Det Blå Blad

Nr 4. 2013

Lederen: Samarbejde og dialog

Jernbanesikkerhed i DSB

Redaktørens Klumme

Arbejdskade "Har du anmeldt din.."

At forstå teksten kan være svært

Kolde førerrum på MR/MRD

MUS med vurdering

Sikkerhed er en grundforudsætning

Læserbrev

Lokal NYT

Kan du gætte hvem jeg er ?

Udgiver af Det Blå Blad er LPO-DSB

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
Søren Max Kristensen
Hans Schøn Merstrand

Redigering:
Jørn Weiss

Indlæg til næste nummer indsendes på senest **onsdag d. 27.November 2013**

ISSN 1602-169X

LEDER Samarbejde og dialog

Af: Søren Max Kristensen,
Områdegruppeformand

Lederen i sidste nummer af Det Blå Blad omhandlede den problematiske samarbejdskultur og manglende dialog i DSB. Lederen var skrevet på baggrund af det meget dårlige forhold mellem DSB's øverste ledelse og medarbejderne. Som alle nok kan huske, kulminerede dette dårlige forhold med, at flere lokomotivførere valgte at holde faglige møder den 10. juli.

Ledelsen i DSB tog lederen meget ilde op. Det var ledelsens opfattelse, at de efter de faglige møder havde meddelt, at dialogen og samarbejdet skulle forbedres. Dette anerkendte LPO DSB. Vi meddelte dog, at den situation, der havde skabt frustrationer hos lokomotivpersonalet, ikke var ændret, blot fordi ledelse og faglige organisationer havde hyggelige rundbordssamtaler. Så længe dialogen ikke førte til konkret handling, ville frustrationerne fortsætte.

Nu, hvor der er gået nogle måneder efter dialogen er genoptaget, er en status på sin plads. Hvordan er det gået? Hvad er der sket? Hvor er de konkrete resultater?

Omkring sikkerhedsbrevene og behandling af sikkerhedssager har der været en god og konstruktiv dialog mellem DSB Sikkerhed, DSB Personale og LPO DSB. Der er nu fundet en metode, som er acceptabel, hvilket du kan læse en uddybende artikel om inde i bladet.

Enmandsbetjening er ikke en blomst, som har groet i LPO DSB's baghave. Men der er indgået en aftale om dette. En aftale LPO DSB respekterer. Der er nedsat en arbejdsgruppe, som skal udarbejde en standard. I den arbejdsgruppe deltager flere af LPO DSB's meget dygtige og kompetente medlemmer. Også dette emne er belyst yderligere i dette nummer af Det Blå Blad.

MUS med vurdering, som lokomotivpersonalet vil møde i det nye år, er bestemt heller ikke noget, som LPO DSB's hjerte banker for. Men ledelsen har gjort meget ud af at inddrage og lytte til de faglige organisationer i forbindelse med

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.

udarbejdelsen af kriterierne og forholdene omkring den praktiske gennemførsel. I løbet af de næste par måneder vil nogle af lokomotivførerne blive inviteret til en MUS med vurdering. De skal agere "prøvekaniner" for alle os andre. Også her vil der være yderligere uddybning længere inde i bladet. Desuden forventer vi, at der i de kommende måneder vil komme mere information om emnet.

De nye tjenesteure, som er en farce, er der indkaldt til dialog om. Resultatet foreligger endnu ikke. Det samme gælder ledelsens ønske om, at lokomotivpersonalet skal deltage mere i trafikinformationen til vores passagerer. Her er der i skrivende stund ikke et resultat, men LPO DSB's holdning er, som i alle andre tilfælde, at sikkerhed kommer før alt andet.

I øjeblikket forhandles der om en ny ferieaftale, der blandt andet skal tage højde for de ændrede UA optjeningsregler. I skrivende stund er arbejdet ikke tilendebragt, men det ser ud til, at der kan opnås enighed.

Disse emner peger i en positiv retning. Ved dialog og forhandling får man sjældent alle ønsker og krav opfyldt, men meget kan opnås via erfaringsudveksling, vidensdeling og respekt for hinandens holdninger og synspunkter.

Desværre gror træerne ikke ind i himlen. LPO DSB's opfattelse af et godt samarbejde er, at man samarbejder hele vejen rundt. Det er ikke meningen, at den ene part blot plukker emner på hylderne som de har lyst tal at tale om. Er der et samarbejde, gælder det alle forhold.

Derfor er det også meget beklageligt, at ledelsen sætter forslagskasser op på depoterne uden om de faglige organisationer. Vi har i DSB nogle ganske udmærkede samarbejdsudvalg, hvor slige emner skal behandles. Det er ikke sket. Yderligere om dette kan læses i medlemsinformation nr. 19.

Skal der være en konklusion, så må det være, at det trods alt går den rigtige vej, men at der er et godt stykke endnu, før tilliden er genoprettet. Situationen omkring den nyeste organisationsændring bliver en god indikator på, om pilen peger nedad eller opad. Der skal ikke herske nogen tvivl om LPO DSB's holdning. Samarbejde, inddragelse og dialog er en forudsætning for at DSB kan udvikle sig til en moderne og effektiv virksomhed med attraktive arbejdspladser til de mange dygtige og engagerede medarbejdere.

Der er i perioden udsendt følgende LPO medlemsinformationer:

- LPO medlemsinformation nr. 17 vedr. samarbejdsrelationen mellem DSB og LPO
- LPO medlemsinformation nr. 18 vedr. lønregulering iht. OK 2013
- LPO medlemsinformation nr. 19 vedr. forslagskasser

Medlemsinformationerne kan læses på www.lpo-dsb.dk

Jernbanesikkerhed i DSB – status og opfølgning

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

Der har siden forsommeren været talt og skrevet rigtig meget om jernbanesikkerheden i DSB, hvilket med al tydelig fremgår af det seneste nummer af Det Blå Blad. Vi vil her prøve at komme med en status og en opdatering på en række af de emner, der har været fokus på, og i øvrigt føje et enkelt mere til rækken.

faglige organisation. Omvendt. Når man strammer så hårdt op, som tilfældet var med implementeringen af den farvede matrice, og når opstramningen ledsages af en trusler om sanktion og i værste fald afsked pga. uegnethed, så skal man have meget bedre orden i eget hus, end den efterfølgende udvikling har vist.

Både LPO og DJ har reageret skarpt på DSB's egenhændige ændring af den tidligere opfølgning på sikkerhedssager – der som bekendt var drevet af et ønske om

Ny procedure signalforbikørsler

Det er nok ikke skudt helt ved siden af at påstå, at den megen fokus på jernbanesikkerheden i DSB tager sit afsæt i forårets udsendelse af de såkaldte sikkerhedsbreve til lokomotivførere og køremænd i hele DSB. Man skal som bekendt være varsom med at kaste med sten, hvis man bor i et glashus, en læresætning DSB måske skulle have været mere opmærksom på, inden man med de såkaldte sikkerhedsbrev gik ud og truede med bål og brand. Det er i flere tilfælde blevet antydet, at LPO ikke af den opfattelse, at man fuldstændig ukritisk skal acceptere, at lokomotivførere og køremænd afstedkommer den ene sikkerhedsmæssige hændelse efter den anden. Det har der i øvrigt aldrig været nogen, som har accepteret, hverken i den tidligere ledelse eller i den

vidensopsamling for at undgå gentagelser – til en procedure ved behandling af signalforbikørsler, alene baseret på et ønske om at idømme den formastelige en sanktion.

Det er imidlertid sådan, uanset hvor oprørte vandene bliver, at hverdagen altid indfinder efter nogen tid. LPO DSB har derfor, da ledelsen i efterdønningerne fra de faglige møder indbød til dialog, haft en række drøftelser med DSB Jernbanesikkerhed og DSB Personalejura omkring en tilretning af den nye procedure for behandling af signalforbikørsler som, i stedet for bevidstløs sanktion, tog udgangspunkt i den involverede lokomotivførers retsstilling. Det har været helt afgørende for os, at både tjenestemandslovens og forvaltningslovens bestemmelser blev overholdt til punkt og

prikke. Samtidig har vi som faglig organisation – på vegne af alle lokomotivførere – naturligvis en interesse i, at sikkerhedsmæssige hændelser opklares, og at den viden der kommer frem i opklaringsarbejdet, kan indgå i det forebyggende arbejde. Det er – efter vores opfattelse – den eneste farbare vej til minimere risikoen for fremtidige jernbaneulykker.

Den tilrettede procedure skelner klart mellem signalforbikørsler med højt og lavt farepotentiale og tager afsæt i, hvor den enkelte er indplaceret i matricen.

- **Hvis der er tale om lavt farepotentiale og personer placeret i grønt, hvidt eller gult (også efter hændelsen), klares det mellem gruppeleder og medarbejder med et interview og med fokus på vidensopsamling. Hvis lokomotivføreren har gjort noget galt, vil vedkommende naturligvis blive retledt, men det er der jo sådan set intet nyt i.**
- **I de øvrige tilfælde inddrages Jernbanesikkerhed. Er der tale om en lokomotivfører i grønt eller hvidt felt, som afstedkommer en hændelse med højt farepotentiale, klares det med et interview (vidensopsamling), ellers anvendes tjenstlig samtale / afhøring. Sidstnævnte gælder i øvrigt også, hvis der under et interview kommer ting frem, som må formodes at kunne ende med en sanktion.**

Etablering af en den tilrettede procedure betyder, at LPO accepterer, at den farvede matrice opretholdes. Det er vi bestemt ikke glade for, primært fordi systemet de første 5 år bygger på et princip om ”domsfældelse med tilbagevirkende kraft”. Omvendt er der jo ikke noget nyt i, at sikkerhedsmæssige hændelser registreres, ligesom det trods alt er formildende – set ud fra et retssikkerheds synspunkt – at sikkerhedssagerne nu forældes senest efter 5 år. Det har på ingen måde været tilfældet tidligere. Det skal bemærkes, at den nye procedure endnu ikke er endelig ”blåstemplet” af Dansk Jernbaneforbund, da der fortsat er en række udeståender mellem forbundet og DSB, bl.a. om hvor længe en tildelt advarsel har gyldighed.
Afslutningsvis skal det nævnes, at vi formentlig kommer til at drøfte en opstramning af tidsfristerne for sagsbehandling, da der allerede har et par sager, som har været alt for længe undervejs. LPO plæderer ikke for sjusk og lemfældig sagsbehandling, men unødig ventetid er uacceptabel. De involverede lokomotivførere er, mens sagsbehandlingen står på, i en meget sårbar situation. Ikke mindst i de alvorligste sager, hvor lokomotivførerens egnethed i yderste konsekvens er til vurdering. Her kan en afklaring næsten kun gå for langsomt.

