Det Blå Blad

Nr.2 - 2014

LPO DSB generalforsamling 2014

Medlemskab af en fagforening

GSM-R Radioen

Syg på arbejde

EUM4 interview

Redaktørens klumme

Når ansvaret for sikkerhed ikke er lige til

Signal forbikørsler

Lokal Nyt

Farveskift

UDGIVER AF DET BLÅ BLAD ER LPO-DSB

LEDER

Det Blå Blad

Udgives af :
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktør:
Peter Kanstrup

Henvendelse til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Skribenter:
Jesper Rodkjær Pedersen
Thomas Knudsen
Hans Schøn Merstrand

Redigering:
Jørn Weiss
Deadline:
Indlæg til næste nummer indsendes
senest 2 juni 2014

ISSN 1602-169X

Dialogen fortsætter. Men der sker ikke en rygende f..!

Af: Søren Max Kristensen, områdegruppeformand

Af lederen i sidste nummer af Det Blå Blad fremgik det, at selvom der var stor utilfredshed med nedskæringer og dårligt sikkerhedsarbejde, så var der håb forude. Ny personaledirektør og ny ledelse i DSB Sikkerhed havde allerede givet en meget bedre dialog. LPO DSB havde derfor en forhåbning om, at der kunne findes rimelige løsninger på mange af de problemer, som efterhånden havde hobet sig op.

Hvad er der så sket siden sidst?

Dialogen fortsætter. Men desværre er resultatet af denne dialog meget begrænset. Det virker som om, at snak og møder er ok. Det deltager ledelsen gerne i. Men løsninger, der fører til handling, er der en udpræget mangel på. For at nævne nogle enkelte eksempler.

- **Procedure** ved signalforbikørsler skulle gennemgås og rettes til. Her har der været et godt og konstruktivt møde den 17. februar. Siden er der intet sket. Læs mere om dette inde i bladet.

- **Uddannelse** i den nye GSMR radio. Her har LPO DSB, i månedsvis forlangt, at DSB Sikkerhed udleverer den vurdering af instruktionsbehovet, som de er pligtige til at udarbejde. Dette ud fra, at ledelsen mener, at det er tilstrækkeligt med at udgive en brochure.

På trods af flere tilsagn fra ledelsen, har vi i skrivende stund ikke set denne vurdering.

- **TUC.** Sagen om ordentlig instruktion og uddannelse til lokomotivpersonalet i forbindelse med tunnelklargøring af tog, er nu gået ind i sin 13. måned. Det sidste udkast fra DSB Sikkerhed udløste over 20 spørgsmål og bemærkninger fra LPO's side. Vi har sådan set en god dialog, men at skrive sig ud af et uddannelsesbehov, har vist sig at være lige så kompliceret, som LPO hele tiden har påpeget, at det var.
- **Midt i oktober 2013** meddelte direktøren for DSB Operation, Anders Egehus, at der ville komme en ny organisation med virkning fra 1. november 2013. Det betød, at vores vigtige udvalg såsom Turudvalg, Uddannelsesudvalg og Teknologiudvalget skulle ændre tilhørsforhold og tilpasses den nye organisation. Samtidig blev det aftalt, at vi skulle have et nyt Sikkerhedsudvalg.

Der har været en fin dialog med ledelsen om dette, enighed er opnået, men her 25 uger efter, er der stadig ikke indkaldt til møder i disse udvalg.
Det på trods af, at der er masser af sager, indenfor alle områder, som ligger og flyder.

Der kan nævnes flere andre områder, hvor intet sker. Men det vil være for omfattende at nævne her på lederpladsen. Samtidig bliver man i dårligt humør over al denne elendighed, og det er ikke rart nu, hvor foråret er kommet, blomsterne springer ud, og pigerne er begyndt at cykle i kjoler igen.

Hvad årsagen til ledelsens manglende handlekraft er, kan kun være gætværk. Er det bevidst eller udtryk for manglende overblik og evner? Eller måske noget helt andet? Det vides ikke. Men et er sikkert. Hvis ledelsen tror, at et godt samarbejde begrænser sig til dialog, så tager de fejl. Der skal følge konkret handling med.

I øjeblikket kan ledelsen sende informationer ud til medarbejderne om, hvor godt det går med "Et sundt DSB". Rettidigheden er i top, pengene rasler ind i kassen og medarbejderne rasler ud af virksomheden. Alt er altså som det skal være i ledelsens optik.

LPO DSB vil dog gerne sende denne serviceinformation (advarsel) til ledelsen:

Virksomheden er ved at sande til. Problemerne bliver ikke anerkendt, opgaverne bliver ikke løst og udfordringerne bliver ikke taget op. Tålmodigheden hos personalet er tyndslidt, og loyaliteten og arbejdsglæden fordufter i samme hast som vand på en varm kogeplade.

Hvis den uholdbare situation fortsætter, så vil det før eller siden få alvorlige konsekvenser for driften. Vi vil derfor komme med en kraftig opfordring til hele DSB's ledelse. Kom nu ud af busken, træk strudsehovedet ud af gemmestedet. At ignorere virkeligheden får den ikke til at forsvinde, heller ikke selvom man kan opfinde sin egen virkelighed i Telegade.

Som altid er LPO DSB parat til at deltage i et ligeværdigt samarbejde. Men snak gør det ikke alene…

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

LPO DSB's ordinær generalforsamling 2014

Af: Thomas Knudsen, næstformand LPO København

Torsdag d. 27/3 blev det igen tid til at lokomotivpersonalets tillidsrepræsentanter fra hele "store" DSB skulle mødes. Denne gang oven i købet til en ordinær generalforsamling i Lokomotivpersonalets Områdegruppe.

Arrangementet blev holdt på Hotel Gammel Havn i Fredericia, hvor folk fra nær og fjern mødtes omkring kl. 13 til en lille let frokost og for at få en sludder for en sladder med de kolleger, man sjældent ser, inden den mere alvorlige del skulle tage sin begyndelse.

Hotel Gammel Havn

Alvorligt må man også sige det blev da LPO's formand Søren Max Kristensen gik i gang med sin velkomsttale. Her fik vi en grundig indførsel i kapitalismens historie, set i det store perspektiv, tilbage fra de tidligste tider og helt frem til, hvordan den kommer til udtryk i dagens Danmark. Kapitalfonde og deres opkøb af statens arvesølv fik her en lille kommentar med. Formanden skal dog have ros for at han, trods at emnet lyder noget tungt, holdt det spændende og oveni købet ikke formåede at bruge al den tid der var sat af til velkomsttalen.

Efter dette var det tid til at vælge generalforsamlingens tillidsmænd. Her blev forslået Jørn E. Weiss som dirigent og Hans S. Merstrand som sekretær. Dette blev taget godt imod fra de delegeredes side så uden større omsvøb kunne dagens program fortsætte ufortrødent.

Her blev det nu tid til den daglige ledelses beretning. Formand Søren Max Kristensen måtte endnu engang op på talerstolen. Den skriftlige beretning, der var modtaget sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen, samlede op på alt der var sket i den tid, der var gået siden man sidst mødtes til en ordinær generalforsamling. Dermed kom den mundtlige beretning til at handle om alt det, vores faglige organisation har at se frem til. Dertil må man også sige, at der er rigeligt at tage fat på. Der er ikke meget plads til at hvile på laurbærrene i disse tider for vores daglige ledelse i LPO.

Den mundtlige beretning kan man finde på LPO's hjemmeside LPO-DSB.dk. Du skal være registreret på siden for at læse den, så hvilken bedre grund skulle man have, hvis man ikke allerede har fået tilmeldt sig. Her er nogle af hovedpunkterne i daglig ledelses beretning:

- **Togfonden og nye tog til de danske skinner.**
- **Fornyelse af DSB's trafikkontrakt. Herunder berøres muligheden for en ny depotstruktur, fremtidige rekrutteringer og den mulige udlicitering af flere strækninger.**
- **DSB. Herunder ledelsen og samarbejdet med denne, de forskellige samarbejdsudvalg, sikkerhedsledelsen og deres matricer, MTA og MUSV, DSB Øresund og deres tilbagevenden til "store" DSB, EUM4, ERTMS og til sidst den praktiske efteruddannelse alle lokomotivfører har mulighed for ved henvendelse til deres nærmeste leder.**
- **DJ's fremtid**
- **LPO's fremtid**

Foto: LPO

Herefter

blev der åbnet for diskussion af beretningen. Den formåede at indeholde 3 indlæg fra salen, foruden de indlæg den daglig ledelse supplerede med.
Der var et indlæg fra Aarhus, hvor man fortalte lidt om Aarhus letbane, og hvad der fra et medarbejdersynspunkt for nuværende kunne forventes af denne. Dernæst havde Tinglev et indlæg om, hvorledes man ude på stuerne begynder at kunne se, at selv firmaets ildsjæle er ved at miste modet.
En lidt mere positiv kommentar var ros til Peter Kanstrup for hans store arbejde med Det Blå Blad. Til sidst havde København et indlæg. Her havde man bemærket, i en artikel i Jyllands Posten fra d. 17. marts, hvorledes DSB's bestyrelsesformand udtalte sig som om, at DSB kun er Telegade. Dem som yder produktion i forretningen er åbenbart mindre vigtige.

Næste punkt på dagsordenen var en orientering om økonomien. Generelt så dette ganske pænt ud trods nedgang i refusionen. Et billede mange lokalgrupper også kan nikke genkendende til. Der var ingen yderligere debat til dette punkt.

Så blev det tid til forslag til vedtægter og øvrige forslag. For alle forslag til vedtægter var der tale om redaktionelle ændringer og disse blev vedtaget uden større debat.
Det samme var tilfældet med det eneste øvrige forslag, der lå til vedtagelse. Nemlig LPO's overenskomstkrav for OK15. Her er

ikke meget ændret i forhold til de sidste par års krav. En af de ting man dog kan hæfte sig ved er, at der er kommet et krav om en mindre justering af UA optjeningen, så man i lidt højere grad kan tilgodese morgenturene, som har været ramt af en nedgang i UA optjening. Disse OK-krav blev ligeledes vedtaget uden større debat.

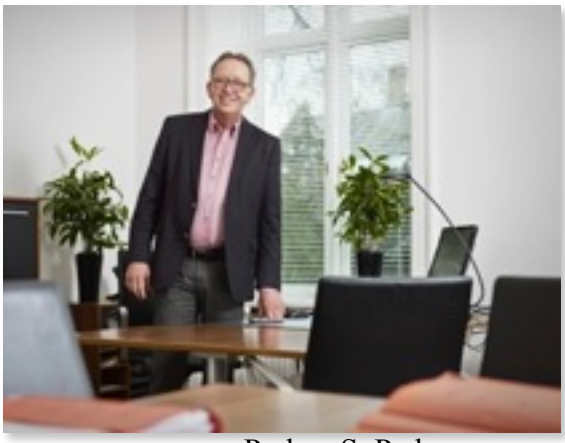
Sidste punkt på dagsordenen, inden de traditionelle "hilsningstaler" fra de indbudte gæster, var personvalgene. Her blev Jan B. Danielsen genvalgt som næstformand, og Hans S. Merstrand blev genvalgt som kasserer. Derudover modtog Hans S. Merstrand og Peter Kanstrup valg som suppleanter til DJ's hovedbestyrelse og blev valgt. Pernille B. Thomsen og Brian L. Møller modtog genvalg som bilagskontrollanter og blev også valgt, og sidst men ikke mindst blev Hans Friis valgt som bilagskontrollantsuppleant og modtog hermed også den fineste titel vores lille organisation kan mønstre.

Efter dette nåede vi dermed til sidste punkt på dagsordenen. Indlæg ved indbudte gæster. Der blev holdt indlæg af Carsten L. Hansen fra LPO Kystbanen, Jørn Nicolaisen fra SPO DSB, Thomas Bryan-Lund fra LPO S-tog samt fra Preben S. Pedersen og Henrik Horup fra DJ.

