og til en ahaoplevelse som bør videregives. I slutningen af april er jeg på vej fra banegården i Aalborg til depotet, hvor jeg uden for depotet bliver råbt an af en ung mand, som spørger mig, "om det er huset hvor lokomotivførerne holder

til". Det kunne jeg jo kun bekræfte, men spurgte samtidig til hans evt. ærinde derinde. Han svarede, at han havde en gave til en lokomotivfører som han skyldte en undskyldning. Om årsagen fortalte han mig, at han om morgenen skulle passere overgangen i Lindholm, der var rødt lys og en venlig stemme, der indtrængende frarådede overgang, men det var han ligeglad med. Det var den lokomotivfører der havde signal til at rangere ud på vendesporet IKKE, og han gjorde opmærksom på sin utilfredshed med et lille "trut" i tyfonen, hvortil den unge mand fremviste sin finger og udtalte nogle ukvemsord til lokomotivføreren, " F…… SPASSER ", og lignende.

Alt dette er hverdagsstof for en lokomotivfører, men nu kommer det fantastiske så: I løbet af dagen kommer den unge mand til at tænke over sin handling om morgenen i Lindholm. Han tænker så meget over den at han bliver enig med sig selv om at han sgu' nok har begået en fejl, måske endda en lille lovovertrædelse og døjer efterfølgende med så dårlig samvittighed, at han køber 2 flasker vin og skriver et kort med en undskyldning til lokomotivføreren. Det synes jeg altså er fantastisk. Der findes altså unge mennesker, som kan indse at de har begået en fejl og derefter aktivt forsøger at rette op på fejlen. Der er måske håb for menneskeheden alligevel.

Når det er sagt, så vil jeg håbe at den person som kom forbi René Geertsens solbriller, der lå på bordet på stuen i Aalborg, og blev enig med sig selv om at det var nok vedkommendes egne solbriller, at denne person skammer sig umådeligt meget. Solbrillerne var en gave fra Renés kone.



Heroppe i Nordjylland gør vi meget for jernbanedriften, blandt andet er vi i det skjulte i gang med at genåbne Sulsted station. Indtil videre har vi fået navngivet en perron og sat et askebæger op.

Se billedet.

Tænk, at få sin egen perron

København

Af: Søren Max Kristensen

Siden sidste nummer af Det Blå Blad er der sket to større ting i København. Briefingrummet er langt om længe blevet udvidet, og alle med svensk sikkerhedsuddannelse har været på efteruddannelse. Ingen af de to sager er forløbet tilfredsstillende.

Briefingrummet.

Det har længe været Lokalgruppe Københavns ønske at computerrummet i Briefingrummet blev udvidet. Det er så sket ved at inddrage lokale 137. Det har betydet, at der er blevet flere meldecomputere og bedre mulighed for at opdatere Bærbar PC. Desværre har flytningen været ret kaotisk, da flytningen ikke blev lavet på én gang, hvilket har betydet, at der i uforholdsmæssig lang tid har været rod og ting der ikke er blevet færdigmonteret. Det er ærgerligt, da planen for briefingrummet og dueslaget ellers var blevet grundigt gennemarbejdet med deltagelse af Lokalgruppen.

Efteruddannelse i svensk sikkerhed.

De ca. 100 lokomotivførere i Fremføring der har svensk sikkerhed, har nu været på efteruddannelse (JTF). Uddannelsen startede omkring 1. april og skulle være afsluttet senest 31. maj. Desværre har styringen af uddannelsen og undervisningsmetoden været skandaløs. Fremføring har købt kurset af DSBFirst og har ellers ikke blandet sig i noget som helst. Det har betydet, at holdene har været blandet med svensk og dansk personale, hvilket er en dårlig idé pga. sprog og kulturforskelle. Nogle af underviserne har været meget svære at forstå og havde svært ved at forstå dansk. Det værste har dog været, at et hold typisk er på 20 deltagere, et hold sågar på 26!!!. Sikkerhedsuddannelse udført som på en pølsefabrik. Ud over disse problemer har Fremføring ladet DSBFirst indkalde til kurserne, hvilket har været en for stor og kompliceret opgave for DSBFirst. Nogle fik ikke indkaldelsen, andre blev indkaldt til flere kurser, navnene på indkaldelserne var i nogle tilfælde forkerte, og indkaldelserne kom typisk nogle få dage før kursusstart.