Ny standard for enmandsbetjening
Også den udvidede enmandsbetjening har fyldt meget. Ja, faktisk er det jo ikke bare udvidelsen, men enmandsbetjening i almindelighed, der har været til debat. En debat hvor især Nordjylland har fyldt meget. LPO er bestemt ikke fortaler for enmandsbetjening, og kun meget få lokomotivførere ønsker at være alene på toget, men da lokomotivpersonalet har kørt enmandsbetjent på S-banen siden 70’erne og på en række regionale strækninger siden ca. 1990, ville vi nok ikke blive taget alvorligt ret mange steder, hvis vi påstod, at det ikke kunne lade sig gøre.
Vores pointe har da også gennem hele forløbet været, at værktøjet skal være i orden – sikkerhedsmæssigt. Lokomotivføreren skal kunne overvåge ind- og udstigning fra førerpladsen. Om perronen er ordentligt oplyst og snorlige, eller der skal hjælp til fra monitorer på perronen, eller interne kameraer i toget, er sådan set ligegyldigt, bare kontrol og efterkontrol af døre kan gennemføres som beskrevet i SIN DSB. Det er i den forbindelse meget vigtigt, at teknikken omkring dørlukning, klemsikring, osv. er tip top, og ikke mindst at der bagved er etableret en velfungerende organisation, der kan følge op på fejl og mangler på såvel materiel, som infrastruktur. Vi er desværre ikke i mål endnu, bl.a. bekræftet af, at der i skrivende stund fortsat køres med togpersonale i togene i Nordjylland.

Som en udløber af nærværende arbejder Jernbanesikkerhed – i henhold til vores oplysninger – med en ændring af reglerne for efterkontrol af døre, et emne som den seneste måned på en række tjenestesteder har givet anledning til megen debat, da der opstod berettiget tvivl om, hvor mange aflåste togsæt der kunne tilkobles bag på åbne togsæt på enmandsbetjente strækninger. En uheldig information fra Togdrifts sikkerhedssupervisorer, bidrog til den almindelige forvirring, og udstillede i øvrigt, hvorfor det er vigtigt at stå fast på, at

sikkerhedsinstruktionsstof skal udsendes af Jernbanesikkerhed og oploades i Den Digitale Rygsæk.

LPO hilser i øvrigt med tilfredshed, at DJ og DSB arbejder på at få lavet en standard for enmandsbetjening. Det skal understreges, at den tilfredshed på ingen måde inkluderer den fuldstændig forkvaklede opfattelse, der hersker flere steder i virksomheden, at en sådan ny standard kun skal omhandle de strækninger, hvor der er indført enmandsbetjening fra medio 2013 og frem. Så meget for sikkerheden på Grenåbanen, Svendborgbanen, Vestfyn, Aarhus-Fredericia, Vejle-Struer, osv.

DJ's rapport omkring sikkerhed i DSB
Dansk Jernbaneforbund har i kølvandet på sommerens faglige møder lovet at samle og udarbejde en rapport om sikkerheden i DSB, eller rettere om de sikkerhedsbrister, som forbundets medlemmer har indrapporteret. LPO kender ikke hverken indholdet eller omfanget, og vil derfor ikke begive os ud i nogen spekulationer. Omvendt vil vi da heller ikke lægge skjul på, at vi ser frem til offentliggørelsen.

Nedsat bremseevne
LPO er desværre bekendt med en række sager af forholdsvis ny dato, hvor lokomotivføreren har oplevet nedsat bremseevne, i et par tilfælde endda alvorlige bremsesvigt, til trods for at der ikke var underretning om udkoblede bremser, henholdsvis nedsat bremseprocent. De sager, vi kender til, har gudskelov ikke afstedkommet ulykker, og Jernbanesikkerhed skal have ros for at have taget de henvendelser, vi er bekendt med, alvorligt. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at mange af de henvendelser vi får, drejer sig om litra MF. Om det er et tilfælde, eller der er et generelt problem med MF, har LPO desværre ikke den fornødne indsigt til at vurdere, men vi forventer, at DSB følger nøje op på de sager, der rejses.

Vi vil i den anledning gerne henlede opmærksomheden på, at bremseprocenten langt hen ad vejen er en teoretisk beregning, der ikke nødvendigvis forholder sig til:

- **Friktion mellem hjul og skinner**
- **De indkoblede bremsers tekniske tilstand og funktionsevne (f.eks. bremseskiver og klodser)**
- **Fejl ved overførsel og / eller indkodning af ATC data**

Måske vi skulle skele til vores naboland på den anden side af Sundet. I Sverige har man noget, der hedder en retardationskontrol, hvilket er en slags bremse funktionsprøve. Det er nedbremsning, hvor effekten enten bedømmes af lokomotivføreren eller efterfølgende beregnes teknisk. Retardationskontrollen skal foretages på et passende sted på (et vandret banestykke) efter afgang fra en station hvor en af følgende hændelser er sket:

- **Bremseprøve er udført.**
- **Togets konfiguration er ændret.**
- **Bremseart eller lastveksel indstilling er ændret.**
- **Bremsen er afspærret på et køretøj.**
- **Lokomotivførerskifte (kun ved lokomotivtrukne tog).**

Retardationskontrollen skal endvidere udføres, hvis lokomotivføreren oplever at bremseevnen forekommer ringere end hvad der normalt måtte forventes under de givne omstændigheder.

LPO-DSB Lokomotivpersonalets områdegruppe

Områdegruppens hjemmeside har fået nyt udseende. Alle undersider, inkl. lokalsider er ved samme lejlighed opdateret. Du kan se resultatet på www.lpo-dsb.dk. Husk også at du som medlem af DJ / LPO kan få adgang til et bredt udvalg af vores aftaler, oplysninger omkring lønforhold og områdegruppens referater. Hvis du ikke allerede er registreret skal du gå ind på hjemmesiden, vælge "For medlemmer" i menulinjen og herefter klikke på "Medlemsregistrering". Du kan også blot trykke på dette link http://www.lpo-dsb.dk/bruger/ og herefter udfylde felterne under "Ny bruger registrering". Bemærk at det kan tage op til 48 timer at blive godkendt til log ind, idet verificeringen af DJ medlemsnummeret sker manuelt.

Det Blå Blad har modtaget dette foto fra en opmærksom læser.
Det rejser unægtelig en række interessante spørgsmål:

@Hvilken form for tjeneste forretter personalet i disse cykelskure?

@Hvilke krav er der i så fald til uddannelse, og opfylder disse krav den gældende bekendtgørelse fra Trafikstyrelsen og det bagvedliggende direktiv fra EU?

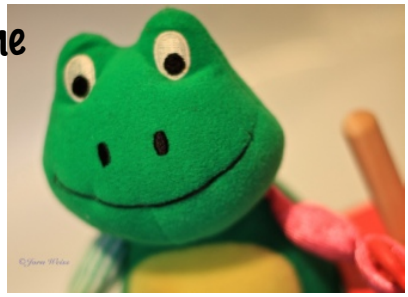
@Og hvad med skurene. Er de godkendt af den lokale arbejdsmiljøgruppe til pågældende aktivitet / aktiviteter?

Vores opmærksomme læser slutter af med et indigneret spørgsmål om, hvor fan… man skal stille sin cykel, når skurene tydeligvis ikke er for cykler, men kun for tjenestegørende personale. I tilgift opfordrer vores læser redaktionen på Det Blå Blad til at grave i nærværende.

Spaden har vi ikke haft fremme, men spørgsmålene er hermed givet videre til rette vedkommende.

Foto: Jesper R Pedersen

Redaktørens klumme



Af: Peter Kanstrup, redaktør

Vedligeholdelse – er det forbeholdt de lyse timer?

Jeg var på denne plads i det seneste nummer af Det Blå Blad ude med riven i forhold til den meget anstrengte – nogen ville måske kalde det håbløse – materielsituation i DSB.

Der mangler fortsat i bekymrende grad køreklare lokomotiver og togsæt i en bare nogenlunde anstændig teknisk tilstand. Siden sidst har enkelt elementer i det generelle billede ganske vist bedret sig. Men andre ting – f.eks. tiltagende bremseproblemer på MF togsættene – trækker i den modsatte retning, og overordnet er der fortsat langt flere udfordringer, end godt er.

Hvis der ikke – som antydet i den forrige klumme – er reservedele på hylderne, er det naturligvis vanskeligt at forestille sig en tilfredsstillende løsning, hverken kort eller lang sigt. Men selv med de nødvendige stumper på lager, kan der sagtens være andre forhindringer, f.eks. mangel på personale til at udføre reparations og vedligeholdelsesarbejdet, herunder om de der er, har den nødvendige uddannelse til at løse opgaverne. Men også andre forhold springer i øjnene…

Nu tilkommer det jo ikke hverken undertegnede, eller andre lokomotivførere, eller for den sags skyld andre uden for DSB Vedligehold, at blande sig i, hvorledes arbejdet på værkstederne struktureres. Men det kan da undre, at man i aften, natte og weekendtimerne ofte kommer til en låst port.