Kort sagt handlede mange af talerne om de frustrationer der opleves i forsøget på samarbejde med den nuværende ledelse. DJ kunne berette, at det stadig er ganske meget op ad bakke, og at samarbejdet lader en del tilbage at ønske. Et eksempel er ledelsens helt utidige forsøg på at diskutere overenskomst inden forhandlingerne reelt er gået i gang.
På den mere positive side kunne det konstateres at der, de tre LPO grupper i DSB imellem, er opstået et særdeles tæt samarbejde. Intet er så skidt at det ikke er godt for noget.

Hermed var dagens dagsorden udtømt efter et givtigt møde. Nu stod den på stegt flæsk med persillesovs, almindelig hygge og kammeratligt samvær. At man så, fra hotellets side løb tør for stegt flæsk er jo ganske beklageligt. Men i det mindste løb man ikke tør for de våde varer – så vidt jeg er vidende ☺·····.

Fotograf:Søren Jonesen: Henrik Horup



Fotograf:Søren Jonesen: Preben S. Pedersen

Debatoplæg, 2. del.

Medlemskab af en fagforening... (fortsat fra Det Blå Blad 1-2014)

Debatoplægget i sidste nummer af bladet sluttede med følgende spørgsmål:

"Men hvem har så glæde af en svækket fagbevægelse?"

Ja, skal man tro på et af de senere års væsentligste argumenter imod den etablerede fagbevægelse - at den er et vedhæng til "de røde", primært Socialdemokratiet - så må man formode, at man i mange borgerlige kredse ser med glæde på den konkurrence, "de gule" kan påføre primært LO fagbevægelsen. Og rigtigt er det da også, at en del forbund yder økonomisk støtte til et eller flere politiske partier til venstre for midten.

Sandheden er imidlertid mere nuanceret end blot den med bevidstløs partistøtte. F.eks. bad 3F ved det seneste kommunalvalg deres medlemmer støtte kandidater, som ville arbejde imod social dumping, som - helt uden sammenligning - er den største trussel for 3F's medlemmer. Det kan man vel næppe fortænke nogen i, ligesom det meget vanskeligt at følge den forargelse, der er fulgt i kølvandet på visse LO afdelingers samarbejdsaftale med politiske partier. Det er vel for pokker ikke LO afdelingernes skyld, at en række borgerlige partier ikke ser et interessefællesskab, og at man derfor indgår aftaler med dem, der vil arbejde for de arbejdsmarkeds interesser, der er i LO, f.eks. kampen for at få det såkaldte kædeansvar skrevet ind i udbudsmaterialet i forbindelse med udliciteringer, en problematik der er nærværende i næsten alle danske kommuner.

Og inden forargelse over LO forbundenes politiseren kammer helt over, var det måske på sin plads at huske på det med foreningsfundamentet og medlemsdemokrati. I alle foreninger bestemmer medlemmerne, enten ved direkte, eller ved indirekte, afstemninger og personvalg. Det kan derfor ind imellem være lidt svært ved at følge kritikken fra de fagforeningsmedlemmer, der har en borgerlige observans.

De kunne - hvis vi skal tro et hav af det seneste års meningsmålinger - så let som ingenting overtage magten i den etablerede fagbevægelse via det eksisterende medlemsdemokrati, og der igennem ændre både vedtægter og bestemme om - og til hvem - der skal gives (parti)støtte. Er flertallet ikke tilfreds, med de beslutninger tidligere flertal har taget, må de ændre disse.

Har Lars Løkke ret i, at Venstre er Danmarks største arbejderparti, så er det vel bare at bede partisoldaterne møde frem i de besluttende organer, stille op til valg, ændre partistøtten og overtage den etablerede fagbevægelse indefra.

Om arbejderpartiet er rødt eller blåt, er vel ligegyldigt ik', blot man kæmper for bedre overenskomster? Om det kunne fungere skal jeg ikke gøre mig klog på her. Til gengæld tror jeg godt, jeg tør stille spørgsmålstegn ved,

om de borgerlige partiers sponsorer i Dansk Industri og andre arbejdsgiver organisationer ville acceptere en slagkraftig lønmodtager organisation i egne rækker med mod på at byde dem trods.

Der er nok mere end tvivlsomt.

Ikke at arbejdsgivere og lønmodtagere ikke kan have samme politiske observans, men interessefællesskabet i daglig dagen ud på arbejdspladserne er der jo ofte bare ikke. Omvendt skal vi heller ikke nødvendigvis være i krig. Tværtimod skal forholdet helst bygge på gensidig respekt.

Den vokser bare ikke ud af, at den ene part ligger under for den anden. Respekt gror ud fra styrkepositioner. Er du i tvivl, så prøv at spørg dig selv, hvornår du retter ind efter andres krav? Så hvorfor tro, at arbejdsmarkedet fungerer anderledes.

Ønsker vi, at arbejdsgiversiden skal møde os med respekt, så findes der én medicin: De svages stærke sammenhold. Måske fordi det hele i bund og grund er såre simpelt.

Forestil dig, at det er dig, der ejer en virksomhed. Du vil naturligvis gerne tjene penge på denne virksomhed, både fordi det er nødvendigt for virksomhedens fortsatte drift, og fordi indtjeningen er dit levebrød. Jo mere du tjener, jo bedre går det dig og virksomheden.

Det er der intet odiøst i, men det giver lidt sig selv, at det sænker motivationen for at dele med dem, der i det daglige skaber værdierne i virksomheden, nemlig medarbejderne. Jo svagere de er, jo lettere er det for dig, at diktere løn og arbejdsvilkår. Så har de ikke en overenskomst, indgået af de svages stærke sammenhold at støtte sig til, så er det dig, der bestemmer.

Men sådan er det slet ikke, tænker du. Åh jo. Prøv at se på andre af livets forhold. Hvem dikterer retningen. De stærke eller de svage? Så til dig, der tror det er gratis at svække de svages sammenhold. Det er det ikke. Prøv at spørg en almindelig lønarbejder i de lande, hvor fagbevægelsen allerede er knust, hvem der dikterer deres løn- og arbejdsvilkår, og om det er vejen til anstændige levevilkår.

Hvis du vil vide mere…

Også Danmarks Frie Fagforening har overenskomstkrav – eller har de? klik her

Hjælp!

Det Blå Blad mangler fortsat gode fotos i høj opløsning til brug i bladet…

Har du nogle jernbanerelevante digitale fotos liggende, som vi må gøre brug af, eller er du indehaver af en smartphone, og har lyst til at give en hånd til dit faglige blad, må du meget gerne – på jobbet eller i det hele taget – tage nogle billeder med telefonens kamera.

I begge tilfælde send da venligst dine digitale billeder til:

detblaablad@live.dk

Husk at skriv afsender navn / navn på fotograf og evt. kildeangivelse.

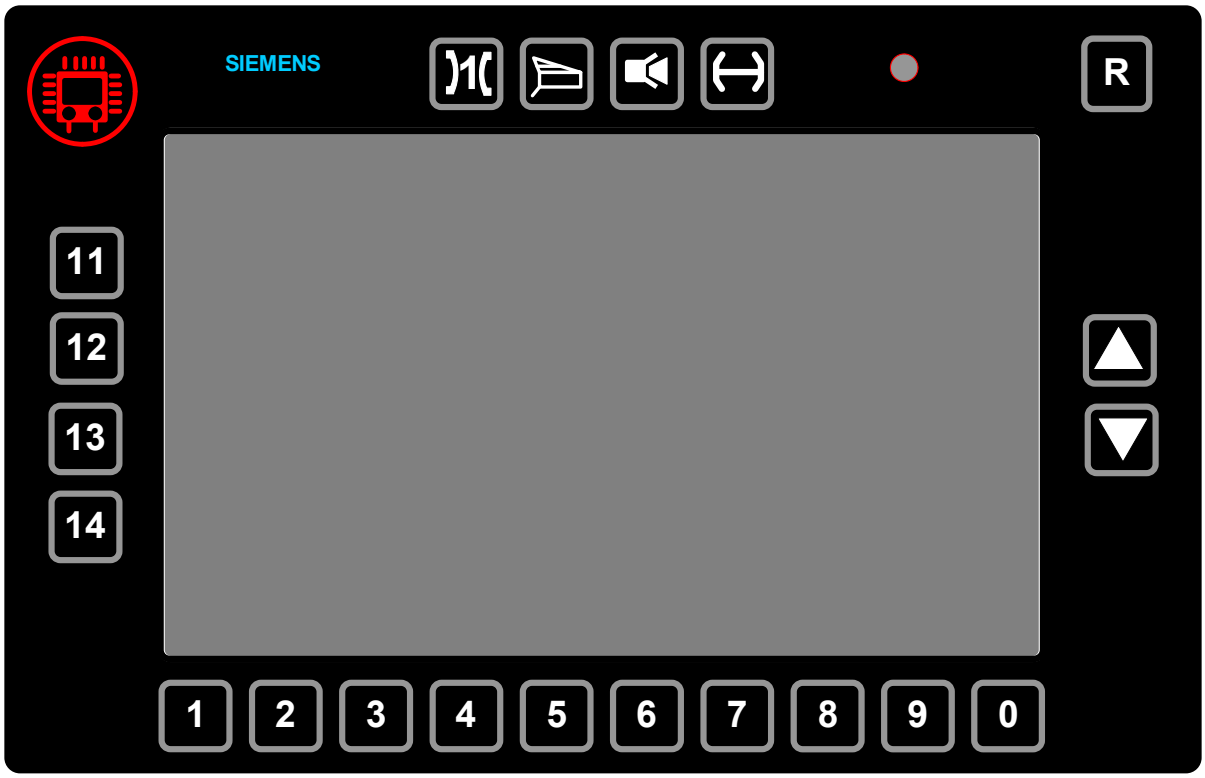
På forhånd tak

Redaktionen

GSM-R radioen - MSR3's afløser

Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant i Gruppe 3.2F

Fra foråret / forsommeren 2014 indbygges GSM-R radioen på fjernbanen

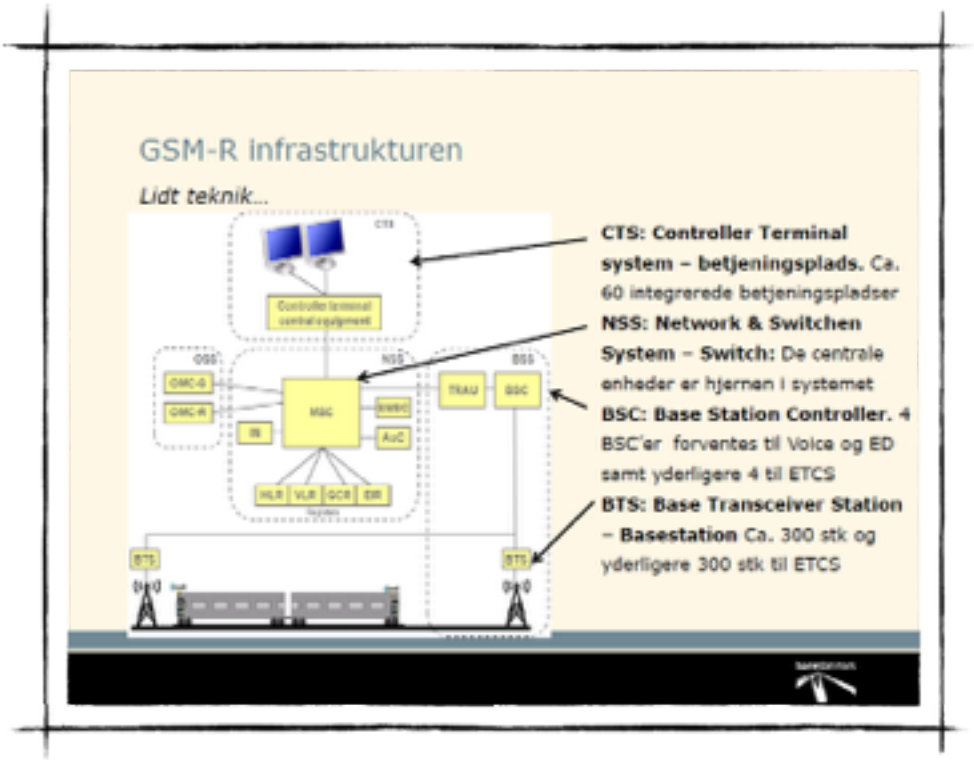


I forbindelse med implementeringen af det nye signalsystem, ERTMS (fjernbanen), henholdsvis CBTC (på S-banen), indfases den nye fælleseuropæiske strækningsradio, kaldet GSM-R, i Danmark.
Radioen blev tilbage i januar 2013 præsenteret for lokomotivpersonalet i DSB i forbindelse med Sikkerhedskulturdag 2013, eller rettere den blev præsenteret på udvalgte steder, oftest kun som en power point præsentation, og i øvrigt i en udgave som er blevet ændret en del gange siden.

