Det Blå Blad

Nr. 4 - 2014

LEDER
MEN ER AL DEN SNAK...
HVOR ER PROJEKT IPAD
SIGNALFORBIKØRSLER
FACEBOOK
ETCS
DEBATINDLÆG
TRAFIK PÅ FYNSK
TURARBEJDE 2015
LOKALINDLÆG
"BAGSIDEN"

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
Thomas Knudsen
Hans Schøn Merstrand
Redigering:
Jørn Weiss

Forsidefoto Frank Rønsholt
Indlæg til næste nummer indsendes
senest 8. oktober 2014

ISSN: 2246-2457

Bremseevne MF

Af: Søren Max Kristensen, områdegruppeformand

I slutningen af 2013 begyndte der er komme indmeldinger om, at lokomotivførerne oplevede nedsat bremseevne på MF. Den første sag, der dukkede op, viste sig at være tekniske fejl på det konkrete togsæt. LPO DSB tog selvfølgelig sagen meget alvorligt, men da årsagen til den konkrete hændelse var fundet, endte sagen her.

I løbet af første halvår 2014 fortsatte indmeldingerne. Vi bad naturligvis DSB om en forklaring. Hvad var årsagen? Var materiellet sikkert at køre med? Desværre oplevede vi, at DSB var meget uklare i deres svar. Vi kunne ikke få ordentlige forklaringer på den nedsatte bremseevne og kunne samtidig ikke få nogen ansvarlige i DSB til at garantere, at MF overholdt de krav og normer, som det er godkendt til. Den meddelelse, som Driftschef Rolf Møller Pedersen sendte ud på mail den 18. juni, var ikke nær nok i den forbindelse.

Da LPO DSB ikke kunne acceptere, at vi ikke kunne få en sådan garanti, meddelte vi DSB Operations direktør, at vi ville offentliggøre problemet, og at såfremt vi ikke kunne få en garanti, så måtte materiellet pilles ud af drift. Så skete der noget.

På et møde hvor Direktøren for DSB Operation, Underdirektøren for DSB Sikkerhed, Sikkerhedschefen i DSB Operation og chefer fra DSB Vedligehold deltog, fik LPO DSB og DJ endelig en forklaring. På baggrund af undersøgelser af de indmeldte hændelser mente de at kunne konstatere, at årsagen skyldtes varme bremser. Der var desuden foretaget flere prøvekørsler, hvor bremseevnen og bremselængden var målt ved meget varme bremser. På den baggrund fik vi garanti for, at MF efterlever de opstillede krav og normer til bremser både med kolde og varme bremser. Dette fremgår af den materielinformation nr. 107 som DSB udsendte den 25. juni.

LPO DSB var selvfølgelig meget tilfreds med endelig at få en garanti. Alt andet havde betydet, at MF skulle tages ud af driften. Men her slutter sagen ikke.
Vi havde desuden følgende krav:

- Der skal gennemføres yderligere tekniske undersøgelser. Både for at få undersøgt, om problemet begrænser sig til varme bremser, eller om der kan være andre årsager, såsom vedligehold og ændring af reservedele m.m.
- Undersøgelse af infrastruktur og materielplaner. Opstår problemet, fordi MF indsættes i løb, som ikke passer til konstruktionen? MF er oprindeligt designet til at køre i IC- og lyntog.
- Lokomotivførernes adfærd skal undersøges. Er den evindelige jagt på rettidighed en årsag til, at materiellet behandles for hårdt? Har Greenspeed en betydning i denne forbindelse?

LEDER

- Ledelsens adfærd. Er den evindelige jagt på rettidighed en årsag til, at materiellet behandles for hårdt? Har Greenspeed en betydning i denne forbindelse? Har MUSV?
- Sager tilbage fra de første hændelser, hvor en lkf er dømt ansvarlig for at køre for langt, skal genoptages.

Ledelsen accepterede disse krav. I skrivende stund er DSB Vedligehold i gang med at udføre de tekniske undersøgelser. Alt afhængig af resultaterne af disse undersøgelser, skal præmisserne for de øvrige krav fastsættes.