DSB har åben 24-7-365. Jul, påske og pinse. Det er det driftspersonalets arbejdstider indrettes efter. Og gu' er det da indimellem surt, at op imod 2/3 af den samlede arbejdstid ligger uden for normal arbejdstid for dagsarbejde. Men det er jo sådan det er. Det er der togene, som foreskrevet i trafikkontrakten, kører. Det skal DSB naturligvis indrette sig efter, og langt hen ad vejen er det jo også i overensstemmelse med kundernes behov. Ikke mindst derfor har der da også, bl.a. hos lokomotivpersonalet, i en menneskealder været tradition for at gøre ansøgere til jobbet opmærksom på denne ulempe fra dag 1.

Det kan derfor undre, hvis ikke denne grundforudsætning er indarbejdet i forretningsgangen i DSB Vedligehold.

Hvorfor er værkstederne ikke åbne i de tidsrum, hvor lokomotiver og togsæt holder stille? Jeg er naturligvis med på, at almindelig vedligeholdelse, primært eftersyn, som udgangspunkt bør udføres i dagtimerne, men hvorfor reparationer ikke kan laves om aftenen, om natten og i weekenden virker ikke umiddelbar indlysende.

Apropos det med vedligehold i dagtimerne. Måske burde man her i endnu større omfang udføre mindre eftersyn i timerne mellem morgen og eftermiddagsmyldretiden, hvor der – den anstrengte materielsituation til trods – henstår en del ubenyttede togsæt.

Det er i øvrigt sådan man løser udfordringerne i en række af de lande omkring os, vi ofte sammenligner os med. At sidstnævnte så samtidig også – i hvert fald på sigt – nedsætter behovet for værkstedsreserver og dermed fører til en mere effektiv udnyttelse af DSB's materiel, er jo en ganske anden, men bestemt også væsentlig sag.

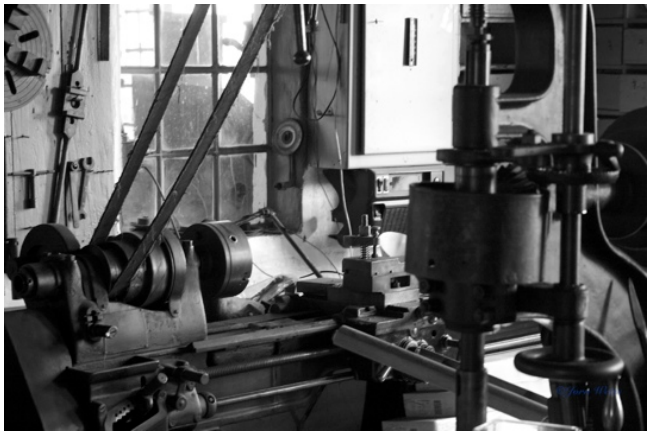


Foto Jørn Weiss, Bredstrup Smedie

Af: Hans Schøn Merstrand,
medlem af Arbejdsmiljørådet

ARBEJDSMILJØRÅDET

LPO DSB oplever ofte,
at vore kollegaer har opfattelsen af, at deres arbejdsskade er behandlet af Arbejdsskadesstyrelsen, når bare den er indmeldt til DSB, og man har fået en tilbagemelding fra DSB og DSB's forsikringsselskab (pt. Gjensidige) – men dette er bare ikke helt nok.

Nogle har opfattelsen af, at deres arbejdsskade er anerkendt behandlet færdigt af Arbejdsskadesstyrelsen fordi DSB's forsikringsselskab **f.eks**. har skrevet tilbage med følgende tekst:

Citat: ***" Vi har modtaget anmeldelse af din arbejdsskade. Vi mener, at skaden er omfattet af arbejdsskadessikringsloven og anmeldt inden for lovens frist", citat slut.***

Det forandrer bare ikke det faktum, at din arbejdsskade ikke af den grund er færdigbehandlet af Arbejdsskadesstyrelsen (endnu), uanset hvad forsikringsselskabet skriver. Den er blot registreret ved forsikringsselskabet, og indmeldt i EASY- systemet (som også Arbejdsskadesstyrelsen er en del af)

Derfor! Har du ikke modtaget et brev fra Arbejdsskadesstyrelsen om, at de har behandlet din arbejdsskadesag, og i givet fald anerkendt den, så er din arbejdsskadesag endnu ikke anerkendt juridisk i forhold til eventuel erstatning m.v. – men blot registreret. Du kan altid bede DSB's forsikringsselskab, om at sende din arbejdsskadesag videre til Arbejdsskadesstyrelsen for vurdering/ yderligere behandling, eller du kan anmelde den via egen læge til Arbejdsskadesstyrelsen. Arbejdsskaden skal helst behandles af Arbejdsskadesstyrelsen inden for et år af hensyn til eventuelle forældelsesfrister (kan dog godt ligge længere, hvis du har hørt fra DSB's forsikringsselskab, da det må formodes den er indmeldt i EASY – systemet).

Husk! Det er altså kun Arbejdsskadesstyrelsen, der kan anerkende din arbejdsskade i forhold til erstatningsspørgsmål. Hverken DSB eller DSB's forsikringsselskab nuværende (Gjensidige) eller tidligere forsikringsselskab (Tryg m.fl.) kan anerkende en arbejdsskade.

Husk at følge op på om din arbejdsskadesag bliver korrekt anmeldt af DSB, og at du modtager tilbagemelding fra DSB's forsikringsselskab – samt sikre dig, at den bliver behandlet af Arbejdsskadesstyrelsen.

Husk endvidere ved arbejdsskade som følge af fysisk vold, eller (bare) trusler, at du står dig bedst ved, at du personligt anmelder skadesvolder/skadevolderne, inden 72 timer efter episoden, i forhold til erstatning i forhold til "voldsoffererstatnings loven" - også selv om der bliver lavet/optaget en politirapport m.v., i forhold til selve episoden

Det er altid en rigtig god ide, at kontakte Dansk Jernbaneforbunds arbejdsskadessagsbehandler, når uheldet har været ude. Denne kan kontaktes på telefonnummer 36 13 25 00.

Har du anmeldt din arbejdsskade korrekt, og er den anerkendt?

"***Din arbejdsskade er blevet anmeldt, og vi mener, at skaden er omfattet af Arbejdsskadesikringsloven***"

' t forstå tekstен kan være svært!

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

LPO DSB er vidende om, at et antal af vores kollegaer har vanskeligt ved at læse og skrive. Der findes i DSB ikke nøjagtige tal for problemets omfang, men undersøgelser fra andre arbejdspladser med stor overvægt af faglærte, viser at 8-10 % af medarbejderne har læse- og skrivevanskeligheder i et omfang, hvor dette daglig påvirker den enkelte negativt i forhold til de opgaver jobbet indebærer.

Vi vil derfor – på denne plads i Det Blå Blad – opfordre de, der kan nikke genkendende til ovennævnte, til at søge efteruddannelse via kompetencemidlerne.

LPO DSB er orienteret om, at der i det kommende år vil blive udbudt et kursus som henvender sig til dem, der vil arbejde målrettet mod at overvinde egne læse- og skrivevanskeligheder ved brug af IT.
Kurset har følgende emner:

Afdækning af den enkeltes problemer med det skriftlige sprog
Læseteknikker
Staveteknikker
IT: Outlook (e-mail), Word, internet

Kurset afholdes som dagkursus og forventes at have en varighed på 12 dage. En dag til screening og herefter 11 dages undervisning bestående af 2 dages intro + 3 moduler à 2-4 dage med ca. 14 dages mellemrum. Deltagerne inddeles på mindre hold, og de modtager, efter individuel vurdering, PC hjælpeværktøj til brug på arbejdspladsen.

Er du interesseret, så kontakt allerede nu din gruppeleder, da du skal have gennemført en MUS samtale i det forgangne år for at kunne søge via kompetencefonden.

TRYK RØDT!

Hvad er læsning egentlig, og hvilke sproglige færdigheder kræver det?

Lektor Elisabeth Arnbak fra Danmarks Pædagogiske Universitetskole fortæller om de forskellige typer læsevanskeligheder og om, hvilke konsekvenser de har for voksnes muligheder for at klare hverdagens læsekrav.

Læsevanskeligheder for voksne

Kolde førerrum på MR/MRD

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Lokomotivpersonalet har de seneste vintre oplevet tilbagevendende problemer med kulde og træk på litra MR/MRD.

Så da der endelig (så småt) kom gang i førerrumsgruppe arbejdet igen, for godt et år siden, så forankrede LPO DSB problemet i førerrumsgruppe 3.2 – førerrumsgruppen for materiel i drift.

LPO DSB har fra starten gjort opmærksom på, at det er LPO DSB's helt klare opfattelse, at lokomotivpersonalets tålmodighed i forhold til manglende varme i førerrum på specielt litra MR/MRD er opbrugt. LPO DSB forventede / forventer derfor en hurtig ledelsesmæssig indsats for at afhjælpe problemet, så DSB ikke kommer til at opleve en vinter med mange nedbrud som følge af kolde MR førerrum.

På det seneste møde i førerrumsgruppe 3.2. i september 2013 blev der så endelig fremlagt en plan for indsatsen i forhold til både at imødekomme problemer vedr. kulde, varme og træk på litra MR. LPO DSB ser naturligvis frem til, at der nu endelig bliver taget hånd om et velkendt

problem for lokomotivpersonalet, som bare er blevet større og større med årene. Vi vil i den forbindelse godt kvittere for den konstruktive dialog der har været i 3.2. førerrumsgruppen.

Når så det er sagt, må vi konstatere, at en god plan alene gør det ikke. Vi er på vej ind i november måned, og sandsynligheden for sne, blæst og lave temperaturer er stigende. En afklaring haster, da det fortsat er vores fornemmelse, at lokomotivpersonalets tålmodighed er opbrugt i forhold til at skulle fremfører et tog med et koldt førerrum.

Vedr. EU licenser og certifikater

Kære læser

Her på denne plads skulle der have været en længere artikel om EU certifikater, og den kommende ændring omkring opdeling af stationskendskab i minimum 3 undergrupper, nemlig kørsel i sikringsanlæg, kørsel i omstillingsanlæg og kørsel uden sikringsanlæg (usikkert område).