Radioen er fra september 2013 blevet indbygget i samtlige S-tog, hvor den nu anvendes i ordinær drift. Desværre har GSM-R radioen givet anledning til en række udfordringer, både i forhold til anvendelse og indøvelse henholdsvis som generende lyskilde i førerrum i de mørke timer. Der har desuden været en del problemer med opkald til fjernstyringen / kommandoposten, hvor der især på Ringbanen har været problemer med, at opkald fra lokomotivføreren utilsigtet gik til fjernbanens fjernstyringscentraler i København eller Roskilde i stedet for til S-togs egen styrings-

medarbejdere. Der har endda været situationer, hvor radioen utilsigtet har foretaget opkald til 112 (og i øvrigt en række andre numre).

Fra foråret / forsommeren 2014 indbygges GSM-R radioen på fjernbanen, først i MR og siden i MF. Herefter følger de øvrige litra. Da de ovennævnte udfordringer på S-banen endnu ikke er løst tilfredsstillende, tyder meget på at flere besværligheder venter forude.



Først og fremmest mangler der afklaring omkring fornøden instruktion / uddannelse. LPO arbejder hårdt for en tilfredsstilende løsning, og selv om der principielt er enighed med ledelsen om, at den nødtørftige gennemgang på sikkerhedskulturdagen i januar - februar 2013 ikke er tilstrækkelig, er vi bestemt ikke i mål. LPO er blevet præsenteret for en ide om placering af funktionskort i førerrummet, således lokomotivføreren ved læsning af funktionskort kan orientere sig om den nye GSM-R radio. Problemet er imidlertid, at førstegangsbetjening af radioen kan være en hastesag, hvor der ikke er tid til forudgående læsning. Desuden rummer ideen med instruktion via funktionskort det problem, at læsning af funktionskortet - efter LPO's opfattelse - ikke er forenelig med samtidig togfremførsel, og da slet ikke hvis dette skal ske på et tidspunkt, hvor der ikke er dagslys til rådighed, og lokomotivføreren derfor vil være tvunget til at tænde førerrumslyset. Dette er meddelt ledelsen, og **LPO agter** at stå fast på, at der skal gives en egentlig uddannelse / instruktion. Omfang og fremgangsmåde er naturligvis til diskussion.

Og for nu at blive i det med lyskilder i førerrummene. Her har LPO DSB i samarbejde med vores kollegaer fra S-tog og Kystbanen i snart et helt år været i dialog med både GSM-R projektet og radioleverandøren Siemens.
Problemet er, at GSM-R radioen i modsætning til den eksisterende MSR3 radio har en trykfølsom computerskærm. Lige som andre skærme afgiver den lys, og der er derfor behov for at kunne nedtone dette lys i de mørke timer henholdsvis sikre tilstrækkelig lys i skærmen i fuld dagslys. Arbejdet med tilpasning af lysstyrken har fra start været besværliggjort af, at GSM-R radioen fra Siemens er udviklet og godkendt efter nogle fælleseuropæiske normer. Det har været mere end vanskeligt at skabe forståelse for vores behov for differentieret lysstyrke i skærmen og et tilhørende krav om skift mellem lys og mørk baggrundsfarve. Der er dog nu opnået

enighed om en løsning, som skulle sikre, at væsentlige dele af vores krav imødekommes. Så har vi bare til gode at se, om programmørerne i Siemens kan levere det aftalte, som er: Mørk baggrund med lys skrift, hvor de 5 lysstyrker justeres, således lysstyrke 1 stort set ingen lys afgiver i det mørke førerrum, samtidig med at den kraftigste lysstyrke giver masser af lys og i øvrigt forstærkes ved at ændre farven i skærmen.

Med hensyn til radioens indbygning i førerrummene er det i Gruppe 3.2F – igen i samarbejde med Simens og GSM-R projektet i Banedanmark og DSB – besluttet at bibeholde den placering, som MSR-3 radioen har i dag. Der er dog en undtagelse med MQ, hvor det p.t. undersøges om GSM-R radioen kan flyttes tilbage til den oprindelige placering, og Greenspeedskærmen som følge heraf kan placeres i ophænget over den interne kameraovervågning. Dette for at sikre en ensartet placering af Greenspeedskærmen til højre for lokomotivføreren og ikke af hensyn til GSM-R radioen.

Sidst men ikke mindst vil der være en række udfordringer i indfasningen, hvor både GSM-R radioen og den eksisterende analoge MSR3 radio vil være i drift samtidig. De to radioer kan ikke kommunikere med hinanden og en række tilpasninger af diverse SIN instrukser er påkrævet, f.eks. på de p-riste, hvor al kommunikation / rangertilladelser sker på C-kanaler med medhør. Desuden kan der være et kommunikationsproblem ved færgerangering i Rødby henholdsvis i Puttgarten. Der har i relation hertil været en del drøftelser omkring anvendelse af kanal C45 ved sammenkobling i drift. Sammenkobling er dog ikke afhængig af radiokommunikation, jf. ODI.

De mange udfordringer til trods har LPO fortsat troen på, at det vil være muligt at finde løsninger, som - set i lokomotivpersonalets optik - sikrer en acceptabel indfasning af GSM-R radioen. LPO's repræsentanter følger implementeringen af både GSM-R og ERTMS henholdsvis førerrumssignalet, ETCS, nøje og barsler med flere artikler her i bladet om disse emner i den kommende tid.

Tegner!

Det Blå Blad søger en tegner!

Vi mangler fra tid til anden en kreativ tegner, som med sin lette – og meget gerne humoristiske streg – kan visualisere nogle af de emner, vi berører, ikke mindst på bladets bagside.

Er det lige dig – så kontakt bladets redaktør på ***detblaablad@live.dk***
Medsend gerne en prøve på dit tegnetalent

Da bladet langt hen ad vejen laves af glade amatører på frivillig basis, kan vi hverken love guld eller grønne skove, men vi giver dig mulighed for at komme ud til en større kreds af personer via dine tegninger til bladet.

Med venlig hilsen
Peter Kanstrup
Redaktør

Systemet er baseret på GSM -og EIRENE - MORANE specifikationer, som garanterer ydeevne ved hastigheder på op til 500 km / t uden tab af kommunikation.

Syg på arbejde? – Nej, så hellere en fraværssamtale

.
Af: Jesper Rodkjær Pedersen, medlem af redaktionsudvalget

Fraværssamtaler er ikke noget nyt fænomen. Men i disse tider, hvor alt skal måles og vejes, så tør DSB ikke løbe an på deres førstelinjelederes – vores gruppelederes – sunde dømmekraft og generelle evne til at være ledere og i kontakt med deres medarbejdere. Derfor er der selvfølgelig for at tækkes tidsånden sat nogle konkrete mål op – således kan man også få fraværet sat ind i regneark og få udarbejdet Balanced Scorecards – og er der mon ikke også et bagvedliggende håb om herved at kunne nedbringe sygefraværet?

Hvornår skal der så indkaldes til en fraværssamtale? Ifølge de fastsatte tal skal det ske, hvis en medarbejder har mere en 10 sygedage på 6 måneder eller mere end 5 perioder på 6 måneder. Der skal slet ikke herske tvivl om, at LPO ser positivt på, hvis man vil drage omsorg for medarbejdere, som får et øget fravær eller begynder at udvise et afvigende fraværsmønster, men er der i virkeligheden nogen, som betragter en fraværssamtale som omsorg for den indkaldte? Det er der næppe. Den generelle opfattelse er - efter LPO's bedste overbevisning - at ingen af vores medlemmer ønsker at bringe sig i en situation, hvor de bliver indkaldt til en ufrivillig samtale som f.eks. en fraværssamtale.

Det er her bekymringen starter, for rent faktisk er lokomotivførere – på trods af hvad ledelsen og Quartz-rapporten måtte konkludere – meget ærekære omkring deres arbejde og ønsker ikke at få sået tvivl om deres arbejdsindsats og loyalitet. Nu hvor der er sat helt klare mål for, hvornår der udløses en fraværssamtale, så frygter LPO, at nogle af vores medlemmer af modvilje eller frygt for en fraværssamtale vil føle sig presset til at gå syge på arbejde. Selv medarbejdere som i årevis har haft et lavt sygefravær kan – f.eks. i en influenzatid – være uheldige at komme op på eller over de 10 dage på 6 måneder. Sygdom har det med ikke at fordele sig med statistisk gennemsnitlighed i en medarbejders ansættelsestid. Her har sygdom og ulykke ligesom ikke fulgt med tiden og forstået, at de bør rette sig mere ind efter målinger og regneark.

Vi kan ikke understrege kraftigt nok, at vores job, løn og hele berettigelse står og falder med SIKKERHEDEN. Ingen bør derfor gå på arbejde, hvis de ikke er raske nok til at kunne udføre deres arbejde sikkerhedsmæssig forsvarligt, heller ikke hvis konsekvensen er, at man må ind til en fraværssamtale. Hvis ledelsen – hvad vi ikke håber – tror at de kan nedbringe fraværet ved denne manøvre, så har de i hvert tilfælde ikke lært meget af de rundsendte sikkerhedsbreve, som skulle nedbringe signalforbikørslerne.

Fra LPO's side er vi overbeviste om, at gruppelederne uden eksakte grænseværdier, er i stand til at vurdere og tage hånd om situationen, hvis en medarbejder udviser et afvigende fraværsmønster, og desuden mener LPO ikke, at der er noget generelt problem med fraværet blandt lokomotivførerne.

Sidst men ikke mindst. Skulle du som LPO medlem være så uheldig at havne i en situation, hvor du bliver indkaldt til en fraværssamtale så husk ALTID at tage en bisidder med.

Maleri: Lovis Corinth Vater Franz Heinrich Corinth auf dem Krankenlager 1888

EUM4 interview

LKI Rene Henri Rasmussen

Jeg vidste en del om EUM4, da jeg var med i projektgruppen, der arbejdede med de ting, vi skulle bruge som undervisningsmateriale.

Af: Thomas Knudsen, medlem af redaktionsudvalget

I det tidlige forår blev de første hold sendt ad sted på den nyeste version af efteruddannelsen og oplevede her nogle lidt anderledes kursusdage end man havde været vant til. Der var i det forrige nummer af Det Blå Blad en artikel omkring, hvorledes det ville komme til at foregå og der har været sendt flere mails og des lignende fra ledelsens side omkring det samme.
Siden de første hold har kørt, har der også været livlig snak og diskussion på stuerne rundt omkring i landet. Snakken har gået meget på den øgede sværhedsgrad og omkring, at de test man får undervejs nu udelukkende foregår på computer. Men hvad synes de folk som har været af sted? Hvordan har man oplevet disse ændringer som deltager? Hvordan har man oplevet det som instruktør?
Det Blå Blad har spurgt to af underviserne og en lokomotivfører, der har været på det nye EUM4 kursus. Den første, der er blevet interviewet, er LKI Rene Henri Rasmussen som sad med i LKI'ernes projektgruppe, der skulle forberede efteruddannelsen. Yderligere interviews følger i næste nummer af Det Blå Blad som udkommer sidst i juni måned.