Lokalgruppe København advarede Fremførings ledelse om disse forhold og meddelte, at der ville blive problemer med kursernes afholdelse, men Fremføringen ville ikke tage ansvar, da det var et DSBFirst kursus. Først da et hold var meget sent indkaldt til et kursus i Malmø fra kl. 9 til 16, og de havde mødetid og sluttid i København kl. 9 til 16 og derfor mødte 90 minutter for sent i Malmø, begyndte ledelsen at forstå problemet. Holdet blev for Fremførings medarbejdere aflyst.

Efter en længere ”snak” med Fremføring, hvor de modstræbende måtte erkende, at det er ledelsen i Fremføring der har ansvaret for, hvad der sker med deres medarbejdere, og ikke et tilfældigt firma ude i byen, skete der noget. Fremføring beklagede de kaotiske forhold og ændrede proceduren ved indkaldelser m.m. Kritikken af indholdet af kurset og holdstørrelser blev videregivet til DJ som straks tog kontakt til DSBFirst. Resultatet blev, at efterfølgende kurser blev på maks. 10 deltagere, såfremt der er danske lokomotivførere til stede.

DSB First har endnu engang vist hvor amatøragtigt de driver deres virksomhed. Tilstanden i DSB First er tilsyneladende smitsom, da DSB Fremføring i denne sag, desværre ikke har været bedre. Hele forløbet viser desværre en manglende forståelse for lokomotivpersonalets faglighed og en manglende respekt for deres privatliv. Fremføring vælger altid den rigtige løsning. Efter de har afprøvet alle de andre….!

Odense

Af: Jenik Langsted

Svendborgbanen har skrantet gevaldigt det sidste stykke tid og tog er blevet aflyst – sågar i skrivende stund kører togene med forsinkelser. Vore hårdt prøvede kunder må også i perioden 30. maj til 09. august igen se langt efter togene i forbindelse med at banen lukker delvist- og senere helt. De tre første uger kører vi kun mellem Odense og Ringe hvorefter togene står stille resten af tiden, mens Banedanmark fornyer de dele, som ikke blev ombygget ved den sidste sporfornyelse i 2003. Banedanmark vil herefter sikre stabil togdrift, hvilket jeg vælger at tro, da alt andet ikke er til at holde ud at tænke på. Jeg er spændt på, om vi i perioden får bare lidt rdx. så vi får mulighed for at lære hinanden bedre at kende, nu hvor der er kommet så mange nye mennesker til depotet, at vi på landsplan og antalmæssigt, er tæt på at indtage en flot tredjeplads.

Enkelt feriesystem i Odense

I Odense har vi et let forståeligt feriesystem og da Svendborgbanen ligger stille nogle måneder frigøres der yderligere personale, der kan søge en ekstra lille sommerferie, hvor man opdeles i et A og F hold (henholdsvis arbejde og fri i weekenden).

F-holdet får fri i weekenden ved ulige uger og A-holdet får fri mandag til fredag i lige uger såfremt perioden ikke falder i pinseferien eller Grundlovsdag. I så fald ændres ferien fra onsdag til tirsdag i pinseperioden og tirsdage til onsdage i den efterfølgende periode. Gudskelov har vi ikke skudår, for så ville det ikke kunne lade sig gøre, men til gengæld har året 53 uger, hvorfor feriesystemet forrykkes to uger fra uge 30 og A og F bytter rundt hver måned, og altid på lige uger – dog kun til jævndøgn tirsdag i uge 39 hvor vi bytter rundt for sidste gang og herefter bibeholder feriepladserne. Dette berører dog ikke de 12 ældste lokomotivførere der jo, som bekendt, indbyrdes roterer og rykker én plads op hver ulige uge således at ugerne 30-32 giver en lige periode pladserne 1 til 6 og ugerne 33-35 giver en ulige periode pladserne 7 til 12. Man kan også vælge at søge både A og F dog afbrudt af en weekendtjeneste på ulige uger og her skal man blot huske at konferere med tjenestefordeleren senest anden onsdag på ulige uger og inden første ferieperiode, så man ikke spærrer pladsen for en kollega med arbejdsweekend i lige uger.