Artiklen var skrevet i samarbejde med DSB Togdrift, Teknik og Uddannelse. Desværre er der få dage før bladets deadline og få dage før implementeringen af nye EU licenser og certifikater sket det, at Trafikstyrelsen har meddelt, at de ikke evner at udsende alle licenser rettidigt. Den endelige ikrafttræden er udsat til primo 2014, og der kan som følge heraf kun udstedes nye certifikater til de, der allerede har modtaget en ny licens og til de, der kører grænseoverskridende kørsel.

Vi vil i næste nummer af Det Blå Blad forsøge at bringe omtalte artikel tilpasset den virkelighed, der nu engang er på det tidspunkt.

MUS med vurdering..

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

DSB er i færd med at indføre et nyt koncept til vurdering af medarbejderne. Konceptet kobles op på de årlige MUS samtaler, og bærer – logisk nok – navnet: MUS med vurdering eller blot MUS-V. En lang række steder i virksomheden er MUS-V allerede indført, og konceptet indføres løbende fra 1. januar 2014 også for flere store medarbejdergrupper, herunder lokomotivpersonalet. Ja, enkelte vil endda stifte direkte bekendtskab med MUS-V lidt tidligere, da man planlægger at gennemføre en række vurderinger sidst i 2013 som skal skabe et erfaringsgrundlag inden MUS-V rulles ud i fuld skala.

Foto Niels Linneberg CC

Det vil nok kun overraske få, når det her konstateres, at MUS-V – og i øvrigt alle lignende individuelle vurderingsredskaber, der findes i et væld af udgaver rundt omkring – er LPO inderligt imod. Det er vores grundopfattelse, at vurderingerne primært tjener det formål at skabe splid i medarbejdergruppen, og at de er udtryk for en kedelig tendens med at alting skal kunne vejes, måles og registreres i regneark. Det bliver aldrig ligetil at minimere mennesker til et enkelt tal og så efterfølgende tro, at man har styr på helheden. Slet ikke hvis man kun sjældent er i kontakt med sine medarbejdere.

Problemet er imidlertid, at uanset vores opfattelse og forbehold så er MUS-V allerede indført. Med det i baghovedet har LPO takket ja til at deltage i forhandlinger omkring, hvilke kriterier og parametre der skulle lægges til grund ved vurdering af lokomotivpersonalet i Togdrift. LPO har haft fokus på at få fjernet de største sten i skoen, f.eks. fravær og individuel vurdering af medarbejdernes Greenspeed adfærd, vel vidende, at medlemskredsen – næsten uanset resultatet – ikke vil bryde sig hverken MUS-V eller LPO's bestræbelser på at minimere generne. **Forhandlingerne** har efterhånden stået på i 5 måneder, og har i øvrigt også omhandlet uddannelse af gruppeledere, mulighed for indsigelse, og lang række andre lavpraktiske forhold.

Der vil – når / hvis et resultat foreligger – blive udsendt en særskilt information herom. Indtil da vil vi her blot benytte lejligheden til at komme med følgende opfordring, når du indkaldes til MUS med vurdering:

- **Mød op også selv om du normalt aldrig møder frem til de MUS samtaler, du indbydes til. I modsat fald får du nemlig vurderingen tilsendt uden mulighed for at få sat ord på de talværdier, der fremgå af vurderingen.**
- **Når du er mødt frem, så spørg ind til vurderingen. Kontrollér at de objektive / faktuelle oplysninger, der ligger til grund for vurderingen, er korrekte, og gør indsigelse, hvis en hændelse fejlagtigt står registreret hos dig**

Mus uden vurdering

Sikkerhed er en grundforudsætning, del 2
Evakuering af enmandsbetjente tog

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO daglig ledelse

En vintermorgen i Rold Skov

Det var en tidlig vintermorgen. Lokomotivføreren var mødt klokken 04:30 for at klargøre og køre tog 3105 Aarhus til Aalborg. Toget bestod denne dag af 2 MR togsæt og skulle fremføres uden togpersonale.

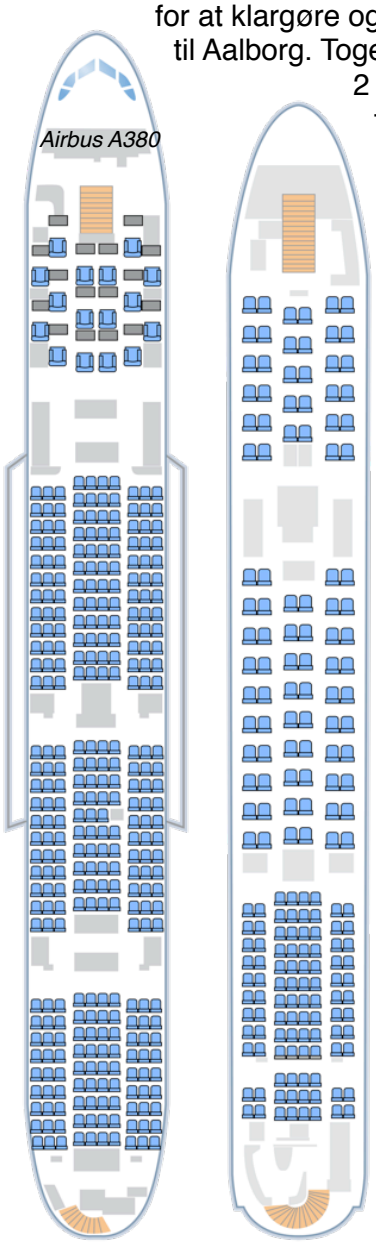


Foto: Wikipedia

Klargøringen af de to MR togsæt havde betydet, at toget kørte forsinket fra Aarhus. Lokomotivføreren vidste derfor, at kunderne undervejs ville forsøge at kontakte ham, og spørge indtil om de trods forsinkelsen ville kunne nå deres videre forbindelse med tog og bus, en irriterende distraktionsfaktor, der øgede risikoen for en sikkerhedsmæssig hændelse.

Turen mod Aalborg var lidt hektisk, og der blev tabt tid i forhold til køreplanen, for normalvis var det to IC3 togsæt med en meget bedre accelerationsevne og en højere max. hastighed, end de gamle MR tog.

Togsættene var – som altid – fyldt godt op af pendlere, her i blandt en del skolebørn, som skulle nå specialskolerne i Aalborg inden kl. 8:00.

Lokomotivføreren havde godt nok under udkørsel fra Arden station hørt en del snakken og anden tumult gennem døren ind til passagerafsnittet – og også hørt bankelyde på døren, men var som sagt under udkørsel, og ville gerne hente lidt af den "tabte tid". Hvert sekund tæller, havde der stået på den metalæske som det seneste tjeneste ur var blevet leveret i, og selv om uret ikke havde fungeret mere end godt 14 dage, kunne han godt huske det mantra, der prydede æsken.

Midt ude i den endnu mørke Rold skov, bliver der febrilsk banket på førerrums døren, og døren bliver forsøgt åbnet. Den er som bekendt låst, det sker automatisk, men da lokomotivføreren mener at kunne høre nogen råbe noget om en brand, indleder han en bremsning. Inden toget går i hold taber toget imidlertid luften af sig selv, meldelamperne lyser, og der er endvidere melding om ATC fejl.

Da toget går i hold åbner lokomotivføreren førerrums døren og konstaterer, at passagerne forsøger at komme ud i den forreste vogn i det forreste togsæt, da der er tæt røgdannelse i togsættets bagerste vogn.

Lokomotivføreren forsøger at kalde Fjernstyringscentralen (FC) over strækningsradioen, men flere steder i Rold Skov kan der til tider være dårlig radiodækning. Lokomotivføreren tænker, at så i stedet kan kontakt FC fra sin arbejdsmobil. Men som det er tilfældet utallige mange steder i Kongeriget, så er der meget ringe mobil dækning.

Lokomotivføreren maser sig forbi de mange stående passagerer for at komme ned til den bagerste vogn i det forreste togsæt. Her konstaterer han, at der er brand i elektronik skabet i førerrummet. Han opgiver dog at slukke branden, da ilden allerede har spredt sig til skabe og vægge i førerrummet, og tilsyneladende også er på vej neden ud. Lokomotivføreren vurderer på den baggrund, at det er bedst at få passagerne ud af toget, dvs. iværksætte en evakuering.

forsætter på næste side!

forsættelse

Han skynder sig tilbage til førerrummet for endnu engang at forsøge at kalde FC. Der er behov for at få stoppet togdriften i nabosporet, og rekvirere brandvæsenet, og evt. ambulancer.

Foto: fotogruppen.mono.net

Lokomotivføreren tænker over det han har lært på det sidste EVAK kursus på brandskolen i Korsør. Det er lidt svært at bruge til ret meget nu, da undervisningen dér tager udgangspunkt i, at der er andet personale med toget, og at toget har gennemgang. Nu er han imidlertid alene med knap 250 rejsende fordelt i to togsæt uden gennemgang. Han kan heller ikke lade være med at tænke på, at han på brandskolen lærte, at han som det første skulle tage sin grønne evakueringsvest på. Men sådan vest er der jo slet ikke på MR togsættene, og i øvrigt heller ikke på MQ, ja faktisk er evakueringsvestene aldrig placeret i førerrummene, heller ikke på litra, hvor vesten er fast udstyr. Og hvad med den bærbare megafon, så han kan råbe de mange passagerer op, når de kommer ud af toget. Sådan en er der heller ikke på MR.

På evakueringsuddannelsen havde man også kun trænet evakuering i Storebæltstunnellen. Det havde været en rigtig god øvelse. Men viden om evakuering ud på tunnelens perroner, er ikke meget værd en mørk og kold vintermorgen i Rold Skov, hvor der er 100 cm fra togets nederste trin og ned på det ujævne underlag bestående af løse skærver.