I forbindelse med dette arbejde blev der lavet en fælles database, så alle instruktører nu og i fremtiden har adgang til det samme materiale. Jeg har efterhånden været med til at arbejde frem mod den nye efteruddannelse EUM4 i et lille års tid nu.

Det er mit indtryk, at vi er kommet godt i gang med at undervise ud fra de nye retningslinjer. Det er i hvert tilfælde indtrykket, jeg får, når jeg har undervist i provinsen. Jeg har endnu ikke haft de store hold, som man har på de største depoter. Jeg har indtil videre haft 3 hold i Nykøbing Falster, og der er EUM4 blevet taget godt imod. Vi har bl.a. fået mulighed for at gå mere i dybden, da vi nu har 3 dage mod tidligere kun 2,5 dag.

I Nykøbing Falster er vi også i den heldige situation, at alle på depotet har de samme litra - MF, ME, Abs, MR og BR-605. Normalt vil man have en prøve med fire forskellige litra den første teknikdag, men da alle deltagere som sagt har de samme litra, så har jeg fået frie hænder til selv at strukturere undervisningen. Jeg har valgt, at der kun skulle arbejdes med tre litra den første teknikdag og de to sidste litra på den anden teknikdag. Det giver os lidt bedre tid til at gå i dybden. Med den elektroniske adgang til materialerne sikrer man, at den undervisning jeg giver i Nykøbing Falster svarer mere eller mindre til den undervisning, man får i resten af landet.

Personligt var jeg lidt skeptisk over for de elektroniske test i starten. Hvordan ville lokomotivførerne tage imod dette? Men der må jeg sige, at det er blevet taget rigtig godt imod.

Rene Henri Rasmussen

Folkene har været rigtig positive. Flere har givet udtryk for, at de bedre kan lide den elektroniske prøve til fordel for de papirprøver, som vi havde før. Det positive for mig selv i den retning er, at jeg ikke skal bruge en masse tid bagefter på at rette prøverne.

Svaret kommer med det samme. Så kan vi i stedet bruge tiden til at få snakket om de fejl, som deltagerne eventuelt har lavet i prøverne.
Kravene er blevet skærpet, men egentlig synes jeg, at det er meget fornuftigt, at man nu skal bestå hver enkelt litra og ikke bare alle samlet. Før i tiden kunne man klare sig dårligt i en enkelt litra, men alligevel bestå da man havde godt styr på de andre litra. Det er jo aldrig sjovt ikke at bestå en litra, men på denne her måde synes jeg, at der tages bedre hånd om den enkelte lokomotivfører. Man kan på en langt bedre måde få en god snak om den enkelte litra, der kan have givet lidt problemer, og på den måde få løftet kollegaens faglige niveau. På trods af at det ikke er så sjovt lige i situationen, så er mit indtryk da, at lokomotivførerne har taget godt imod også denne del.

I de gamle papirprøver kunne man nogle gange diskutere enkelte spørgsmål og deres formuleringer under prøven. Denne mulighed er der ikke længere i og med, det hele foregår elektronisk. Men der er nogle spørgsmål, der har givet anledning til diskussion. I tilfælde hvor det har været rigtig grelt med formuleringen eller lignende, har vi valgt helt at fjerne spørgsmålet og bruge et nyt i stedet. I vores database ligger der omkring 650 spørgsmål, så der er nok at tage af. Det er klart, at det hele lige skal afprøves og gås igennem. Efterhånden som der dukker spørgsmål op, der måske kan være problematiske i formulering, eller hvad det nu kan være, så bliver de enten helt fjernet fra databasen eller omformuleret. Der vil nok gå et stykke tid endnu, hvor der vil være nogle knaster, men der bliver som sagt taget hånd om det, når de bliver opdaget. Jeg synes dog i det store hele ikke, at der har været ret mange af dem.

Jeg ser det som en rigtig god ting, at man kan gå ind på www.bane-eksamen.dk og teste sig selv i mange af de spørgsmål, som man kan komme ud for under en efteruddannelsesprøve. Det har også været med til at skabe en masse gode debatter på stuerne rundt omkring i landet. Af de prøver, der har været kørt indtil videre, ligger langt de fleste på et rigtig pænt niveau. Det har altså ikke givet de store udslag, at sværhedsgraden generelt er blevet øget en smule, og det er jo positivt.

Noget nyt i prøven er multispørgsmål. De er bygget op på den måde, at de indeholder op til 5 spørgsmål inden for det samme emne. Hvis man svarer forkert på blot et enkelt af disse spørgsmål, får man derved fejl i hele opgaven så at sige. Det er noget, som er blevet diskuteret en del - også i undervisningslokalet. Multispørgsmålene findes kun under SR- og Infrastrukturdelen i forbindelse med EUM4. Man har vurderet, at de enkelte spørgsmål i en multiopgave har så høj en sikkerhedsmæssig karakter, at det er rimeligt, at en enkelt fejl giver fejl i hele multiopgaven. I Tyskland - og vist også hos Arriva - bruger man disse højt prioriterede spørgsmål på en anden måde. Her består man ikke prøven, hvis man har bare én enkelt fejl i de højtprioriterede spørgsmål. Man kan altså i princippet have svaret 98 % af spørgsmålene korrekt, men fordi man svarede forkert på det vægtede spørgsmål, så består man ikke. Her har vi valgt metoden med multispørgsmål i stedet. De vægtes ikke så hele ens prøve er dumpet ved forkert svar, men de vægtes højt.

Skulle man falde over nogle fejl, rodede formuleringer eller andet, når og hvis man sidder og tester sig selv på hjemmesiden, kan man altid tage kontakt til os på LKI kontoret. Man kan også kontakte LKI Kasper Eliassen direkte, da det er ham, som sidder og retter i databasen.

Noget, der nok har drillet lidt, er, at vi under afholdelsen af prøverne er meget afhængige af en stabil internetforbindelse. Der har desværre været nogle enkelte episoder, hvor folk er blevet smidt af internettet og

derfor har været nødt til at starte prøven helt forfra.

Nogle gange har internetforbindelserne bare været for langsomme og har hakket lidt. Til mange af spørgsmålene er der tilknyttet et billede, som er relevant for besvarelsen, og hvis forbindelsen har drillet lidt, så er halvdelen af billedet nogle gange kun blevet hentet ned. Der har man nogle gange været nødt til at opdatere hjemmesiden for at kunne lave en ordentlig besvarelse. Det er jo klart, at det kan føles presset for den enkelte lokomotivfører, når der er tid på, hvor længe man kan være om at gå en prøve igennem. Det har nok været den største fjende, som vi har oplevet til efteruddannelserne.
Hvis det skulle gå helt galt med internetforbindelsen skal det dog siges, at det er muligt for os at udskrive en såkaldt "nødprøve" i papirformat.
Denne opgave svarer til prøven, man ellers ville have taget på www.bane-eksamen.dk.

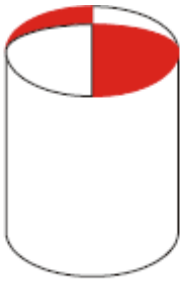
Jeg synes, at vi har fået lavet et rigtig godt efteruddannelsesmateriale. Især på SR-delen er der lavet et virkelig godt materiale, som sikrer, at vi kommer alle de relevante ting igennem. På sigt så jeg gerne, at litra-delen var bygget op på en lignende måde. Det giver i højere grad som underviser en køreplan at gå ud fra. I SR undervisningens slideshow er der direkte henvisninger og links til de paragrafer, der bliver snakket om, så man ikke skal stå og rode efter det i en bog. Det gør jo også at det går hurtigere, og man derved kan få mere tid til undervisning.

Man går ind år for år og reviderer i det undervisningsmateriale, vi benytter. Hvis vi ser nogle tendenser, som gør, at noget bliver mere relevant end andet at undervise i, så går vi ind og sætter fokus på disse ting. I år har der bl.a. været fokus på kørsel i omstillingsanlæg. Der har vist sig nogle tendenser med kørslen i disse, så det ønskede vi, at der blev brugt tid på i denne omgang. Indholdet kan altså ændres med tiden, når man observerer nogle ting og tendenser ude i virkeligheden, som kræver særlig opmærksomhed. Der er jo altid nogle grundlæggende ting, som skal gennemgås, men resten justeres efterhånden.

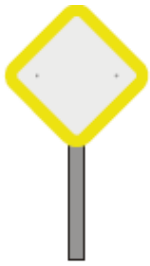
Et nyt tiltag vi har fået lavet er, at der sendes et førbrev ud til lokomotivførerne, der skal på kursus. Her får de lidt information om kurset og kontaktinformationer på den eller de undervisere, som de skal have. Det giver mulighed for at stille eventuelle spørgsmål i god tid før kurset, hvis dette skulle ønskes.

Overordnet synes jeg EUM4 er kommet rigtig godt fra start. Meldingerne fra kollegerne på LKI-gangen og fra deltagerne i EUM4 har overvejende været gode.

I næste nummer af Det Blå Blad vil der være et interview med Lkf K Henning Lass og LKI Mogens Funch Hansen.



nr 17.14.



nr 17.17.

Redaktørens klumme

Af: Peter Kanstrup, redaktør

FÆRRE STATIONER – GIVER DET NU OGSÅ FLERE PASSAGERER?

Tirsdag d. 11. marts udsendte Trafikstyrelsen en rapport om optimering af stationsstrukturen. En ret neutral titel, men bestemt ikke en rapport uden bid. Trafikstyrelsen har analyseret samtlige 284 stationer på det statslige jernbanenet, hvor specielt S-togsnettet, Fyn, Esbjerg og Aalborg - Frederikshavn, har været genstand for en nøjere vurdering. Samtidig har Trafikstyrelsen analyseret 166 potentielle stationsåbninger.

Umiddelbart virker det jo både fornuftigt og tilforladeligt, men når rapporten nærlæses ændres indtrykket desværre noget i negativ retning. Helt overordnet får man let det indtryk, at Trafikstyrelsens konsulenter og embedsmænd virker en anelse tonedøve i forhold til en af tidens helt store bekymringer, nemlig fremtiden for landdistrikterne og de mindre bysamfund. Jeg vil ud fra en fagpolitisk og jernbaneelskende synsvinkel afstå fra at kloge mig på nuancerne i debatten om Udkantsdanmark, men det virker ikke umiddelbart som den rette medicin at lukke stationer i en række mindre bysamfund, som allerede har mistet både de lokale arbejdspladser, den lokale skole og dagligvarebutikken.

Den debat må andre med interesse for Afgrunds- og Vandkantsdanmark tage, men heller ikke udvikling af jernbanen vil nødvendigvis profitere af de skitserede stationslukninger, henholdsvis afvisningen af en række ellers fornuftige åbninger af nye stationer. Rapporten tager nemlig - efter min opfattelse - fejl på en række punkter.

Helt overordnet er opfattelsen i rapporten, at hyppige stop er til glæde for de få (brugere på mindre stationer) og til gene for hovedparten af jernbanen passagerer, da disse jo - nok ikke overraskende - rejser mellem de større bysamfund.

Tesen er måske nok i sin rå udformning korrekt, men virkeligheden er noget mere nuanceret. Moderne og tidssvarende (elektriske) togsæt har både den fornødne accelerationsevne og en tophastighed som gør, at de selv på meget befærdede strækninger ikke virker hæmmende for de landsdækkende IC og lyntogssystemer. Især hvis køreplanerne lægges, således regionaltog fra udgangsstationen altid kører ud på en given strækning umiddelbart bag et hurtigt kørende togsystem.