Ved tvivlsspørgsmål til ovenstående ved jeg faktisk ikke hvem I kan spørge ;o)

Lokomotivfører Bent Kremmling, Tinglev

Hurra for APV

DSB har haft fokus på det psykiske arbejdsmiljø APV hvor vi via et spørgeskema kunne berette om vores hverdag ved DSB.

Personligt har jeg de seneste år desværre opbygget nogle angstproblemer krydret med en socialfobi hvilket vil sige, at jeg bl.a. ikke bryder mig specielt meget om at køre tog på fredage og søndage eftermiddage samt på store ud- og hjemrejsehelligdage hvor der er mange mennesker. Psykiske problemer er ofte vanskelige at forholde sig til modsat en brækket finger, hvorfor der også skulle gå nogle år før jeg erkendte og åbnede op for problemet. Med seneste APV fik jeg virkelig lavet en solid løsning med personaleleder og tjenestefordeler der betyder, jeg med glæde ser frem til de sidste otte-ti år ved jernbanen.

Vi er jo store smededrenge hvorfor det nok føles lidt flovt at have psykiske problemer, men det er altså lige så legalt som den før omtalte brækkede finger. Og med ovenstående erfaringer kan jeg varmt anbefale, at du henvender dig til personalelederen såfremt du har problemer. Du skal være på arbejdsmarkedet i mange år, så det er vigtigt, at du har det godt i dagligdagen.

Stort og småt

Af stort og småt kan nævnes, at vi igen får tilført nye mennesker til depotet heraf to gamle kendinge der overføres fra Railion. Trafikstyrelsen har besøgt Odense og hyggesnakket med 6 af vore kolleger, vi har afholdt et gokartarrangement, hvor der virkelig blev hygget igennem og endelig har Thomas Tog ligeledes lagt vejen forbi, så der er bestemt ikke kedeligt i Odense.

Jo for resten; Der er lige tikket en indkaldelse til efteruddannelse MQ og ER ind, hvilket siger en hel del om personalesituationen. Jeg tror ikke, jeg har oplevet det før, kun i forbindelse med SR/Teknik

Ny lokalskribent søges

Til slut kan jeg sige, at jeg har hygget som lokalskribent på disse sider i snart fem år, men er der en derude der kunne tænke sig at berette om livet på Odense depot, skal vedkommende være velkommen til at tage fat i mig - dog kun på lige uger.

God sommerferie til alle ☺

Århus

Af: Hans Schøn Merstrand

BR 605

Sidste efterår indgik 14 kolleger en kontrakt, hvor de fraskrev sig muligheden for et frit turvalg, mod at binde sig op på uddannelsen til Litra BR605. De pågældende kolleger havde selvfølgelig også en forventning om, at de rimeligt hurtigt ville få udannelsen til det pågældende Litra. Desværre så har nogle af kollegaerne som var på den teoretiske del i november 2008 (med koblerdage i januar) ikke været i praktik endnu. LPO Århus ser med meget stor alvor på denne sag, da dette ikke bare berører de "frustrationer" som den enkelte kollega oplever, men hele det pædagogiske og faglige niveau i uddannelsen. Desuden mener vi at kompensationen for fraskrivelse af frit turvalg bør udmøntes fra køreplanskiftet K09

Lokomotivpersonalet flyttes (måske) på Århus H

Lige i øjeblikket peger meget i retning af, at lokomotivpersonalet skal flytte fra Sonnesgade til banegårdsbygningen på Århus H (selv om LPO Århus i skrivende stund ikke har set nogle af lokalerne endnu). Som udgangspunkt forventer lokomotivførerne i Århus, at hvis flytningen til Århus H bliver en realitet, så bliver lokalerne og indretningen bedre, end dem vi har i dag - samt at der udpeges P-pladser til lokomotivpersonalet på Århus H. Skulle der være en eller flere i DSB som ser anledningen til at sammenlægge lokomotivpersonalet og togpersonalet (i et eller andet omfang), så må det jo også gælde ledelsesmæssigt, belært af erfaringerne fra Næstved og Fredericia. Desuden så forventer vi, at DSB kantinen også vil yde en eller anden form for daglig service i en bygning hvor der bliver op mod 600 medarbejdere?