Det går pludselig op for den gode lokomotivfører, at det på en 9/10 timers arbejdsdag tager ganske få minutter at køre gennem Storebæltstunnellen, som i øvrigt er en strækning med alverdens overvågningsudstyr, men at han trods det at langt hovedparten af arbejdsdagen forgår på den fri bane, aldrig havde hørt om store øvelser, eller uddannelse i evakuering i enmandsbetjente tog på det øvrige jernbanenet, hvilket han – lige nu – ville have givet sin højre arm for…

Ovenstående er – heldigvis – bare et tænkt eksempel, og tænkt som et oplæg til at få drøftet hvordan vi (lokomotivførerne og DSB's ledelse) imødegår den udfordring der er ved evakuering af passagerne i enmandsbetjente tog. For desværre går udviklingen i retning af, at der kommer flere strækninger med enmandsbetjente tog. Det er derfor afgørende, at vi forholder os til den risiko, og de udfordringer det giver.

Nu skal man ikke nødvendigvis sammenligne luftfarten og togdriften, men hvis man tager udgangspunkt i uddannelse omkring evakuering, og forventninger til materiellets indretning / udformning, tidsfaktor ved evakuering m.v., så halter jernbanedriften og jernbanemateriellet nok lidt efter.

- **Hvorfor har alle materieltyper ikke den grønne evakueringsleder vest, som skal forefindes i materiel godkendt til tunnelkørsel, og hvorfor er i sidstnævnte materiel ikke veste i alle førerrum?**
- **Hvorfor er der ikke en bærbar megafon i alle tog?**
- **Hvorfor afholdes der ikke øvelser / uddannelse i evakuering af (mange) passagerer på strækninger uden for Storebælt / tunneler?**

Nu skal man som sagt ikke nødvendigvis sammenligne jernbanen med flytrafikken, men alligevel kan man jo tænke lidt over hvordan kan det være, at flyselskaberne skal kunne evakuere en "Airbus A380" med over 800 passagerer på under 90 sekunder, samtidig med at en række helt basale forhold omkring jernbanemateriellet halter i forhold til at kunne gennemfører en vellykket evakuering under de værst tænkelige forhold.

Til sidst en opfordring. Få nu bragt forholdene omkring radiokommunikation og mobiltelefoni i orden.

Læserbrev: Enmandsbetjening og aflåste togsæt

Af: Michael Frid, lokomotivfører (K), Odense

Historie:
Efter en lidt ophedet debat om enmandsbetjening på Vestfyn og en afgørelse fra DSB sikkerhed, citat:" **Der er en regelændring på vej, men indtil den er på plads, er det korrekt der ikke må køres med aflåste togsæt ved enmandsbetjening**", ser jeg – og andre – at der fra d. 25. oktober 2013 må køres med aflåste togsæt på Vestfyn uden togfører, nogle litra endda med helt op til 4 aflåste / afspærrede sæt.

Mine spørgsmål er mange:

- **Hvad er der lavet om på stationerne / litra som gør, at der ikke længer er behov for togfører? Svaret var, sidst jeg mundtligt spurgte ind til emnet, at en ny risikovurdering havde klarlagt, at der ikke længere var behov for togfører.**
- **Hvad har man lagt til grund for dette?**
- **Har man besigtiget alle stationerne eller kun enkelte eller ingen?**
- **Er det blevet gjort i dagslys eller mørke (som lokomotivfører gælder strækningskendskab både dagslys og nat)?**
- **Er det blevet gjort med alle litra, nogle få eller ingen?**

Alt i alt. I mine øjne er der ikke blevet lavet en risikovurdering vedr. sikkerhed, men en økonomisk vurdering. Hvor meget kan der spares, og kan det svare sig
Som lokomotivfører kan man bare håbe, at der ikke kommer kunder til skade. Og når der gør, at HELE DSB's ledelse så bakker op om den stakskels lokomotivfører, som jo kun gjorde det han skulle.

Lokal nyt fra Struer

Af: Dan Krogh Mortensen

Onsdag d. 18. september:
Det er morgen i Struer, medlemmer af turgruppen er på vej mod Randers. Vi sidder og hygger i Arriva toget. Menuen står på rundstykker og basser, der nydes med velbehag. Tiden i toget bliver også brugt til, at få de sidste detaljer på plads. Inden vi får set os om, er det Langå med et skifte, inden vi når Randers.
Efter en kort briefing, er det ellers i gang med at lægge de daglige tjenester op. Opslugt af arbejdet, flyver tiden af sted, og inden man får set sig om, er det tid til aftensmad. Efter maden, går snakken om opbygningen af ture på de forskellige depoter. Over en enkelt forfriskning, naturligvis.

Torsdag d. 19. september:
Det er morgen i Randers, arbejdet med turene fortsætter ufortrødent. Når vi at blive færdige i år?
Sidst på dagen, efter at have flyttet rundt på brikker, det føles som en uendelighed, er turene endelig blevet færdige. Det blev til en morgentur, en aftentur, en blandet tur og så en blandet med overvægt af morgen.
Veltilfredse med 2 dages arbejde, går turen tilbage til Struer. Hvor vi så kan vente med spænding på medlemmernes dom.

Mandag d. 30. september:
Turmøde på Marina Club Struer. Ved en grundigere gennemgang af turene, foretaget af bestyrelsen og turgruppen, bliver der fundet et par ændringer, som senere vil blive fremlagt på mødet.
Omkring 1/3 af medlemmerne var mødt op til turmødet. Mødet startede stille og roligt op med kaffe og æblekage (æblekagen kan absolut anbefales, hvis man tilfældigt kommer til Struer og omegn).
Efter kaffen, blev alle tjenester gennemgået af Niels Haunstrup

forsætter på næste side!

forsættelse
Christensen (formand LPO Struer). Ændringer i forhold til K13 bliver fremhævet.
Derefter blev turene gået igennem og ændringerne blev fremlagt for medlemmerne. Ændringerne blev accepteret, selvfølgelig også fordi det gjorde turene bedre.
Jan Bech Danielsen (næstformand daglig ledelse LPO) deltog også i mødet og kom med et indlæg, hvor han orienterede om, hvad der foregår på foreningsfronten.
Efter mødet, stod den på gule ærter og biksemad. Tror alle medlemmer var tilfredse, om ikke med turene, så med maden.

Lokal nyt fra Kalundborg

Af: Dennis S Engelsen

Hverdagen tilbage:
Hverdagen er indtruffet på depotet og pølserne fra Team Kalundborg indvielsen har lagt sig godt til rette i maven.
ME'erne er kommet tilbage til depotet og ER kurserne er afsluttet. Kørsel med ER er indlagt i turene gældende fra 2. september 2013, så næste gang en ny litra tilgår depotet. skal DSB nok være hurtigere ude.
Evalueringen af MR kørslen er foretaget og det overordnede ønske er flere sæt til rådighed og ikke så mange forsyninger. Der blev ofte kun tanket 50 liter, og der var fast 6 togsæt i løb dagligt. Men mon ikke, at det bliver det samme, som "Last Year", når spærringen kommer i K14?

Turmøde:
Turmøde om K14 blev afholdt på "Den tykke kok" og kunne - trods et pænt overrislet fremmed selskab - afholdes i god ro og orden.
Mødet blev indledt med en kort debat om en intern mail udsendt til lokomotivførerne

i Kalundborg. Efter en god lille debat om dette, fremlagde turgruppeformanden de nye tjenester.
Der vil fra K14 forsvinde 2 morgentjenester. Det er klargøringsmorgen og tog 1504, som nu skal køres af København. Dette vil så udgøre to mand mindre i tur, så antallet i tur går fra 26 til 24 mand. Rammeturen er ikke medregnet.
Klargøringsmorgen er nu ændret til en "banketur" om natten. Endvidere er 3581 på hverdage bortfaldet, da dette tog køres af København sammen med tog 1504.
Mere kørsel til Ringsted er kommet til og med ER, som litra.
Turgruppeformanden fremlagde ligeledes et spørgeskema, som tidligere har været udsendt på depotet. Der var kommet en meget stor procentdel skemaer tilbage. Stor ros for det.

Turvalg:
Turvalget bliver skudt i gang d. 30.september og vil som sidst være et åbent turvalg med opslag i opholdslokalet.
Tur 250 (den blandede tur) er ændret fra 10 til 6 mand for at få ligevægt af morgen og eftermiddag. 2 uger rykket til eftermiddagsturen, tur 253. Tur 251 og 252 er på samme antal mand og næsten samme tider som K13, og så er tur 253 udvidet med to mand.

Lokal nyt fra Odense

Af: Morten Kruse Jørgensen

Materielsituationen
Her i Odense er sommeren efterhånden erstattet af efterår, selv om vejret bestemt stadig er med os. Helt det samme kan vi stadig ikke sige om materielsituationen på vores lokalstrækninger. Det føles dog som om det er blevet lidt bedre siden sidste indlæg, men der skal stadig ikke ret meget til før det hele vælter.

Turvalg
Efteråret betyder også for os, som for så mange andre, turvalg, hvilket er godt i gang i skrivende stund. Turgruppen har været i gang med at lave så gode ture som muligt, men som sædvanlig så er det jo næsten umuligt at ramme alles ønsker helt.

Enmandsbetjening og aflåste togsæt
Så har vi haft en større debat på stuen vedr. den skrivelse, der kom fra DSB Fjern og regionaltog / Togdrift sikkerhedssupervisorer. Den fastslog, at det antal togsæt der står under strækninger i SIN DSB, kun er gældende for åbne sæt, og at man deri lovliggjorde, at man måtte køre enmandsbetjent med alle de aflåste sæt litra typen tillod. Dette har Jernbanesikkerhed efterfølgende præciseret (korrigeret). Morten Kjellerup skriver: ”Der er en regelændring på vej, men indtil den er på plads, må der ikke køres med aflåste togsæt ved enmandsbetjening”

Arrangementer
På det sociale område har vi haft en familietur til Den fynske Landsby, og i starten af november har vi vores novemberfest, hvor der allerede her i skrivende stund er rigtig mange tilmeldte. Vores studietur blev afholdt i uge 40, og gik denne gang til Harzen. Mere om det i næste underafsnit, hvor en af deltagerne, lokalgruppeformand Peter Kanstrup, uddyber.