Det kunne være et befordrende standpunkt bl.a. i forhold til den igangværende debat omkring den fremtidige togbetjening på Vestfyn, hvor de lokale interessegrupper klart har dokumenteret, at ovenstående placering af regionaltogs køreplanskanaler ikke bare sikrer og forbedrer den eksisterende togbetjening, men rent faktisk giver fornuftige bud på den fremtidige udvikling jernbanen i lokalområdet, vel at mærke uden stationslukninger.

Hvorfor er det i øvrigt pludselig blevet et problem at have både hurtigt kørende og langsom kørende togsystemer på samme strækning. Lige netop den kombination har med betydelig succes været anvendt i snart 20 år på flere S-togsstrækninger, på Kystbanen, på Svendborgbanen, mv. Systemernes opbygning tilgodeser dels de, der har den længste rejsetid fra de fjerneste stationer, da disse stationer betjenes med tog, som springer et antal stationer over undervejs, dels de som måske har knap så langt, og som betjenes med tog, som standser ved alle stationer, og som er tilpasset det hurtigere tog.

Systemet findes i forskellige udgaver, men sikrer i alle tilfælde optimal betjening af både større og mindre stationer på en given strækning. Det er trist, hvis nogle hidtil effektive og velafprøvede togsystemer skal afvikles og lokalsamfund sættes under pres pga. teoretiske overvejelser og jagten på at skære nogle få minutter af rejsetiden mellem de store byer.

Ligeså galt er det imidlertid, hvis et af jernbanens fremtidige udviklingspotentialer, åbning af nye stationer i takt med at byerne udvikles og rejsemønstre ændres, skal afvises på et tvivlsomt grundlag. Som nævnt i indledningen er 166 potentielle stationsåbninger blevet analyseret. 21 af disse er vurderet mere indgående. Rapporten anbefaler på den baggrund at gå videre med undersøgelserne af så få som bare 6 nye stationer.

Det er simpelthen hovedrystende. Alene udvikling af letbaner i de 4 største byer og deraf følgende skiftestationer mellem disse letbaner og det eksisterende jernbanenet påkalder sig betydelig interesse - også langt ud over det som rapporten når frem til. Og hvad med politikernes hede drømme om store park & ride anlæg i nærheden af de store byområder for at motivere bilisterne til at blive pendlere i den kollektive trafik i stedet for at køre hele vejen til arbejde i egen bil?

En ide som ikke mindst bygger på et ønske om at minimere kødannelserne på vejene og dermed undgå omfattende fremtidige investeringer i nye vejanlæg. Tror Trafikstyrelsen da for pokker, at disse park & ride anlæg skal ligge inde i centrum af byerne, hvortil tilkørselsforholdene er både elendige og langsommelige, og hvor der absolut ingen plads er til at etablere parkeringsanlæg? Nej vel? De skal naturligvis ligge i byernes udkant.

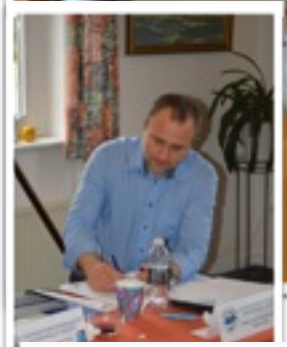
I Odense kunne der f.eks. ligge et stort anlæg, hvor jernbanen føres over Østre Ringvej og tilkørselsforholdene er optimale.
Men måske havde man tænkt at etablere park & ride anlæg uden tilhørende stationer? Når sådanne udviklings muligheder end ikke er analyseret, hvor meget værdi skal man så overhovedet tillægge Trafikstyrelsens rapport?
Det er i sidste ende en politisk vurdering, og det skal retfærdigvis understreges, at transportminister Magnus Heunicke i forbindelse med rapportens offentliggørelse udtalte, at den egnede sig bedst som dørstopper.

Uanset dette bør den faglige organisation ikke forsømme nogen lejlighed til at pleje en hvilken som helst politisk kontakt på både lokalt, regionalt og landspolitisk niveau, med det mål at tale nærværende rapport og dens konklusioner helt ned under gulvbrædderne. Læren fra f.eks. Quartz-rapporten er, at rapporter har det med at dukke op igen, uanset hvor forvrøvlet indholdet end måtte være.

Sidst men ikke mindst - og her skal lokalpolitikerne nok spidse ører. Hvis økonomiske kalkuler alene - og ikke politiske visioner - skal styre den fremtidige stationsstruktur, vil Trafikstyrelsen med 100 % sikkerhed kunne argumentere for lukning af et meget stort antal stationer over det ganske land. Det vil betyde færre påstigere, og dermed potentielt færre brugere på de lidt større stationer, hvor mange af disse påstigere ellers ville være rejst hen. Nu bliver de lidt større stationer så lukningstruet, og så fremdeles.

Til sidst vil der kun være de største statio ner i de store byer tilbage. Måske kan passagererne fra disse stationer så komme 5 minutter hurtige fra A til B, om ikke andet af den grund, at stationsopholdene alt andet lige vil være kortere, når der ikke skal være tid til at ekspedere de mange brugere fra de små og mellemstore bysamfund. De er nemlig længe forinden tvunget ud af toget og over i **deres CO2 udledende personbil**.

Indtryk fra LPO's generalforsamling 2014



Læserbrev:

Når ansvaret for sikkerheden ikke er lige til!

Af: Lokomotivfører - Poul Brandstrup Andersen, Aarhus

Som vi så ofte hører i propagandamaterialet fra kransekagens top, kommer sikkerheden frem for alt. Det er jeg helt enig i. Derfor undrer det mig, at jeg så ofte oplever, at sikkerheden i DSB ikke bliver taget alvorligt. Men hvad skal vi gøre, når der ikke bliver reageret på gentagne indmeldinger om mangler og fejl? Det er da et sikkerhedsproblem. Er der slet ikke nogen som tør tage ansvaret på firmaets vegne?

Jeg har det sidste års tid henvendt mig flere gange til DSB's sikkerhedsorganisation, eller dem som jeg mener, skal tage sig af jernbanesikkerheden. Der har jo været en del organisationsændringer, så det kniber lidt med at kunne følge med i, hvad DSB's sikkerhedsorganisation en given dag hedder.

1. ***Fremføring Trafikal Sikkerhed***
2. ***DSB Sikkerhed*** og
3. ***Operation, Sikkerhed & Arbejdsmiljø***

er tre af titlerne på det, som skulle være indgangsvinklen til jernbanesikkerheden omkring DSB. Det er ikke helt ***lige til*** at finde ud af og følge med i. Men uanset hvad instansen nu hedder, har henvendelser via min gruppeleder ikke i ret mange tilfælde resulteret i nævneværdig reaktion.

Nyt certifikat

Det var blevet bestemt, at vi på et tidspunkt i efteråret 2013 skulle have fornyet vores licens og certifikat til en ny EU norm. Midt på sommeren skulle vi lige pludselig dokumentere, hvem vi var overfor Trafikstyrelsen. Først skulle de have et billede af hver især, og lige midt i sommerferien ville de også have billedlegitimation i form af pas, kørekort eller lignende og det med meget kort tidsfrist. Altså bare for at bevise, at man virkelig var den man var, skønt man har været ansat i DSB, for en del kollegers vedkommende, i langt over 30 år. Mærkeligt de ikke også ville have både blodtype, fingeraftryk og irisfoto, men disse oplysninger kan de vel bare få udleveret fra USA...

Endelig kom de nye licenser og certifikater så drypvis til hver enkelt i efteråret 2013. Det affødte så, at man var nødt til at forlænge gyldighedsperioden for de gamle frem til 1. marts 2014, da ikke alle kunne nå at blive udfærdiget til den fastsatte tidsfrist. Den 21.11.2013 modtog jeg mit nye certifikat, og konstaterede at det var fejlbehæftet. Jeg kan se, det er et definitionsspørgsmål, hvordan de enkelte strækninger og litra betegnes, afhængig af hvilken bestemmelse man læser. Det ses ved at sammenholde "*Supplerende certifikat med angivelse af den infrastruktur, lokomotivføreren må køre på, og det rullende materiel, lokomotivføreren må køre med, i overensstemmelse med direktiv 2007/59/EF og gældende national lovgivning",* med skemaet hvor lokomotivføreren kan ændre sine kompetencer, benævnt: "*Erklæring jf. krav fra Trafikstyrelsens BEK nr. 985 af 11/10/2011".* Disse afvigelser oplyste jeg straks min gruppeleder om pr mail, og jeg forventede han tog sig af sagen.

Den 3. februar 2014 henvendte jeg mig på min gruppeleders kontor, da jeg endnu ikke havde fået nogen form for svar. Han var ikke lige klar over min status, og sendte derfor mine mails til Henrik V Blunck, som i løbet af kun 4 minutter svarede, at han ville se på sagen. Så skete der igen intet, indtil jeg atter henvendte mig til min gruppeleder d. 7. marts, hvilket så affødte nok en mailudveksling. Her kom der svar om, at jeg ikke behøvede at bekymre mig om mit certifikat. Jeg kan dog ikke se nogle ændringer i de punkter jeg har klaget over, bortset fra det lille 0 (nul) på strækning 1 (01). Men det lille 0 gav til gengæld et bedre overblik over strækning- og stationskendskab. Det blotlagde samtidig en mangel på hele to strækningskendskaber, som jeg ikke havde opdaget tidligere pga. den uoverskuelige opstilling. Jeg har pr 7.april 2014 allerede modtaget 5 certifikater som følge af fejl og mangler, og et enkelt pga. erhvervelse af ny kompetence.

Når EU, Trafikstyrelsen og DSB forlanger så mange detaljerede oplysninger, må man vel også med rimelig ret forlange, at de udsteder et korrekt udfyldt dokument, og helst i første forsøg. Hvor mange har f.eks. fået et fejludfyldt kørekort til bil eller rejsepas? Nogle få, ja men slet ikke i samme målestok. Tilliden til disse to jernbanedokumenter falmer uhyggeligt.

Fortsætter på "sidste" side:

Signalforbikørsler, sikkerhedsmatrice, sanktioner, mv. – opfølgning…

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

I Det Blå Blad 1-2014 kan man læse en opfølgende artikel om håndtering af signalforbikørsler, mv., som referer både til **Det Blå Blad** 4-2013 og sidste års meget udskældte sikkerhedsbreve.

Som det fremgår af artiklen blev der d. 17. februar 2014 på et møde mellem LPO, DJ, DSB Personale og DSB Sikkerhed opnået enighed om nogle konkrete initiativer, herunder enighed om, at der inden for en snæver tidshorisont skulle findes nogle løsninger for de lokomotivførere, der helt tilbage i april 2013 var indplaceret i sikkerhedsmatricen i gul, orange eller rødt felt, som følge af sikkerhedssager af ældre dato.

Selv om alle parter – herunder vores administrerende direktør – har givet udtryk for masser af god vilje, må vi desværre her to måneder senere konstatere, at der absolut intet er sket.

Det er mildt sagt utilfredsstillende, ikke mindst for de, der i den nuværende situation er akut i klemme og ved en fremtidig forbikørsel risikerer at miste deres job, uanset de ældre sager, som ligger til grund for indplaceringen i sikkerhedsmatricen, kan være – ja i nogle tilfælde med al overvejende sandsynlighed er – fejlbehæftet.

Da LPO DSB ikke kan leve med den manglende afklaring, agter vi at foretage en række beskyttende tiltag til hjælp for de lokomotivførere, der måtte komme i klemme, hvis de involveres i en ny signalforbikørsel. Det er nødvendigt, men i bund og grund også beklageligt. Ved opfølgning efter signalforbikørsler burde vidensopsamling altid gå forud for juridiske spidsfindigheder, for kun således bliver vi alle klogere. Det lader sig bare ikke gøre p.t.
Indtil videre må vi konkludere, at nogen – de mange gode viljer til trods – hælder til en anden og mere hårdtslående dagsorden. Men slet skjulte ønsker om at udpege skyldige og sanktionere disse kommer aldrig – i hvert fald ikke med vores medvirken – til at gå forud for saglig sagsbehandling og iagttagelse af individets grundlæggende retsprincipper.