Det skal i øvrigt understreges, at hele denne sag om MF's nedsatte bremseevne er behandlet i DSB's øverste organer.

Alle lokomotivførere ved, at et togs bremseprocent er en teoretisk udregning. To ens tog med samme bremseprocent kan og vil ofte bremse lidt forskelligt. Det er en del af lokomotivførerens håndværk at håndtere dette forhold i dagligdagen. Alle lokomotivførere ved også, at varme bremser har en dårligere bremseevne end bremser med normal temperatur.

At problemet er opstået indenfor det sidste år er tankevækkende. Kører vi materiellet så hårdt, i kampen for at vinde et minut eller to, at vi er med til at forværre problemet? Der skal derfor herfra komme en kraftig opfordring. Lokomotivførerne vil selvfølgelig gerne aflevere rettidig toggang.

Men sikkerhed og hensyn til materiellet kommer først. ALTID.

Hvis problemet er varme bremser, er det vigtigt at erindre, at vi ikke har nogen indikering heraf i vores førerrum. Det er altså kørselsmønsteret, der er afgørende. Har en lokomotivfører haft kraftige nedbremsninger over en kortere strækning, så er risikoen for varme bremser stor. Afpas derfor efterfølgende hastigheden og nedbremsningerne efter dette forhold. Skulle et tog blive forsinket på dette grundlag, går vi ud fra, at forsinkelsen ikke bliver tilskrevet lokomotivføreren. Skulle det modsatte ske, så henvend dig til din lokale tillidsmand, så det kan blive rettet. Husk i øvrigt, at oplever du nedsat bremseevne på materiellet, så meld det altid ind til LKI vagten, så det kan blive registreret.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at det er lokomotivførerens ansvar at fremføre tog med hensyn til de givne forhold. Det ansvar vil vi aldrig løbe fra. Men der skal heller ikke herske tvivl om, at det alene er et ledelsesansvar, at materiellet er i orden, at kørerplaner er realistiske, og at forretningsmål og krav om rettidighed ikke stresser personale og materiel unødigt. Det vil LPO DSB holde DSB op på til hver en tid.

LPO DSB er af flere medlemmer blevet kritiseret for, at vi ikke har krævet, at MF blev taget ud af driften, mens undersøgelserne pågår. DSB's øverste ansvarlige for sikkerheden og materiellet har givet en garanti for, at MF overholder normer og krav. LPO DSB har intet grundlag for at betvivle garantien. Vi har ganske enkelt ikke fantasi eller grund til at forestille os, at DSB's øverste ledelse udsteder en garanti uden at grundlaget er i orden.

Det ville være umoralsk, ansvarspådragende og i øvrigt ulovligt.

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.

MEN ER AL
DEN SNAK
OM
OVERENSKOMSTER
EGENTLIG
IKKE NOGET
GAMMELDAGS
OG STØVET
NOGET
OG HAR
DET
OVERHOVEDET
BETYDNING I
DANMARK
ANNO 2014?

Overenskomster = er det ikke noget ligegyldig og gammeldags pis?

Af: Peter Kanstrup, redaktør

De etablerede fagforeninger omtaler ofte med stolthed overenskomsterne og betoner ved enhver lejlighed disse og deres betydning - nogen gange endda med en vedholdenhed som gjaldt det selve livet.
Det gør det måske også - i hvert fald arbejdslivet

Men er al den snak om overenskomster egentlig ikke noget gammeldags og støvet noget, og har det overhovedet betydning i Danmark anno 2014?

For at besvare det spørgsmål er det nødvendigt at se på det historiske perspektiv. I rigtig gamle dage da industrisamfundet stadig var i sin vorden (og i øvrigt tidligere endnu) bestemte virksomhedsejeren / arbejdsgiveren alt på arbejdspladsen.
I slutningen af 1800-tallet - i kølvandet på den begyndende etablering af en mere demokratisk samfundsmodel med borgerrettigheder og i tråd med socialismens fremmarch - fik arbejdstagerne mod på at organisere sig og kæmpe for bedre arbejdsvilkår og flere rettigheder på arbejdspladsen.