Fest

Igen i år afholder LPO Århus en "goddag og farvel" fest, som er planlagt til den 7. november, hvor du kan hygge dig med dine kolleger. Festen vil ikke blive refereret på disse lokale sider, med andet end, at "festen gik godt".

Sommer 2009

Også i år forsøger lokomotivførerne i Århus at opstille mange hold til DHL- stafetten til august, så meld dig allerede nu under fanen, og få en hyggelig aften sammen med dine kolleger. Og husk det er ikke for sent at træne lidt på forhånd.
Lokalredaktionen på Det Blå Blad ønsker alle en rigtig god sommer.

Tinglev

Af: ***Jesper Rodkjær Pedersen***

Af forplantningsmæssige årsager har lokalredaktøren ikke været meget tilstede på depotet i den seneste tid, så derfor er følgende skrevet på ren rygtebasis, hvilket vel egentlig passer meget godt til vores firmakultur. Det kan godt være, at vi en sjælden gang har problemer med at få togene frem til tiden, men rygter og gode løgnehistorier har det med at rejse land og rige rundt i en hast, der gør forskerne på Zerns underjordiske partikelaccelerator grønne af misundelse.

Faktum er dog, at der er indgået en ny kursusaftale for Lokomotivpersonalet, som tillader den maksimale længde på en kursusdag til 12 timer. Konsekvensen for Tinglev som depot er desværre, at vi stadig vil få en masse rejsetid og lange dage i forbindelse med udenbys kurser. Enkeltstående kursusdage er til at acceptere, men det er altså ikke specielt motiverende med fem på hinanden følgende kursusdage i f.eks. Fredericia, hvor nogle af os skal op klokken 5.00 og først er hjemme hos os selv igen 17.30, og så er reglerne ikke engang udnyttet til det yderste.

Når kursets indhold også til tider er mere end almindelig magert, så skal der altså lidt mere end tre stykker smørrebrød og en halv liter sodavand til, før man kan se, at man ikke havde været universet til mere gavn i en førerstol. På rygtebasis kan det informeres, at der vist nok arbejdes på at modernisere brandbekæmpelse og tunnelkurset, men indtil videre er der vist ikke gennemført noget. Tænk engang om efteruddannelsen i materiel måske engang i fremtiden kunne afholdes, hvor man rent faktisk kom i nærheden af noget materiel. Vi kan da håbe.

Nu vi er ved efteruddannelse, så er personalet i Tinglev lidt specielt stillet, idet vi kører tog i Tyskland. Både efteruddannelse og specielt uddannelse i det tyske sikkerhedssystem PZB sejler for tiden pga. noget trægt bureaukrati. DSBs umættelige trang til strukturændringer, sporskifteplaner og gode tog om seks generationer har ikke ligefrem hjulpet på handlingslammelsen. Det er i høj grad utilfredsstillende for lokomotivpersonalet, at der ikke kommer en afklaring på, hvor ansvaret for PZB uddannelsen bliver placeret, så vi kan få noget system i tingene. De lokomotivførere, der allerede har tysk licens, ser frem til, at flere kolleger får det, så hverdagen kan blive lidt mere afvekslende.

Mht. arbejdsmiljø så er Tinglev depot blevet recertificeret i oktober 2008. Resultatet af auditrapporten ser ganske fornuftigt ud, men det var også forventeligt, da vi har en arbejdsmiljørepræsentant, der er halvt menneske og halvt terrier - flot arbejde. I forbindelse med udarbejdelsen af APV'en blev der udsendt et spørgeskema til medarbejderne. Der blev trukket lod blandt de anonyme indsendere, og B.C. Hansen blev den heldige vinder af en iPod.