En forhandlet løsning kræver løsningsorienterede personer med mod på handling. Derfor ligger en løsning næppe lige for. Skulle vi være så heldige at tage fejl, vil vi naturligvis fortsat søge en konstruktiv løsning. I så fald orienteres medlemskredsen herom via LPO medlemsinformation.

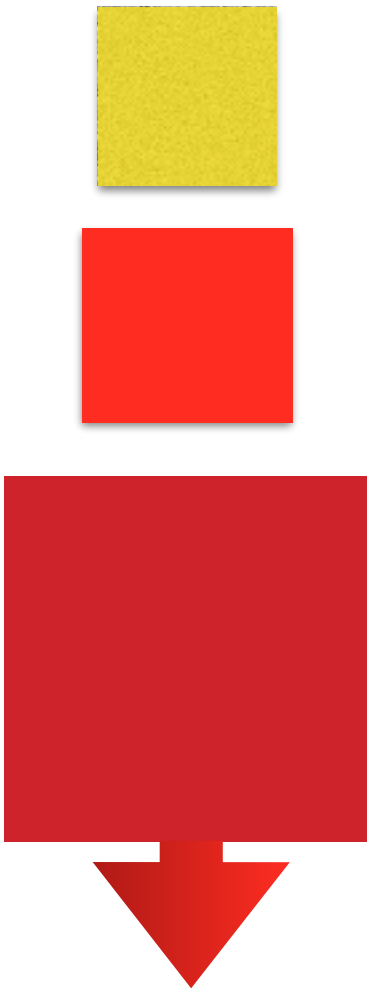


Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

Nykøbing F

Af: Finn Rasmussen, lokalredaktør

Den 25.januar blev der afholdt generalforsamling, og da vi havde været uden formand siden Per Heinesen havde søgt nye udfordringer i LKI vagten, var et af punkterne på dagsordenen valg af formand, og Brian Mattsson blev valgt. Da Brian blev valgt til formand, blev der en ledig plads i bestyrelsen, og så blev undertegnede valgt ind.

I februar og marts har der været rift om undervisningslokalet i Nykøbing. Vi har fået afholdt de sidste sikkerhedskulturdage og der har været efteruddannelse i sikkerhed og teknik. Vi har også haft et hold fra LKI vagten der skulle have attest til BR 605. Desværre var der i den periode, der blev afholdt BR605 kursus, mangel på BR605 togsæt. Flere togsæt holdt på værksted i Tyskland, og koblerdagene blev aflyst.

Vi har på depotet også haft sprogtest i tysk. Det blev for nogle år siden et krav, at lokomotivførere, der køre grænseoverskridende kørsel til Tyskland (sejlads Rødby – Puttgarten), skulle bestå en tysk test. Nyansatte eller forflyttede lokomotivførere skulle bestå en tysk test, før de måtte køre / sejle til Puttgarten. Senere skulle alle på depotet testes, men så langt er vi ikke nået endnu. De første test var skriftlige med meget grammatik. En del bestod ikke, og efter lang venten skulle de have en ny chance.
Men nu får vi en mundtlig test, hvor en tysk (LKI'er) fra Deutsche Bahn kommer til Nykøbing for at foretage sprogtesten. Desværre var det ikke alle, der bestod, så hvad vi gør nu? Hvordan får vi alle med? Er det den enkelte lokomotivfører, der selv skal tage tysk kursus i sin fritid? Eller kan vi få DSB med til at få lavet nogle tyskkurser, der passer til de sprogkrav, der stilles?

Den 28.februar havde Hans Jørgen V Nielsen valgt at gå på pension efter over 40 år i DSB. Håber han får mange gode år i hans velfortjente otium.

Tirsdag den 25.marts blev der afholdt fyraftensmøde / infomøde om sporarbejdet mellem Ringsted og Rødby på togførernes opholdsstue. Det var anlægschef Klaus S Nielsen fra Banedanmark og sektorchef Morten Salicath fra DSB korrigering, der orienterede om sporarbejdet. Det var et meget interessant infomøde, hvor vi blev informeret om hvad der venter os de næste syv år. Det vil få stor betydning på vores daglige arbejde i de kommende år, og der bliver nok perioder, hvor vi kommer til at køre en del med bus eller taxi. Der bliver opstillet midlertidig perron i Orehoved, som skal stå færdig 28. maj 2014, hvor perronen bliver taget i brug i forbindelse med en fire dages sporspærring mellem Orehoved og Rødby F. Senere bliver der nogle aften sporspærringer i løbet af

2014, men fra 2015 til 2019 bliver der mange og lange sporspærringer. F.eks. bliver der i 2017 en otte måneders sporspærring mellem Nykøbing F og Rødby F. Når sporarbejdet Mellem Ringsted og Rødby er færdigt i 2021 med ny Storstrømsbro og opgradering til 200 km/t, vil man med det standsningsmønster, vi har på 1200-togene i dag, kunne køre fra Nykøbing til København på 57 minutter. Gad vide hvor mange gange en lokomotivfører kan køre til København og retur på en 10 timers weekendtjeneste?

Aalborg / Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Nu sker det endelig. Overkørslerne mellem Aalborg og Hobro forsvinder. Overkørslen i Skørping erstattes med en underføring af vejen lige syd for den nuværende overkørsel. Hvor denne er i dag etableres der en tunnel til gående og cyklister, og i nordenden af de nye perroner som skal etableres, laver man en fodgængerbro, som vi kender den fra de små nærbanestationer.

Samtidig ombygges Skørping station med nye, og kortere, perroner som kommer til at ligge på ”ydersiden” af de gennemgående spor, således Skørping kommer til at ligne de andre nærbanestationer. I Ellidshøj og Svenstrup erstattes overkørslerne af broer som fører vejene over banen. Hvis du er interesseret i at vide mere, er der udførlige forklaringer på Banedanmarks hjemmeside under punktet ”sporarbejder/nordjylland”.

Nu vi er ved Banedanmark, finder jeg det beskæmmende, at det skulle koste to pædagoger deres arbejde, inden man fandt det nødigt at opsætte hegn og låge i Randers. I årevis har LPO og arbejdsmiljørepræsentanterne gjort opmærksom på problemet, men man har desværre talt for døve øren. Så kom to pædagoger galt af sted (læs: der var desværre en fotograf tilstede) og så eksploderede det hele på landsdækkende tv og med en masse fordømmelser på de sociale medier.

Hvem sagde arbejdsmiljø !

Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

Det hele endte med, at Randers Kommune opsagde de to pædagoger. De kunne jo heller ikke andet. Og se nu bare. Banedanmark gik fluks i gang med at opsætte hegn og en låge, og nu er der endelig lukket for overgang (eller det er blevet mere besværligt, træerne vokser jo nok ikke ind i himlen). Tilbage står ønsket om, at nogen vil vågne op og sige til sig selv, at der måske rent faktisk er noget om det, hvis vi kommer og siger: ”DET ER IKKE I ORDEN”.

Til slut: Husk at læse ALLE nødvendige reglementer, cirkulærer, håndbøger og aftaler, således vi alle er klædt ordentlig på til at køre togene forsvarligt og efter de gældende regler.

Bemærkning til foto: Hvad hjælper hegn og låger, når man ikke kan se “noget”

Fredericia

Af: Palle Dahl

Endelig er det lykkedes at finde penge til en renovering af briefingrum og opholdslokaler for lokomotivpersonalet i Fredericia. Det havde også kun været 5 år undervejs. Der er ikke tal på, hvor mange gange vi har rykket for en renovering, men som altid blev pengene et afgørende faktum. Og selvom vi er landets 3. største depot, har vi i lang tid måttet leve

med en model, som hed **"alt for gammel".** Nu er det så endelig blevet til en model "up to date", hvad udseende og indretning angår, men pladsen er stadig en mangelvare. Der har været adskillige møder omkring, hvor og hvordan lokalerne skulle se ud, hvor valget faldt på de nuværende. Man havde bare glemt at tage højde for, at Fredericia er et depot med mange tidlige morgentjenester. Dette skaber lidt plads problemer om morgenen, når personalet skal briefe ind. Der er kun plads til 6 personer med den nuværende bordopstilling, og det er langt fra nok. Der er flere, som er nødt til at bruge opholdslokalet, når de skal briefe ind. Det er ikke optimalt, når der er brugt så mange midler på en renovering. Det er noget, som ledelsen bliver nødt til at lave om snarest. Gruppelederne har dog lovet at få problemet løst, men vi venter stadig.

Så er der også blevet indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling, da hele den nuværende turgruppe har trukket sig. Hvad årsagen til denne lidt drastiske beslutning end måtte være, er det en kendsgerning, at der skal helt nye kræfter til at arbejde for gode og fornuftige ture i Fredericia. Nu har alle de, som gang på gang brokker sig over turene, en kæmpe chance for at komme til at lave ture, som de mener, er gode ture til alle. Det er bare ikke altid så nemt at få hele puslespillet til at gå op.

Sidst men ikke mindst er der her i foråret også blevet indkaldt til MUS samtale med vurdering for mange i Fredericia, og vi kan stadig kun opfordre alle til at tage imod tilbuddet. Det er en af de få muligheder vi har for at ytre vores mening og holdninger overfor ledelsen. Det hjælper ikke at gå og "mugge" i krogene. MUS samtalen er din.

Grib chancen og giv din personlige mening til kende. Det kunne jo være, at det var dig som var i besiddelse af de vise sten, og det ville så komme alle os andre til gode i tiden fremover.
Med det rette fundament, bygger man et godt og solidt hus. Det kan også bruges på en arbejdsplads, når man bruger sin sunde fornuft. Det behøver ikke altid at gå op af bakke, der findes også medvind på cykelstierne, og når det kører godt, kommer arbejdsglæden som regel af sig selv.

Med disse ord vil jeg blot sige. Pas godt på Jer selv derude, vi lever i en farlig verden.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Personalesituationen ved depotet i Næstved er lidt anstrengt i øjeblikket, et par langtidssygemeldinger, en barsel på vej og fire kollegaer, der er stoppet eller stopper i indeværende år, kan mærkes på et depot med kun godt et halvhundrede lokomotivførere. Vi håber derfor, vi snart kan få nye kollegaer på depotet.

Lidt forsinket kunne den nye risteperron mellem vores to depotspor for MR tages i brug i marts måned. Der har været delte meninger om højden, men den følger DSB's nye standard for risteperroner. Værre er det, at projektet undervejs er blevet ændret, så den ikke dækker den sidste dør på de nordligste pladser! Ærgerligt. De havde materialer m.m. med, men i stedet for at udvise lidt kreativitet ved en bropille for Stibroen over stationsarealet, valgte man at afkorte den med cirka fire meter – naturligvis uden at spørge dem som arbejder der …
Nu bliver det helt sikkert op ad bakke at få en brugbar løsning for de sidste døre!

Hegnet mod Fitness World er desværre ikke på plads endnu. Opsætningen blev forsinket, fordi entreprenørerne på sporarbejdet havde placeret mandskabscontainere der, hvor hegnet skulle stå. Nu mener man så, der skulle en ny kontrakt til, fordi tidsplanen er skredet, og det benytter en af aftalens partnere til at forsøge at slippe billigere.

Efter vi ved overgangen til K14 mistede komponentudskiftning på MR, synes vi der kommer mindre og mindre lys i og på MR, vi har haft tog, hvor kun en frontlygte virkede! Også inde i togene er der flere mørke afsnit. Det er ærgerligt service prioriteres så lavt.

Arbejdet med at sætte automatiske bomme op ved overkørsel 156 i skoven ved Haslev er i fuld gang. Vi har så ingen led for mark- og skovveje længere på Lille Syd, og af de to overkørsler, der kun var sikrede med blinklys og klokker, er den ene nedlagt og den anden har fået bomme. Dejligt at se der sker lidt på vores hjemmebane. Nu håber vi så bare turen kommer til perronovergangene og forholdene omkring dem, for vi har desværre mange nærved påkørsler på stationerne på Lille Syd.