I Danmark førte det i 1890'erne til en række meget omfattende og voldsomme arbejdskampe som endte med et forlig mellem arbejdsgiverne og arbejdstagernes organisationer.
Det forlig er i sin grundsubstans fortsat gældende den dag i dag.

Ledelsesretten blev indskrevet i aftalen - altså virksomhedsejerens / arbejdsgiveren ret til at lede og fordele arbejdet - men denne ret skulle reguleres via aftaler om løn- og arbejdsvilkår gældende for et antal år af gangen.

Kun når disse aftaler - kaldet overenskomster - løb ud, var det muligt at gennemføre lovlige arbejdskampe. På den måde fik arbejdsgiverne længerevarende perioder med ro på arbejdspladsen, og arbejdstagerne fik nedfældet vilkårene for arbejdet tilrettelæggelse og den løn man havde krav på.

Aftalemodellen gælder stadig her 115 år senere, og overenskomsterne er således grundlaget også for vor tids arbejdsmarked. Man kan betragte overenskomsterne som en slags lov, der ikke er fastsat af Folketinget, men af arbejdsmarkeds parter selv.

Det er den model som almindeligvis omtales som ”den danske model”.
En arbejdsmarkedsregulering der blandt stort set alle aktører – politikere, arbejdsgivere og fagforbund – overordnet er tilfredshed med.
I hvert fald på overfladen. For når parterne selv aftaler sig tilrette, ja så behøver ingen andre jo sådan set at blande sig i det.

Problemet er imidlertid, at modellen har nogle åbenlyse svagheder. Helt overordnet betyder en model uden politisk regulering og fastsættelse af arbejdsvilkår via lov, at overenskomsterne bliver helt afgørende.

Når spillereglerne fastsættes ved forhandling i stedet for ved lov, er det jo sådan, at de forhandlede goder falder bort, hvis overenskomsten ikke fornys, eller man måske slet ikke er dækket af én.
Ingen mindsteløn, intet sikkerhedsnet og ingen minimumsregler, bortset fra nogle helt overordnede regler som fremgår af arbejdsmiljøloven, og til dels af funktionærloven og EU’s arbejdsdirektiv (som imidlertid er et tveægget sværd).

Og hvad med arbejdsmarkedspensionernes fremtid, som er udset til at være rygraden i langt de fleste menneskers liv, når almindelige lønmodtagere engang i fremtiden forlader arbejdsmarkedet?

Man skal skrive sig bag øret, at et arbejdsmarked uden overenskomster er et lovløst arbejdsmarked, og lovløshed er som bekendt kendetegnet ved den stærkes ret.

Selv om vi lever i en tid med fokus på den enkelte og individets styrke og rettigheder, er det nok trods alt i de færreste tilfælde, at enkeltpersoner er stærkere end f.eks. staten eller en multinational koncern, ja faktisk er det yderst sjældent, at man helt alene er stærkere end nogen som helst arbejdsgiver.

Det er altså helt essentielt, at der kan tegnes overenskomster, og overordnet går det jo også meget godt - endnu.

Men det kræver – nu og i fremtiden - at arbejdsgiverne (eller for den sags skyld arbejdstagerne) ønsker at tegne overenskomst, at der er nogle medlemmer at tegne overenskomsterne på vegne af, og at dem der har retten til at tegne overenskomsten (altså forbundene) har tilstrækkelig styrke (læs: tilstrækkelig mange medlemmer) til at sikre, at de overenskomster der tegnes, tegnes ud fra en styrkeposition.

Især det sidste kniber det med, primært i de forbund hvor rigtig mange af de, der er omfattet af overenskomsten, ikke er medlem af det forbund, der har aftalt den, hvilket f.eks. er situationen flere steder på HK området.

I de senere år er flere af ovennævnte problemstillinger blevet kraftig forstærket.
Det er der flere grunde til.
De Gule "fagforeninger" – som jo i hovedreglen ikke tegner kollektive overenskomster - ja, enkelte "Gule" er faktisk direkte imod - er de senere år blevet styrket.