Kør forsigtigt derude på de glatte skinner…

Studieturen til Harzen*: af Peter Kanstrup*
I dagene 30. september til 4. oktober løb den årlige studietur af stablen. Den gik denne gang til Harzen, hvor hovedattraktionen var en tur med damptog ad smalsporsbanen op til Broken. Der var denne gang desværre kun 8 tilmeldte, og for at gøre ondt værre blev vi kort inden ramt af to afbud. Os 6 der trodsede alle de indledende fortrædeligheder omkring svigtende tilmelding, mødtes mandag morgen på Odense Banegård, hvor vi i højt humør begav os af sted mod Harzen. Efter en tur med tog og bus ankom vi sidst på eftermiddagen til den lille bjergby med de imponerende hoteller, Hohegeiss. Da rejsefeberen havde slidt noget på selskabet, blev det en stille aften. Dagen efter var batterierne dog genopladet, og vi begav os mod den berømte smalsporsbane, en af de sidste med damplokomotiver i ordinær drift, en kæk lille spadseretur på 3 km. Vejret var denne dag, som i øvrigt alle dage på turen, helt perfekt med højt solskin. Og det kan ellers nok være, at det var det hele værd, da vi nåede op til det centrale Tysklands højeste punkt, Broken. Rygtet vil vide, at det er tåget 309 dage om året deroppe (bare spørg kollegaerne i København), men det var bestemt ikke tilfældet tirsdag d. 1. oktober 2013. Her var udsigt for alle pengene, det var lige før vi kunne se Fjernsynstårnet i Berlin. Eneste ulempe, det var pi… koldt.
Dagen efter gik turen til byen Thale med svævebaner, udsigtspunkter og en bobslædebane på stålskinner, som kan benyttes i sommerhalvåret. Den tredje hele dag i Harzen var til sightseeing på egen hånd. Det blev nu ikke til så meget, for alt var dødt, da tyskerne denne dag fejrede genforeningen af de to tyske stater tilbage i 1990. Apropos genforening, så ligger Hohegeiss lige præcis der, hvor den tidligere grænse mellem øst og vest var. Det var vi nogen stykker der benyttede dagen til at se nærmere på, hvad kunne være mere nærliggende på en dag i

forsætter på næste side!

forsættelse

genforeningens navn. På vej hvem på dag 4, lagde vi vejen forbi Wolfsburg og Folkevognsfabrikkerne. Selv om det ikke var muligt at komme på fabriksrundtur denne dag, var den meget store udstilling af biler fra VW koncernen bestemt et besøg værd, ikke mindst da koncernen omfatter både de tyske topkvalitetsmærker, Porsche og Audi og de mere eksotiske topmodeller fra Bugatti og Lamborghini, herunder ikke mindre end 2 stk. Bugatti Veyron, verdens hurtigste gadebil med over 1000 HK, og en pris på 1,5 mio. euro på tyske plader (tør end ikke tænke på prisen i DK). Efter besøget på VW gik turen direkte mod Danmark, med ankomst i Odense sent om aftenen fredag. En rigtig god tur, som vores rejsearrangører, Bjørn og Morten fortjener stor ros for. Trist at vi ikke var flere, et faktum som der skal undersøges til bunds inden der igen afholdes studietur for lokomotivførerne i Odense.

Lokal nyt fra Tinglev

Af: Jesper Rodkjær Pedersen

Efteråret har meldt sin ankomst, og aktivitetsniveauet på depotet er igen steget efter sommerferien.

Den 16. september afholdt LPO Tinglev ekstraordinær generalforsamling. Årsagen var, at daværende formand Errol Vium Vestergaard ønskede at drosle sit virke lidt ned. Errol har været formand i Tinglev i knap otte år (langt den største del i hans første liv), og han har udført et enormt stykke arbejde, hvilket har været respekteret bredt på depotet. Hele Tinglev depot skylder Errol stor tak for det engagement og den arbejdsindsats, som han har lagt for dagen. Heldigvis ønskede Errol ikke at træde helt ud af bestyrelsen, og det sætter resten af den nye bestyrelse stor pris på - vi skal nok forstå at drage nytte af Errols store erfaring. Undertegnede blev valgt til formand, hvilket medførte at også titlen som kasserer kom på valg. Æren som ny kasserer tilfaldt Torben Rydahl Due. Velkommen til Torben i det faglige arbejde. Vi håber, at du kommer til at befinde dig godt med det. Bestyrelsen har efterfølgende konstitueret sig således, at Errol V. Vestergaard varetager næstformandsposten, og det blev endvidere besluttet, at Errol skulle overtage posten som turgruppeformand fra undertegnede.

Faktisk har jeg lavet rod i kronologien, for før den ekstraordinære generalforsamling kunne LPO Tinglev indvie den nye fane. Vores højtærede fanebærer Erling V. Tychsen, Errol V. Vestergaard og "ny-sønderjyden", Thomas Zaak havde været i Højer for at få overrakt den nye fane af selveste Grev Ingolf og Grevinde Sussi (nej det er ikke et navn, som jeg eller Monrad og Rislund har fundet på – hun hedder det!).
Det var helt naturligt, at lade Erling, Errol og Thomas slå de tre søm i den nye fane under indvielsen af den. Fanen har været længe undervejs, og det var fuld fortjent, at Errol kunne være med til at indvie den på sin sidste dag som formand. Tak til Erling og Thomas for med mandsmod at stille op og trodse frygten for grevens tandsæt. Må LPO Tinglevs nye fane tjene os vel fremover.

Efter den ekstraordinære generalforsamling havde turgruppen arrangeret et turmøde med efterfølgende bowling og spisning. I den forbindelse vil vi gerne sige tak til Kent Larsen Jensen fra Turudvalget, for igen i år at dukke op og give os svar på vores spørgsmål angående vores tildelte tjenester i K14. Kent kunne berette, at der nu er strammet så meget op i tjenesterne, at det er begyndt at give problemer for korrigeringscenteret. Det vil nok være en tilsnigelse at kalde det en god nyhed, men om ikke andet, så kan det måske være med til at få ledelsen til at forstå, at de ikke havde fundet en uendelighedsskrue her.
forsætter på næste side!

forsættelse

Der var et rigtig flot fremmøde til vores turmøde/sociale arrangement, og jeg tør på den baggrund godt påstå, at arrangementet igen i år var en succes. Vi håber at kunne lave et lignende arrangement i 2014. Vores pensionerede kolleger bliver også inviteret. I år kom alene Poul Erik E. Simonsen som pensionist, og det var godt at se ham igen.

Tinglev Golf tour 6.0 har været afholdt med Henrik Lauritzen som primus motor. Der blev som sædvanligt spillet i to rækker – amatører og professionelle. Dan B. Knudsen vandt "pro-rækken" efter et drabeligt omspil mod eksil-københavneren Dion. Alex vandt amatørernes række, og det skal blive spændende at følge udviklingen af hans talent.

Den 1. oktober kunne vi byde lokomotivfører Poul Nielsen velkommen på depotet. Poul kommer fra Aalborg depot, og har blandt andet ønsket at komme til Tinglev for at prøve kræfter med vores kørsel til Tyskland – en kørsel som forudsætter, at man har gennemgået og bestået en uddannelse i PZB 90 (Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen). Derfor var det selvfølgelig paradoksalt, at det pludselig blev besluttet at aflyse PZB uddannelsen for de lokomotivførere i Tinglev, som endnu ikke har fået denne uddannelse. Vi har igennem en meget lang periode – i godt samarbejde med LPO DSB, de lokale gruppeledere og Örtlicher Betriebsleiter, Gunnar P. Juhl – prøvet at få stablet en rigtig fornuftig løsning på benene. Det var derfor med stor ærgrelse, frustration og forundring, at vi fik beskeden om, at nogen havde besluttet at aflyse kurset. Heldigvis sejrede fornuften til sidst og med lidt panik før lukketid, så kommer uddannelsen til at køre alligevel. Forhåbentlig er der herved skabt præcedens for, at en lokomotivfører får den fornødne uddannelse, så vedkommende kan deltage i afviklingen af grundproduktionen på det depot, hvor den pågældende lokomotivfører hører hjemme.

Lokal nyt fra Nykøbing F

Af: Brian Mattsson

Snuble- og faldskader

Så er efteråret ved at begynde, og snart er det vinter. Så også i den periode vil der være chance for snuble- og faldskader, så vi har selvfølgelig deltaget aktivt i kampagnen, som ledelsen har iværksat. Dermed håber vi, at vi kan komme helskindet gennem perioden.

Udlån til Næstved

Her i Nykøbing har vi i den sidste periode hygget os en del med Køgebanen. Vi har haft et ganske stort antal lokomotivførere på udlån til Næstved i august og september.
Ellers kører det ganske normalt her på depotet og der er ikke de store udfordringer lige for døren. Men i de kommende år får vi nok at se til med sporombygning og elektrificeringen af Sydbanen.

Turvalg og UA-tid

Vi er i skrivende stund i gang med turvalget, og der bliver det spændende at se om folk vælger morgenturen fra grundet de nye tiltag angående UA-tid. Det har der været en del debat om omkring langbordet på depotet. Specielt morgenmenneskerne har luftet deres utilfredshed. Nogle har ytret, at de vil søge væk fra morgenturen, men så bliver der jo bare plads til nogle andre.

Arrangementer

Vores årlige "søtur" blev desværre aflyst i år grundet manglende økonomi, men vi håber, den vil vende tilbage igen til næste år, da det er en hyggelig måde at være i selskab med sine kollegaer på.

Lokal nyt fra Fredericia

Af: Palle Dahl

Ture
Nu står vinteren for døren, men det ser ikke ud til at blive en kold tid vi går i møde. De nye ture er netop lagt ud til os, og vi kommer ikke til at kede os i tiden fremover. Alle har en lille kommentar til turene, men uanset hvad, så bliver vi nødt til at acceptere dem, og få det bedste ud af det. Det er på landsplan, at alle turene er blevet strammet op, så vi må se, hvordan de nye ture kommer til at virke henover vinteren.