Der er stadig intet nyt om enmandsbetjening på Lille Syd. Det forventes, der først indføres enmandsbetjening i Nordjylland, dernæst Kystbanen og som tredje bane skulle Lille Syd så følge.

Den "lokale" lokomotivinstruktør Louis Antoft er flyttet tilbage på depotet i Næstved efter i nogle år at have holdt til på anden sal i stationsbygningen. Lokalerne under loftet i stationsbygningen er svære at holde varme i kolde perioder. I indeværende år vil Louis bruge det meste tid som underviser af nye lokomotivførere til S-banen.
Foto: Jan Sejr Lundstrøm

Det forlyder, at den imponerende stationsbygning i Tureby skal rives ned. Bygningen er skadet af svamp, og lejeren er fraflyttet. I forhold til byens størrelse er Tureby station – og pladsen foran den – meget stor. Sikkert et ønske fra det de nærliggende Turebyholm, der ligesom greven i Haslev ville kunne køre med firspand til stationen! Stationen var også nævnt i Quartz-rapporten som nedrivningskandidat.

Kalundborg

Af: Maiken Tomlinson

Allerførst en af de mere triste nyheder her fra Kalundborg. I februar måned fik vi beskeden om, at Kurt Lindemann Olsen var afgået ved døden efter længere tids sygdom. Kurt var ansat på Kalundborg depot som stationsbetjent / altmuligmand indtil for få år siden, hvor han blev overflyttet til KAC. Det hændte dog, at Kurt fortsat kom et smut forbi Kalundborg for at sige "hej".
Æret være Kurts minde!

Sporspærring.
Så nærmer tiden sig for, at vi igen – og forhåbentlig for sidste gang – bliver "spærret inde" her i Kalundborg, med alt hvad det nu indebærer! Vi har p.t.. fået 4 MR sæt til byen – et af sættene glæder sig dog allerede til at værkstedsfolkene kommer og reparerer det. Det forlyder, at der er planer om at få det ordnet i weekenden inden sporspærringen går i gang! Planen er, at vi skal have ca. 8-9 sæt i alt.

Ny litra.
Ingen sporspærring uden at vi her i Kalundborg skal have "tilranet" os en ny attest…
Første år var det jo – af gode og praktiske grunde – MR. Sidste år stod den på ER, så vi kunne køre nogle flere Ringsted-løb, og i år bliver det så MG…

Dette skyldes ikke, at vi skal til at køre smutture til Århus, men at man planlægger med, at der skal køres med IC4 på Nordvestbanen fra K15 (ja, et eller andet skal man jo bruge dem til, så hvorfor ikke herude, hvor rettidigheden p.t. er i top, og passagererne taknemmelige?!)

Dog skal myldretidstogene stadig køres af ME og dobbeltbdækkervogne, da der ikke helt er plads til alle passagererne i 2 MG'er. Uddannelserne af lokomotivførerne er sat til at gå i gang i begyndelsen af maj. Så kom ikke her og sig, at der aldrig sker noget i Kalundborg ☺

Pladsen.
Her for tiden er der hektisk aktivitet ude på pladsen, hvor der bliver lagt nye skinner / sveller, og sat nye sporstoppere op i sporene på den sydlige side af pladsen – de spor, som ikke har været i brug i umindelige tider, og som efterhånden var ved at ruste op, og forsvinde i ukrudt. Hvorfor er der tilsyneladende ikke rigtig nogen, der ved. Måske opstillingsspor for IC4? Eller hvem ved? Måske har Banedanmark tænkt sig at sætte et par arbejdskøretøjer derhen på "standby" under sporspærringen, for medmindre de 6 LA forhold, vi i skrivende stund har herfra og til Holbæk, bliver udbedret inden spærringen, kunne det måske godt tænkes at være en god idé at være lidt forberedte!

Foto: Jan Sejr Lundstrøm

Go´ sommer til alle jer, som vi ikke får at se igen før til efteråret!!

Odense

Af: Ole Stuhr Hansen, vikarierende lokalredaktør.

I skrivende stund er Banedanmark ved at fælde træer langs Svendborgbanen. Behovet for en grundig oprydning langs strækningen stod lysende klart efter den anden efterårsstorm, hvor et morgentog kørte ind i et væltet træ og afsporede med aksel to på den forreste bogie.

Føreren fik farebremset og kom væk fra stolen inden sammenstødet, men blev ramt i baghovedet af en skabsdør, der sprang op ved kollisionen. Den var så voldsom, at braget kunne høres i et hus ca. en kilometer fra uheldsstedet.

De to MQ-togsæt fortsatte 600 meter - som nævnt med et hjulsæt hoppende over sveller og skærver - inden de gik i holdt. Og det føltes som utrolig lang tid, skal jeg hilse og sige fra kollegaen. Han var - til trods for sine skrammer og den voldsomme oplevelse - i stand til at berolige passagererne og bistå redningsfolk, politi og havarikommissionens folk, i takt med, at de dukkede op på uheldsstedet.

Ingen af passagererne kom noget til, men de nåede selvfølgelig ikke på arbejde til tiden den morgen. Og mens der blev lagt nye sveller, var den sydlige del af banen lukket nogle dage. Hvilket i øvrigt var anden gang på få uger. Banen var også lukket efter den første efterårsstorm. Så der er gode argumenter, både sikkerhedsmæssige og økonomiske, for at få fældet de nærmeste træer langs Svendborgbanen.

Ellers har senvinteren og foråret budt på sikkerhedskurser og litrauddannelse. Efter køreplanskiftet er der blevet indsat IC2-materiel, litra MP, i nogle af regional løbene over Vestfyn. Det har sendt en hel stribe lokomotivførere på uddannelse i først MG og siden MP.

De første erfaringer viser, at man på en god dag liiige kan holde tid med en IC2, men en regnbyge er nok til at ødelægge køreplanen. Dels fordi togsættet har et dårligere effekt/vægt-forhold end storesøster IC4, dels fordi det kan knibe med at stå fast, når momentet fra et drivanlæg skal overføres til skinnerne via blot én aksel.

Netop regionaltrafikken over Vestfyn er et hot politisk emne, efter at en embedsmandsrapport har foreslået lukning af en række mindre stationer og holdesteder. Formålet skulle være at skaffe bedre plads til godstrafikken, lyn- og IC togene.

En række politikere, lokale beboere og vores egen fagforening argumenterer for at bevare stationerne, fordi godstrafikken alligevel vil blive kraftigt reduceret, når Femern-tunnelen åbner, og fordi den store togfond opererer med et nyt, kurvefattigt dobbeltspor, så fjerntogene om nogle år kan sætte farten op over Vestfyn. Til den tid vil der være fin plads på det eksisterende spor til regionaltrafik, men hvis man i mellemtiden har haft lukket stationerne, vil det være meget svært at få passagererne tilbage, hedder det fra modstanderne.

Til gengæld er der udsigt til genåbning af Langeskov station på Østfyn. Og denne gang skulle det være ganske vist. Tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V) var ellers tidligt ude (13/9 2010 ifølge TV 2/Fyn og Fyens Stiftstidende) med nyheden om, at togene allerede ville begynde at standse ved den nye station i foråret 2011. Det minder forbløffende meget om et af de løftebrud, som den senere regering blev så udskældt for...

Så kom vi på kursus i højttalerudkald, og vi kan konstatere, at passagererne ikke længere er gæster, som i de glade "we move you"-tider, men nu atter er blevet kunder.

For os på depotet i Odense var der ikke så meget nyt i kursets substans. I Vestdanmark har lokomotivførerne jo kørt enmandsbetjent i mange år og har efter bed-

ste evne informeret passagererne, når det var nødvendigt. Pendlere værdsætter kort og præcis besked og vil ikke høre for meget snak i højttalerne, mens turister og weekendrejsende er glade for lidt ekstra information. Nu har vi så fået en minimumstandard, vi kan forholde os til.

Der var to overraskelser på kurset. Den ene var, at vi før ankomst til Nyborg skal annoncere, at man kan skifte til tog mod Fåborg og Svendborg - det er vel 50 år siden, at skinnerne blev pillet op... Men det var da en glædelig nyhed for os fynboer - vi havde bare ikke hørt, at Togfonden også rummede midler til genåbning af de to baner. Og så ville transportministeren godt nok også få travlt med at få rullet skinner ud - den nye servicestandard for højttalerudkald i tog træder i kraft til sommer. Men til alt held tog fremføringschefen det hele fra den humoristiske side, så ministeren og vi andre kunne blive beroliget med, at der var tale om en fejl.

Den anden overraskelse på kurset var, at vi har fået et nyt F-ord. Det jævne og almindelige ord forsinkelse er nu så slidt og belastet, at det er blevet bandlyst og er kommet i kategori med det rigtige F..k-ord på fire bogstaver!

Så fremover skal vi sige noget i retning af, at vi er bagud i forhold til planen. Det bringer mindelser om George Orwells fremtidsroman 1984, hvor magthaverne har indført et nyt sprog, Newspeak, hvor alle negative udtryk er fjernet...

Men - som en kollega formulerede det forleden, da toggangen på Svendborgbanen var væltet - så kan det altså være noget af en udfordring at finde på nye måder at undgå at sige f.....t på. Forinden var han blevet taget ind på Højby station til ekstraordinær krydsning ikke blot af ét tog, men af to. Det var der bare ikke nogen, der havde meddelt ham, hverken FC eller driften. Så da han for tredje gang måtte til mikrofonen, var han løbet tør for positive ord om dén sag og oplyste slet og ret om, at nu ville f.....n nok komme op på 20-30 minutter.

Helt undgå f.....r kan vi nok ikke. Heller ikke vores modarbejdspartner, som en kollega kom til at kalde Banedanmark i et udkald. Ifølge planen for udrulning af det nye signalsystem skulle vi nu have haft installeret de nye strækningsradioer, men de er nok bare f.....t, **undskyld i restordre...**

København

Af: Ebbe L L Drøgemüller

Det "nye" tjenesteur igen, igen.
Onsdag den 2. april kl. 04.42.42 valgte mit nye udleverede tjenesteur, at opgive kampen mod tiden. Mit tjenesteur havde i lang tid forsøgt at indhente de 7 minutter, det var efter andre kendte kvalitetsure. Denne kamp var desværre for stor en opgave for dette lille Lok a´like ur. Det havde ellers lige opdateret til sommertid, altså bortset fra de 7 minutter det stadig var bagud, og virkede opsat på at fortsætte kampen mod tiden. Stor var min sorg denne morgen, da jeg efterhånden havde opbygget et tæt forhold til dette lille tekniske misfoster. Heldigvis kunne det lokale servicecenter yde førstehjælp til mit tjenesteur. Det har nu genoptaget forfølgelsen af tiden på andre kvalitetsure. Jeg frygter desværre bare, at uret igen må opgive kampen, idet opgaven nu er vokset betydeligt. Det lille ur skal nu indhente 8 timer og 17 minutter inden det rammer dansk tid. Så det lille ur har travlt og hvert sekund tæller!

DSB på kanten.
Vores lokale tv stjerne, Bertil Nilsson, havde æren af at køre en tur med Jan Gintberg, da udsendelsen Gintberg på kanten skulle optages i DSB. Udover Bertils underspillede viden om togs bremslængder gjorde han det jo fremragende og var en værdig repræsentant for lokomotivførerne i DSB. Som tv seer var det sjovt at få indblik i de forskellige dele af virksomheden og en enkelt af de medvirkendes optræden, var da også til et træk på smilebåndet. Det er rart at være i en virksomhed, hvor

humoren ikke er helt væk endnu. Det er tiltrængt i disse tider.