Eftersom det var en anonym undersøgelse, så hersker der lidt tvivl om, hvordan man egentlig fandt den heldige vinder, men et stort tillykke skal der selvfølgelig lyde herfra.

Alle ønskes en god sommerferie

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

.
Den 1. april blev Ivan N. Hansen og Jan L. Andersen overflyttet fra København til Næstved. De er endnu ikke helt færdige med grundskolen, men vi ser frem til at byde dem velkommen på depotet. Den 1. oktober starter et nyt hold på grunduddannelsen, hvoraf seks skal til Næstved. Vi har måttet sige farvel til Jørgen Panton, der har valgt at søge nye udfordringer som gruppeleder i København. Vi ønsker Jørgen held og lykke med det nye job.

Hjælp udefra
I forbindelse med det store sporarbejde på Sydbanen er vores tjenester i Næstved ændret meget! Vores andel af Lille Syd kørsel er steget væsentligt. Behovet for lokomotivførere i Næstved er lidt større end normalt, så DSB Fremføring har indgået en aftale om at fem lokomotivførere (der stadig har MR-attest) fra det tidligere Roskilde depot, kan hjælpe til i Næstved når det kniber.

Farlig kørsel på Lille Syd
I forbindelse med det store sporarbejde på Sydbanen er trafikken på Lille Syd steget meget. Det har givet anledning til betænkelighed, idet befolkningen langs banen ikke er vant til hurtige og gennemkørende tog, så de har mange steder et lidt (for) afslappet forhold til det at krydse sporene. Heldigvis vandt vores synspunkter gehør både centralt i DSB og i Banedanmark. Derfor har der været kørt en kampagne om at passe på ved passage af spor. Problemet er nemlig meget stort i de ”autoriserede” overgange, hvor man tænker ”jeg når det nok lige”. Kampagnen har heldigvis haft stor bevågenhed i den lokale presse.

Togpersonalet har indtil videre en perronguide på Haslev station hver morgen mandag-fredag. Det har nemlig vist sig, at det i Haslev er normalt at stå og vente på toget under halvtaget ud for ventesalen. Først når man så kan se, at toget kommer, går man til det spor toget kommer på. Og hvis så der skal krydses, og det er det tog man *ikke* skal med, der kommer i spor 1, bliver det ofte lidt for spændende – for så er toget jo ret tæt på, når de rejsende krydser spor 1 for at komme over til spor 2. Derfor er der nu sat et A-skilt på perronen med stort tekst ”Vent ikke til sidste øjeblik!” og med en oversigt over planlagt sporbenyttelse.

I øvrigt er de fleste positivt overraskede over så godt det går med at sende de omledte tog via Lille Syd. Selv om der er mange krydsninger, har køreplanen faktisk vist sig at være ret robust.

A-skilt med teksten ”Vent ikke til sidste øjeblik”

Kalundborg

Af: Steen Rasmussen

Vi har stadig Uffe Holm som ”udlånt” personaleleder fra København. Stillingen har været forsøgt besat, men der har, indtil videre, ikke været kvalificerede ansøgere.

Dårlig P-rist i Kalundborg
P-risten i Kalundborg lader meget tilbage at ønske. Efter at vi fik lagt nye spor sidste år, er der intet sket siden. Alle adgangsveje, som måtte fjernes ved sporarbejdet, er endnu ikke blevet reetableret. Det er under al kritik. De nye spor er højere end de gamle, så der er nu mere end 20 cm skinnehøjde, med afsæt i løse skærver, som skal passeres mange gange, når man bevæger sig rundt på P-risten

Rengøringspersonalet kæmper med deres rengøringsvogne og returaffald til og fra stammerne. Der har også været optræk til faldsituationer i forbindelse med klargøringsarbejdet. Senest 1. juni skulle arbejdet gå i gang med etablering af adgangsveje. Vi venter spændt på om arbejdet påbegyndes til tiden. Det skal efter planen være færdigt inden udgangen af juni. Gangristenes opsætning langs opstillingssporene lader vente på sig. Der er vist noget med, at de nye spor, som blev lagt nøjagtigt som de gamle, skal flyttes! De må ikke krumme som nu, når der skal opsættes gangriste, - de er nemlig i lige stykker.