Nyt feriesystem?
I sidste nummer af Det Blå Blad skrev jeg, at der ville komme en afstemning omkring et nyt feriesystem i Fredericia medio september. Det har desværre trukket lidt ud, men skulle være lige på trapperne. Det har været en udfordring at finde noget, som alle medarbejderne synes om. Når det kommer til gennemsyn, så læs det nøje med friske øjne, og se om dette er noget, som du kan bruge de næste mange år frem.

Shorts
Der har i Fredericia også været en afstemning blandt lokomotivpersonalet omkring brug af shorts i de varme måneder, da ledelsen har meldt ud, at det ikke skulle være et problem med shorts som uniformering, hvis der var stemning for det. Elo Møller fik en afstemning sat i gang, og resultatet blev meget overbevisende. 78 for, 14 imod og 1 ved ikke. I Odense har der været en lignende afstemning. Så må vi se om ledelsen vil tage det seriøst op.

Efteruddannelse litra
Vi opfordrer alle medlemmer til at søge efteruddannelse i de litratyper, hvortil de har attest. I følge reglerne har man ret til 3 timers efteruddannelse pr. aktiv litraattest hvert 3. år.

Julefrokost
Der vil igen i år blive afholdt julefrokost i Fredericia sammen med togpersonalet. Det sker den som altid første fredag i december, og stedet er det samme som sidste år. Husk at deltage i dette arrangement, mød dine kolleger på slap line, og få et par hyggelige timer i godt selskab.

Arrangement for pensionerede lokomotivførere
Der er også i år julehygge for vores pensionerede kolleger, og dette foregår i teknikgården første tirsdag i december fra 09.00 til ca. 14:00. Har du tid og lyst, så kig forbi og sig hej til "de gamle". De nyder når de unge kigger forbi med en historie fra nutiden. De har med garanti også en historie fra de gamle dage.

Pas godt på Jer selv derude, og kør forsigtigt.

Lokal nyt fra Aalborg/ Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Trafikpolitik
Lokalgruppen afholdte d. 7. oktober et bestyrelsesmøde, hvorefter vi mødtes med trafikpolitisk ordfører Rasmus Prehn (S), som var i Aalborg i forbindelse med trafikministerens besøg i byen. Rasmus orienterede os om planerne for Togfonden.dk og den store betydning den vil få for jernbanen og trafikkulturen i hele landet. Vi kan håbe og bede til at planen gennemføres i **hele** landet, inkl. Nordjylland, for det vil betyde et fantastisk løft for togrejsende i det ganske danske land. En anden plan som Rasmus Prehn orienterede os om **bliver** til noget, nemlig stikbanen fra Lindholm til Aalborg lufthavn. Den får en kolossal betydning for Aalborg lufthavn, som igen vil få stor betydning for Aalborg by med hensyn til arbejdspladser og skattekroner, og så igen få en stor indvirkning på vores arbejde i hverdagen. Banen er planlagt til 2020, med 3 tog i timen, men bliver måske færdig allerede i 2019 og så får beboerne omkring vendesporet i Lindholm fred for os. Samtidig vil det sandsynligvis strømme til med rejsende fra hele Danmark, som lige pludselig får en rigtig god mulighed for at tage toget til lufthavnen i stedet for bilen. Det vil forhåbentlig også kunne løse lidt op for trafikpropperne her i byen…

Enmandsbetjening i Nordjylland - opfølgning
Forberedelserne til genindførelse af enmandsbetjeningen i Nordjylland løber i skrivende stund stadigvæk på højtryk, for mig et ganske glimrende udtryk for, at der aldeles ikke var styr på det fra begyndelsen. Senest har jeg personligt oplevet det ved, at standsningsmærkerne i spor 2 i Vraa, **uden varsel**, var flyttet ca. 20 meter **imod** køreretningen. Det gør det fuldstændig umuligt at planlægge nedbremsningen til en station, idet man åbenbart ikke kan være sikker på hvor standsningsmærkerne står. Derfor! Kør langsomt ind til perronen, således at bestemmelserne i SR angående standsning ved metermærker kan overholdes.

Enmandsbetjening og reglementer
Nu vi er ved SR og SIN og den slags **vigtige** reglementer. **Husk** SIN DSB instruks 6 vedr. enmands-betjente tog. **Læs** og **forstå** de ting som vi som lokomotivførere pludselig får ansvaret for. Husk i særdeleshed ansvaret for passagerer i klemme i dørene, men også mellem perron og tog. Det sidste gælder for **hele togets længde**, det vil sige også for evt. aflåste sæt. Ja, men hvor tit sker det lige, at der falder en person ned mellem perron og tog. Det gør det heldigvis yderst sjældent. Men hvor det før var togpersonalet som stod på perronen og overvågede toget ved indstigning og dørlukning, er det nu blevet **vores** ansvar fra førerrumsvinduet at overvåge hele togets længde, uanset vejrlig og belysningsforhold. 2 MF i Sindal, det bagerste aflåst, en tåget aften i november på vej mod Hjørring, overvåget via monitorer fra førerrumsvinduet! Vær nu **helt** sikker på, at der ikke ligger en beruset person ved den bagerste bogie…

Farvel til Poul
Vi har sagt farvel til lokomotivfører Poul Nielsen, som er flyttet til depot Tinglev. Vi siger tillykke til Tinglev, som får en fantastisk kollega, som vil blive savnet i det nordjyske.
Det var alt for denne gang. Pas nu på Jer selv…

implementeringen af ledelsens enmandsbetjening. Dette ser vi frem til og håber, at det så kan foregå på en sikker måde efterfølgende.

Vi er, som alle andre depoter, ved at gøre klar til afvikling af turvalg for K14. Nu ser vi de første weekendtjenester med en længde på op til 10 timer, og det er ikke noget kønt syn. Værst ser det ud for de parkeringsansvarlige på vores P-rist. De skal nu have tjenester på 10 timer rent lørdag og søndag Her kan vi jo frygte for sikkerheden IGEN. Hvorfor så sikkerheden igen, kunne man spørge sig selv. Ja, svaret ligger måske ikke lige for, men de parkeringsansvarlige har, som navnet siger, faktisk et kæmpe ansvar for sikkerheden på P–risten. Både for at have det store overblik, når der rangeres rundt på området, og ved uddelegering af arbejdsopgaver i forbindelse med materieludskiftning, noget som i den senere tid har foregået her og nu, uden de har haft de fornødne medarbejdere til rådighed.
Med håb om et godt efterår - Sikkert og kontrolleret.

Lokal nyt fra Aarhus

Af: Lars K Andersen

Efteråret er snart over os, med de problemer det så kan give os ude på skinnerne. Problemer med bladene er jo ikke noget nyt, men et problem, der er lige så sikker, som amen i kirken.

Her i Aarhus har vi også prøvet at gøre ledelsen opmærksom på de sikkerhedsbrist, som er afledt af enmandsbetjeningen. På nuværende er der sat forskellige ting i gang, som man åbenbart, havde overset ved

Lokal nyt fra København

Af: Ebbe L L Drøgemüller

Faglige møder fortsat

I sidste nummer af Det Blå Blad kunne man læse, at lokomotivførerne i København var gået til fagligt møde den 10. juli, for at råbe ledelsen op. De sikkerhedsproblemer lokomotivførerne pegede på, blev efterfølgende taget op til fornyet overvejelse. Nogle af sikkerhedsproblemerne blev der herefter rettet op på, inden nogen kom til skade. Stor er overraskelsen derfor hos de lokomotivførere, der tog ansvaret for sikkerheden alvorligt og råbte ledelsen op. I stedet for en smule respekt og anerkendelse af deres handling, er de pågældende lokomotivførere blevet mødt med løntræk og krav og trusler om bod. Det er åbenbart budbringerne, man går efter i et sundt DSB. Desværre falder dette meget godt i tråd med den nye sikkerhedskultur, man er ved at fremelske i DSB – Hold din k… og sig ikke noget, der kan komme dig til skade, så til helvede med sikkerheden. Lokalgruppen kan desværre kun frygte de negative konsekvenser for sikkerheden, hvis man fortsætter ad den vej.

Nye ture

Den 25.-26. september var alle turrepræsentanterne og folkene fra turplanlægningen samlet på Knudshoved til det årlige turseminar. Der blev arbejdet hårdt fra alle sider med at få lavet turene færdige, så de kunne lægges frem på stuerne til de sædvanlige skarpe kommentarer. Turvalget kunne samtidig igangsættes. Den kritik, der berettiget har lydt, af de manglende statistiksider i de fremlagte ture, har lokalgruppen taget til efterretning. Statistiksiderne er åbenbart mere brugte, end vi forestillede os. De vil, hvis det kan lade sig gøre, selvfølgelig være at finde igen til næste turvalg. I skrivende stund er turvalget netop overstået. Et hurtigt blik på resultatet viser, ikke overraskende, at der har været større søgning på aftenturene. Om dette udelukkende skyldes UA problematikken er svært at vide, men det har da helt sikkert haft en betydning. Nu må tiden så vise, om medarbejdertilfredsheden kommer til at lide under dette. Lokalgruppens påstand er stadig, at der vil være flere, der fremover ikke har mulighed for at arbejde, som det bedst ville passe ind i deres familieliv, men i stedet fremover må tilpasse deres familieliv til, hvad der bedst passer ind i deres arbejde. Hvem kan have gavn af dette?

Tunneltjek

Der har det senest stykke tid været lokomotivførere i København, der har oplevet, at de er sat op til at udføre tunneltjek (Tuc) på deres arbejdssedler. Lokomotivførerne i København er hverken dovne eller usamarbejdsvillige, når de ikke kan / vil udføre denne opgave. De har bare ikke fået klargøringsuddannelsen så de kan udføre opgaven. Giv os uddannelsen og vi vil selvfølgelig også påtage os denne opgave. Indtil da må vi desværre melde fra. Det gælder jo sikkerheden, at opgaven bliver udført sikkerhedsmæssigt korrekt, og kan man ikke gøre det sikkert, skal man jo som bekendt lade være.