LSU.
På LSU mødet afholdt i København d. 6. marts havde lokalgruppen nogle spørgsmål til ledelsen, bl.a. spørgsmål vedrørende Driftscentret og deres samarbejde med lokomotivførerne. Lokalgruppen fremførte, efter mange henvendelser fra lokomotivførerne, den påstand, at driftscentret ofte bad lokomotivførerne om at udføre arbejde, der rettelig henhørte under VDL'ernes arbejdsområde. Bl.a. bliver lokomotivførerne ofte bedt om selv at finde oplysninger om placering af materiel, parkering af materiel og manglende oplysninger på lokomotivførernes arbejdssedler om, hvilket materiel der skal benyttes osv. Lokalgruppen rejste også spørgsmål ved, om Driftscenterets medarbejdere er godt nok uddannet i lokomotivførernes arbejdstidsregler, da korrigeringsaftalen ofte genererer tvister, bl.a. om geografisk flytning af pauser m.m. Svarene på de to spørgsmål var, at Driftscenteret ikke kunne genkende problemstillingerne, og at de ville have dokumentation for påstandene. Dette har lokalgruppen selvfølgelig fuld forståelse for, og vil derfor opfordre medlemmerne til at indmelde til lokalgruppen, hvis de oplever problemer af ovenstående karakter. Spørgsmålene til LSU var stillet i den ånd, at Driftscentret jo er et serviceorgan for lokomotivførerne, og dette ville vi i al stilhed minde om, hvis nogen skulle have glemt dette. Vil Driftscentret hellere være disse opgaver foruden, skal man jo bare sige til, så er der nok andre, der forstår at skære virksomheden til. Det sker allerede på alle andre områder i virksomheden i stort omfang.

Nye lænestole m.m.
Endelig, og efter lang tids kamp, er det lykkedes at få bevilget nye lænestole til opholdstuerne i København. Lokalgruppen var ellers begyndt at lege med tanken om at finde nogle alternative møbler på diverse loppemarkeder. Pas godt på de nye stole, vi ved ikke hvor længe de skal holde! I skrivende stund er tømrerne i gang med den længe efterspurgte udskiftning af bordpladen i vores køkken. Så der sker lidt på lokalefronten. Men kors hvor skal vi i lokalgruppen bruge meget tid på elementære og nødvendige anskaffelser. Det kan ikke være sundt for effektiviteten i DSB og er bestemt ikke værdiskabende.

MTA opfølgning.
Som man har kunnet læse i LSU referatet fra København har der været afholdt opfølgningsmøde på MTAPV og der er fundet nogle punkter der lokalt skal arbejdes med. På opfølgningsmødet var der enighed om, at der skal arbejdes på at vores toiletforhold opgraderes. I skrivende stund mangler vi alle at se hvilke tiltag man fra den øverste ledelses side har tænkt sig at byde ind med. Det var jo netop her, at medarbejderutilfredsheden var størst. Lokalgruppen nærer dog ingen illusioner om positive tiltag eller indrømmelser af nogen art. Dette er vist ikke en del af tankerne bag et sundt DSB. Her tæller kun effektiviseringer og øget pres på den enkelte medarbejder.

Opfordring til fornyet indmelding af S50.
Lokalgruppen er repræsenteret i et forum, hvor der bl.a. kigges på problemerne med opfølgning på indmeldte infrastrukturfejl. De fleste lokomotivførere har efterhånden opdaget, at S50 systemet ikke fungerer, som vi har været vant til. Dvs. systemet S50 fungerer, for så vidt angår lokomotivførernes indmeldinger, stadigvæk fint, men svarene på de indmeldte fejl fremgår ikke længere i oversigten over indmeldte S50 infrastrukturfejl. Banedanmark oplyser, at der bliver fulgt op på alle fejl, og at der efter deres mening kun er få sager, der ikke er løst. Dette er desværre ikke lokalgruppens opfattelse og vi kan ved selvsyn se, at tidligere indmeldte infrastrukturfejl stadig ikke er løst efter flere års gentagne indmeldinger. Lokalgruppen opfordrer derfor alle lokomotivførere til at finde de sidste kræfter frem og indmelde alle sager på ny. Dette skal gøres på den måde, at der indmeldes på S50 gennem DDR, og at hver enkelt fejl tillige indmeldes over strækningsradioen til stationsbestyreren. Er der nogen, der derefter kan se, at en indmeldt fejl ikke er lavet inden for rimelig tid, og der ikke er kommet et brugbart svar på indmeldin-

gen, vil lokalgruppen gerne høre om dette og gerne med kopi af den pågældende S50 rapport / indmelding. Alternativt kan den sendes til det lokale signalkommissionsmedlem. Lokalgruppen er fuldt ud klar over frustrationerne ved at skulle indmelde fejl igen. Dette er dog den måde vi bedst kan dokumentere vores påstand over for Banedanmark. Indmeldinger kunne f.eks. handle om: Graffiti på mærker og signaler, snavsede / utydelige eller manglende mærker og signaler, herunder manglende korrekt litrering / navn på signaler (f.eks. PU mærke eller stationsnavn på alle I-signaler), manglende eller væltede / drejede kilometermærker, ugyldige kilometersten (bør kun findes på godsbaner efter 01.09.2009) eller manglende kilometermærker ved stationer osv. Der er nok at notere.

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer

- Medlemsinformation nr. 04-2014 vedr. accept af vurdering i forbindelse med MUS samtale
- Medlemsinformation nr. 05-2014 vedr. kort resumé af begivenhederne på områdegruppens generalforsamling 2014
- Medlemsinformation nr. 06-2014 vedr. revner i IC4's akselkasser
- Medlemsinformation nr. 07-2014 vedr. gidseltagning i tog

Medlemsinformationerne kan læses på http://lpo-dsb.dk/informationer/

TILDELING AF TAK OG PÅSKØNNELSE FRA DSB

Sager, der bør resultere i, at DSB udtaler tak og påskønnelse over for ansatte, kan efter tjenestestedschefens hhv driftsområdechefens skøn afsluttes af denne med mundtlig eller skriftlig tak og påskønnelse, eller sagen kan fremsendes til generaldirektoratet (drifts- og administrationsafdelingen) med indstilling om skriftlig tak og påskønnelse, evt ledsaget af en gave, fra generaldirektoratet.

Tildeling af gave kan kun ske ved generaldirektoratets foranstaltning og vil normalt kun finde sted i tilfælde, hvor der er tale om ganske særlig indsats som f eks redning af andres liv eller helbred, afværgelse af alvorligt uheld eller indsats med fare for eget liv eller helbred.

Danske Statsbaner ordresamlingen: Serie A , 1971.

Nekrolog

Morten Ebbesen, Odense

Af: Peter Kanstrup

Det var med stor sorg, at lokalgruppen i Odense modtog meddelelse om, at vores gode kollega lokomotivfører, Morten Ebbesen søndag d. 27. april 2014 havde tabt kampen mod kræften. Morten blev kun 56 år.

Morten var født og opvokset på Vestfyn. Han blev uddannet mekaniker i Middelfart, og kom nogle år senere til "banen". Det var dengang, der var noget der hed DSB Rutebiler. Her blev Morten ansat som chauffør – en tid Morten, især i festligt lag, yndede at fortælle om. Da DSB omkring 1990 stod med desperat mangel på lokomotivførere, søgte Morten ind. Han startede som lokomotivassistent på en af de første LFU hold i oktober 1990 i Fredericia, og da Odense depot åbnede for tilgang i 1996 søgte Morten "hjem"

Morten var meget respekteret og vellidt på arbejdspladsen. Han var meningsdanner. Et engageret og socialt menneske som gennem årene har bestredet en række tillidsposter i lokalgruppen. Arbejdsmiljørepræsentant, lokalredaktør for Det Blå Blad, studietursarrangør, for blot at nævne nogle stykker. En rigtig god kollega, som vil blive savnet.

Morten så og dyrkede livets lyse sider og det gode humør. Derfor var Morten altid en af de første der skrev sig på listen, når der var et arrangement, og i naturlig forlængelse heraf takkede han i januar måned i år ja til at blive en del af det lokale aktivitetsudvalg.

Så langt kom det aldrig. Midt i februar fik Morten, efter hans helbred gennem nogle måneder var blevet gradvis ringere, diagnosen uhelbredelig cancer.

Morten har altid kaldt en skovl for en skovl og en spade for en spade, og helt i tråd med hans åbne og ærlige væsen, fortalte han fra starten åbenhjertigt om sin sygdom og de dystre fremtidsudsigter
Så alle vidste hvad vej det bar, også Morten. Han frygtede ikke døden, kun smerterne. Dem lykkedes det lægekundskaben at holde i ave og Morten fik derfor lov at sove stille ind i familiens nærvær.

Vores tanker i denne svære stund går til Mortens efterladte; hustruen Kirsten og hans 4 voksne børn.

Æret være Mortens minde.

Læserbrev fortsat fra side 19.

Når ansvaret for sikkerheden ikke er lige til

SIN DSB pr. 25.10.2013
Da jeg i oktober 2013 læste nyudgivelsen af SIN DSB, blev jeg rystet i min grundvold over mængden af de fejl jeg fandt. Også her har jeg henvendt mig, men der har overhovedet ingen reaktion været! Jeg synes, fejlene er så grove, at de må give anledning til reaktion fra DSB Sikkerhed. Introduktionerne af nyudgivelserne af SIN DSB i juli og oktober 2013 gik ellers ikke stille af, måske pga. de strækninger, som det var meningen skulle være enmandsbetjente. Debatten var særdeles hed i sommeren 2013, men er nu klasket sammen til aldeles tavshed fra DSB's side.

Midtjyske Jernbaner, Odderbanen
På Odderbanen hersker der total anarki med hensyn til sikkerheden. Afstandsmærkerne er ikke på plads og i orden, skønt det er blevet lovet i ikke mindre end to fortløbende "Midtjydske Jernbaners Sikkerhedsmeddelelser". Mærke 17.5 er opsat meget tilfældigt, og mærke 17.7 forefindes overhovedet ikke. Bortset fra et udskiftet lanterneglas og en påkørt lygtepæl, er forholdene stadig ikke bragt i orden. Også her mener jeg, fejlene er så grove, at det må give anledning til aktivitet.

Fejl og mangler i SIN og TIB
Jeg har gennem mange år nøje kigget rettelserne til de forskellige reglementer efter, når de er blevet udsendt. Senest har jeg kopieret og indsendt 51 sider med markerede fejl og mangler i SIN og TIB pr. 20.02.2014. Jeg håbede så på, at de kunne nå at blive rettet i nyudgivelserne af SIN og TIB pr. 07.04.2014. Men det jeg har allerede konstateret, at de ikke er…

Det er bl.a. de forhold, jeg her har nævnt, som i min indledning får mig til at spørge: Er der slet ikke nogen, som tør tage ansvaret på firmaets vegne?

Er det sikkert, hvor ansvaret for sikkerheden ligger?

Det Blå Blad er i besiddelse af et væld af dokumenter, som underbygger Pouls holdninger i ovenstående læserbrev

LIDT MERE FRA LPO'S GENRALFORSAMLING 2014

Farveskift...

Efter den nuværende administrerende direktørs tiltræden for knap to år siden har der været fokuseret kraftigt på den røde farve – røde bundlinje tal, røde felter i sikkerhedsmatricen, røde dørpartier, røde nakkestøtter i togene og røde striber på vores polo-shirts.
Bagsideredaktionen har undret sig over denne tilsyneladende besættelse af farven rød, og vi har længe prøvet at finde en rationel forklaring på fænomenet.

Efter at have gransket Jespers formidable skuespil i storfilm som "Den Store Sammenhæng", "Den Fælles Tilgang" og "Optimering på DSB'sk", så har vi gravet lidt dybere i direktørens skuespils karriere, og det viser sig, at Jesper også har haft andre fremtrædende skurkeroller i film som "De røde heste", "Jagten på røde oktober" og "Kampen om den røde ko" – dog må karrierens foreløbige højdepunkt siges at være hovedrollen i denne Blockbuster:

– se filmen før farven skifter.

EMERGENCY EXIT