Afkortede togveje
Vi døjer også med afkortede togveje på 50 meter ind i spor 2 og 3. Det er de nye stopbomme, der er problemet. Det har stået på i måneder nu. For ”udenforstående” kan det være svært at forstå, at det kan være så problematisk at få de stopbomme godkendt og i orden. Det røde lys fejler ikke noget. Det er så skarpt at en blind næsten kan se det.

Vi har i øjeblikket 3 ”aspiranter” som er på skolebænken. På papiret er personalesituationen god. Ved vinterferievalget kunne vi mønstre 37 lkf. inkl. de tre, som er under uddannelse. Desværre har vi flere langtidssyge og fyldte ferierækker. Det belaster dagligdagen lidt.
Kalundborg skal i løbet af juni/juli certificeres i egenskab som fremføringsstation. Det skal kontrolleres, at det er de rigtige procedurer m.v. som anvendes.

LKI-Gruppen

Af: John Kok

Udtalelse fra instruktørerne der underviser på CPH Vest i Høje Taastrup

Ved mødet afholdt af DJ i København den 02.02.2009, blev det nævnt at den enkelte underviser har juridisk ansvar både for undervisning og de undervisningsmaterialer som eleverne bruger når der undervises i offentligt regi. Vores kommentar til det er, at vi selvfølgelig påtager os det ansvar der følger med stillingen som Lokomotivinstruktør, det gør vi altid. Men skolerne er efter vor mening ansvarlig i forhold til bekendtgørelse & vejledning til bekendtgørelse. For at leve op til ansvaret kræver det at undervisere får relevant information som gør dette muligt, hvilket ikke altid sker.

Som eksempel kan nævnes at der i september måned i 2007 blev afholdt evalueringsmøde af lokomotivførergrunduddannelsen. Undervisere på CPH. West i Høje Tåstrup gjorde før dette møde opmærksom på, hvad der af faglig og undervisningsmæssig karakter burde ændres eller manglede for at levere ansvarlig kvalitetsundervisning. Det blev gjort i den tro, at der kom en tilbagemelding fra mødet til underviserne. Vi har intet hørt i skrivende stund.

I Lokomotivinstruktør-gruppen er der enighed og opbakning vedrørende disse punkter:

Fronter:
fungerer ikke som lovet, det medfører, at den enkelte underviser må fremstille sine egne materialer.

Indlæringskontrol:
tillægges ingen betydning fra skolens side. Det medfører at den enkelte underviser selv laver ILK. for at samle op på modulerne.

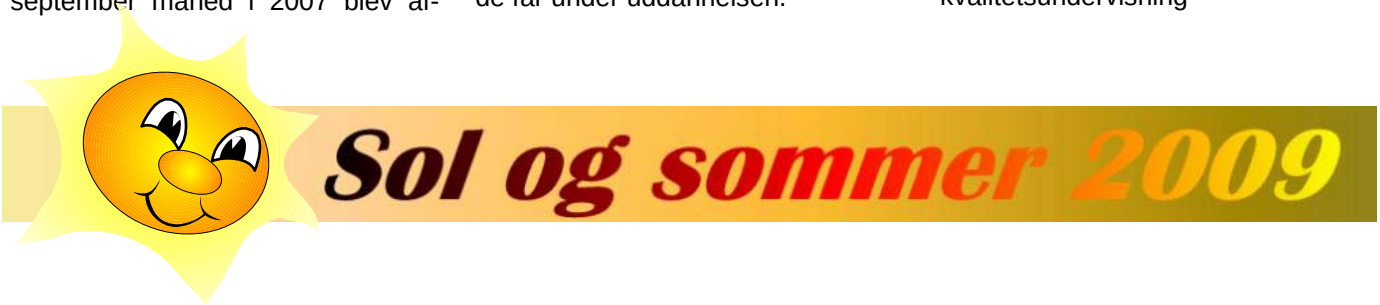
Tværfaglige prøver:
indeholder lokalbane spørgsmål i SR. Underviser får ikke mulighed for tilbagemelding til elever efter prøve. Et vigtigt pædagogisk princip for at lære er, at eleverne bliver oplyst om hvilke fejl, der forekom i de prøver de får under uddannelsen.