Tilgang og afgang

København byder velkommen til en ”ny” lokomotivfører, nemlig Andreas Rønne Søndberg, der er forflyttet fra Odense depot. Han har tidligere bl.a. fået sin uddannelse i København, så man kan vel sige at han er kommet tilbage til sine rødder, velkommen til i hvert fald. Gruppeleder Esben Stig Sørensen, har søgt nye udfordringer som lokomotivfører hos vores gode kollegaer i Næstved. Lokalgruppen vil gerne her takke Esben for et godt og ærligt samarbejde. Vi er sikre på, at lokomotivførerne i Næstved vil tage godt imod Esben, når hans afløser er på plads, og han derefter endelig kan flytte derned. God vind fremover skal lyde herfra.

Apropos vind og efterår, kør forsigtigt derude alle sammen! Husk det er *dit* ”næringsbrev”, der er på spil!

Lokal nyt fra Næstved

Foto: Jan Sejr Lundstrøm

Næstved – Køge genåbnet
Mandag den 30. september kunne vi endelig vende tilbage til nogenlunde normale forhold, idet Banedanmark (BDK) genåbnede strækningen mellem Næstved og Køge efter otte ugers banearbejde.
Efter nogen tovtrækning med BDK fik vi acceptable forhold i Roskilde, og den lange lyskæde fik det faktisk til at se hyggeligt ud, men læren af det hele er, at det er ikke let at diskutere arbejdsmiljø med folk der går med pandelamper!
Derfor var det rart at komme tilbage, og igen kunne regne nogenlunde med det der står i vore ture. Ikke mindst de mange nattjenester i en ferietid har været hårde for tjenestefordeler og reserverne i både Næstved og Nykøbing F!
Desværre har vi ikke fået vores depotspor m.m. tilbage i samme stand som vi afleverede dem. F. eks. har man, af en for mig uforståelig grund, hævet spor 32 cirka 20-30 cm, det giver os store udfordringer med placering af trapper m.m. Når man ser alle de tekniske hjælpemidler de har til nivellering og justering af spor, er der i mit univers ingen undskyldning for sådanne fejl!
Vi er i dialog med BDK, og håber forholdene meget hurtigt er bragt i orden, men at sænke et spor er både kompliceret og dyrt, så det får vi nok ikke…

Slut med togpersonale på Lille Syd
Om eftermiddagen fredag den 27. september sprang en ”bombe” på det lille depot i Næstved. DSB vil – fra januar eller februar 2014 – indføre enmandsbetjening på Lille Syd. Og ikke nok med det, DSB vil også ophøre med at have togførere i Næstved. Af de 34 togførere vil - ifølge de foreløbige oplysninger – tre til fire blive flyttet til Kalundborg, fem til Nykøbing F og resten til København.
Det er trist DSB ikke prioriterer service og tryghed højere end de gør, og trist at trafikkøberne i ministerium og trafikstyrelse også prioriterer lav pris langt højere end en ”god rejse”.
Fra politisk side tales der meget om ”meningsfulde” job, alt imens lokalområdet mister 34 gode arbejdspladser indenfor service.
Det undrer mig det sker lige nu. Med en elektrificering mellem Næstved og Køge Nord lige om hjørnet vil Lille Syd få en helt ny placering på Danmarkskortet, med gennemgående tog fra Næstved til København.
Jeg er spændt på hvordan vi skal se efter om togene er tomme for passagerer og bagage inden de skal rangeres væk, vinduer skal lukkes inden vask m.m. Og hvad gør vi med passagerer, der ikke vil forlade toget? Før var vi mindst to, nu er vi kun én?

forsætter på næste side!

forsættelse

K14
Når disse linjer skrives, er turvalget på depotet i Næstved i fuld gang. Vi fortsætter med fire 8-mandsture - en morgentur, en aftentur og to blandede ture, hvoraf den ene er med lidt tidligere tjenester end den anden. Der er mere arbejde i alle turene, men ellers er der ikke de helt store ændringer, bortset fra at vi ikke længere skal foretage komponentudskiftning på vore MR-tog.

Jubilæum (var bortkommet i seneste nummer af Det Blå Blad)
Den første august kunne Niels Olsen fejre 25 års jubilæum i statens tjeneste. Efter 18 år som fængselsbetjent kom Niels til DSB i 2006, og blev flyttet fra København til hjembyen Næstved i 2007. Vi ønsker Niels tillykke med jubilæet og glæder os til mange års fortsat samarbejde!

Afsked med Poul "Formand"
Fredag den 27. september holdt Poul Stevns Nielsen en hyggelig og velbesøgt afskedsreception i Metals' lokaler i Næstved. Poul kom til DSB i 1982 og til Næstved omkring 1988. I 1999 blev Poul valgt til formand for vores lokale LPO afdeling, og frem til forårets generalforsamling i 2013 bestred han dette hverv til medlemmernes fulde tilfredshed. Poul har et stort handels- og forhandlingstalent, og har været den samlende person på depotet. Ja, Poul har været som en far for os alle på depotet. Poul har også arrangeret mange gode ture og rejser for Næstved-depotet, ja i 2012 var han også med til at arrangere ERTMS turene til Holland for hele LPO. Heldigvis har Poul lovet at lave endnu et par ture for lokomotivførerne i Næstved.
Mange vil også savne duften af friskstegte frikadeller på depotet.
Vi ønsker Poul en god tid som pensionist!

Ny kollega på vej
Esben Stig Sørensen ventes til Næstved sidst på året. Esben, der er 41 år, kom til DSB i 1996, i første omgang kørte han i Aalborg / Frederikshavn. I 2007 kom Esben til LKI-vagten og via en gruppelederstilling på Hovedbanegården fra 2010, går turen nu til Næstved.
Vi byder Esben velkommen til Næstved og ser frem til et godt samarbejde.

Efterlysning

Det Blå Blad vil gerne virke så levende som muligt. Af den grund har spændende og vedkommende fotos af tog, infrastruktur – ja alle former for jernbanerelaterede altid vores interesse.

Derfor...

Ligger du inde med jernbanefotos, og har du lyst til at dele disse med os – og Det Blå Blads læsere - vil vi være meget taknemmelige.

Fotos sendes til:
detblaablad@live.dk

Husk at skrive dit navn / fotografens navn ved billederne, således vi kan sætte fotografens navn ved pågældende foto.

PÅ FORHÅND TAK
Redaktionen

Kan du gætte hvem jeg er?

Kan du være sikker på, at toget bliver kørt af en **ægte** lokomotivfører?

Svaret er selvfølgelig et rungende – **Nej**. Alle og enhver kan jo bare tage et tog og køre med det. I 2013 har der f.eks. været op imod én hændelse, hvor en lokomotivfører er taget i at køre uden certifikat med et vellignende foto af den pågældende person (det viste sig dog senere, at den omtalte hankønsperson bare havde anlagt skæg). Ikke desto mindre er det en bombe under jernbanesikkerheden i hele Europa. Bagsiden mener derfor, at det er en stjernegod idé, at EU nu med forordning 247- § 2 stk.007 indfører et fælleseuropæisk certifikat, så vi kan komme dette uvæsen til livs. Indtil videre er bagsiden dog ikke videre imponeret over den grundighed, hvormed man har prøvet at fastslå den enkelte lokomotivførers identitet. Her er EU's dekret MF5001door4 "Dekret om bekæmpelse af krum frugt og grønt samt identifikation at lokomotivførere" på ingen måde vidtgående nok.

Som minimum mener bagsiden, at et baggrundscheck af en lokomotivfører bør indeholde:

DNA test samt udtagelse af knoglemarv.
Ler- eller gipsaftryk af hænder og fødder – ved påvist overfølsomhed kan andre materialer accepteres
Iris-scanning – kendt fra EU-direktiv 6430.5098: Identifikation og certificering af renovationsarbejdere og kinagrill-indehavere.
Tandaftryk - alternativt en tro kopi af gebis.
En komplet samling af skolefotos fra 1.-9. klasse
Stamtræ som kan bevise, at der ikke er én eller flere forældre, bedste-, olde- eller tipoldeforældre, som ligger i orange eller rødt felt i DSB's nye sikkerhedsmatrice.
Kontrol af at personen som minimum har 200 venner på Facebook med jernbanerelateret arbejde (vennerne skal selvfølgelig også kontrolleres)

Afslutningsvis udføres en gastro- og rektoskopi, så der er sikkerhed for, at lokomotivføreren et kontrolleret i hoved og …

Falder den samlede kontrol gunstigt ud til fordel for den formodede lokomotivfører, så afsluttes med en øretatovering og en chipmærkning af vedkommende.

Med denne grundighed ville der også skabes overensstemmelse med EU's bekendtgørelse af 12-6-2007 vedr. tilnærmelse til forholdene på det russiske arbejdsmarked.

Tror du virkelig selv på, at din kollega er den, som vedkommende giver sig ud for at være?

Husk sund skepsis er godt, men mistro og bureaukrati er vejen frem.

Til dig der ikke bestod baggrundschecket – fortvivl ikke…

Du kan i stedet få job som lastvognschauffør på de europæiske landeveje. Her kræves alene et lastvognkørekort, uanset hvor gammel dette end måtte være, ingen sprogkundskaber, ingen specifik viden om færdselsregler i de lande, hvortil du kører og intet opkvalificerende efteruddannelsesprogram. Her generes du, trods EU myndighed på området, helt sikkert ikke af fælleseuropæiske forordninger og regler. Og bare fordi du kører rundt med lastvognstog på op til 60 tons, blandt "bløde" trafikanter, uforståelige færdselsregler og information på et ukendt sprog behøver det jo ikke på nogen måde at være lige så farligt, som at fremføre tog!