Praktik:
I nogle tilfælde mangler eleverne praktik på andre operatørers litra efter endt praktikperiode imellem modulerne. Dette giver problemer i forhold til pensum på det efterfølgende teorimodul.

Teknikbog:
er ikke tidssvarende. Der er for lidt stof vedrørende privatbane materiel og El-togsæt, og faget vognlære er ikke prioriteret i forhold til konsekvensen af fejl på hjul og boogier i driften.

Mundtlige eksamensspørgsmål:
indeholder ikke relevant materiale bl.a. lokalbane og S-bane spørgsmål.

Debatten om LGU har medført misforståelser imellem Lki-gruppens medlemmer og DJ's formand. I det hans udtalelser på kongressen satte spørgsmålstegn ved kvaliteten af undervisningen på skolerne i offentligt regi. Det har været positivt med opbakningen fra DSB fremføring. Vi ønsker, at de ansvarlige for LGU uddannelsen, samarbejder om at gøre uddannelsen tidssvarende og brugbar. Det kan ske ved at melde klart og tydeligt ud til undervisere på skolerne i offentligt regi. Derved får de mulighed for at levere ansvarlig kvalitetsundervisning



Esbjerg

Af: Johnny Lyngsø

I Esbjerg er der etableret en ny p-rist i sporene 9 og 10. Mellem sporene er der så opsat gangriste, magen til dem man ser i Odense, dette har medført at vi har haft turplanlægningen på besøg i Esbjerg for at få opmålt nye spadser- og ranger tider. Arbejdet med at bygge den nye p-rist har desværre også haft en uheldig sidegevinst, her tænkes der på alt det byggemateriale der er efterladt på det område mod Exnersgade hvor vi har mulighed for parkering af vore biler. Der er rettet henvendelse 4-5 gange om at få området gjort rent, men lige lidt har det hjulpet.

Esbjerg station står endelig for tur til, at få noget af det gamle og nedslidte sporlegeme skiftet ud. Det forlyder at det vil ske i en periode på 17 dage i november. I denne periode skal Esbjerg station helt lukkes, så vi har været i Bramming for at se på lokaler, der er egnede til pause og opholdslokaler imens sporene udskiftes. Mere om dette senere.
Den 1. maj startede der et lokomotivfører hold på skolen i Tønder, og der skal herfra gruppen da også lyde et velkommen til jer.

Til sidst vil jeg gerne anmode medlemmerne i Esbjerg om at tage stilling til, om vi i år skal organisere en studietur eller ej? Hvis I mener, at det skal vi, vil det være dejligt hvis I fremkommer med forslag og hjælp til Pernille. Tænk på at turen helst skal kunne arrangeres over max 3 dage inkl. ud og hjemrejse, så vi ikke kommer i karambolage med DSB-Live arrangementet. God sommer ønskes af Esbjerg gruppen.

Lokomotivfører Bent Kremmling, Tinglev

Stemningsbilleder fra Tinglev

Tinglev set mod Nord

Tinglev set mod Syd

Tinglev set mod Nord

Svend Christiansen kører tog 957

Henrik Sørensen

Tog mod henholdsvis Fredericia og Padborg

Knud-Aage Poulsen

Allan Mathiasen

Ib Michael Holm

Per Nielsen

Bent Hansen

Næste nummer:
Stemningsbilleder fra hele landet

Erling Tychsen

Gode velmente slogans

Vi går på vandet

Arrivederci Ansaldo Breda

Gode dieseltog til alle

Kom med

Spring på raketlynet

DSBFirst - First to none

Fed karma i toget

Det er her det sner

Det er ikke vores skyld

Dit tog i hverdagen

Ryg og rejs

Det er sort