Det skyldes velsagtens, at de tilbyder lave kontingenter, og at mange mennesker ikke er opmærksomme på, hvilken betydning et medlemskab af en overenskomstbærende fagforening har.
Desuden har arbejdsmarkedet ændret sig.

Rigtig mange traditionelle overenskomstdækkede industriarbejdspladser med høj organisationsprocent er forsvundet, samtidig oplever stadig flere en løsere tilknytning til det danske arbejdsmarked, dels som følge af kortere beskæftigelsesperioder (f.eks. østarbejdere), dels som følge af flere deltidsansættelser og ansættelser på vikarlignende vilkår.

Sidst, men ikke mindst – i øvrigt nok som følge af førnævnte svækkelse af den etablerede fagbevægelse – har betydelig flere arbejdsgivere fået mod på at afvise at indgå overenskomster med LO og FTF forbundene.

Det er i det lys man skal se LO's meget omfattende kampagne "Er du OK?". Den fokuserer på udbredelse af overenskomster til hele arbejdsmarkedet.

Det er i samme lys man skal se og forstå den meget eksponerede konflikt omkring Restaurant Vejlegården.

Den konflikt handlede mere end noget andet om den etablerede fagbevægelses behov for - og ret til - at anvende lovlige magtmidler.

I eksemplet Vejlegården var det blokaderetten - altså retten til at iværksætte en fysisk blokade af de virksomheder, der nægter at indgå overenskomst, med det formål at tvinge kravet igennem – der var i spil

Men også strejkeretten, altså retten til at forsvare goder opnået via overenskomst og retten til at afvise fremtidige forhold, som arbejdsgiverne tilbyder ved en given overenskomstforhandling, er af vital betydning.

Uden disse lovlige magtmidler kan fagbevægelsen ikke overleve på sigt, da arbejdstagerne i så fald vil være helt afhængige af arbejdsgiverens gode vilje og lyst til at indgå overenskomst.

Og så er det jo realistisk set nok slut med både overenskomster – i hvert fald nogen med bare nogenlunde anstændige løn- og arbejdsvilkår - og ordnede forhold på arbejdspladsen.

For som nævnt i indledning.
Overenskomsten er arbejdsmarkedets lov, og uden "lov" råder alene den stærkes ret.

To spørgsmål trænger sig på!

1. **Hvor længe tør vi tro på, at det nok skal gå, selv om der bliver færre og færre medlemmer i de overenskomstbærende forbund?**

2. **Hvor længe vil vi finde os i, at dem uden medlemskab af en overenskomstbærende fagforening snylter på de goder der sikres via de kollektive overenskomster?**

Hvis du vil vide mere om betydningen af slagkraftige fagforeninger og ordnede arbejdsmarkedsforhold, så læs nedenstående: "Danmark er det bedste land i verden for arbejdere" (kilde: www.dr.dk - 22. maj 2014) http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2014/05/22/171128.htm

Hvor er projekt iPad i øjeblikket?

Af: Ole Bang, LPO repræsentant i OSU Teknologiudvalget

Indledningsvist skal det siges, at projektet ikke er godkendt endnu. På grund af forskellige opfattelser af regnemetoden på busines casen, blev den ikke godkendt i juni måned og projektet skal derfor behandles igen på Investeringsforum sidst i august.

Det betyder også, at tidsplanen er blevet presset. Deadline for udrulningen stadig er d. 8. april 2015, som er den dato den forlængede XP licens udløber.

Man ser i øjeblikket på, om det både teknisk og leveringsmæssigt kan lade sig gøre at udlevere iPaden med SIM-kort i december måned.

I første omgang vil den alene kunne bruges til private formål. Man vil på den måde få mulighed for at blive dus med iPaden, før den skal bruges som arbejdsredskab.
I begyndelsen af 2015 vil adgangen til de arbejdsrelaterede funktioner blive åbnet, og herefter vil der være mulighed for hjælp til at løse eventuelle udfordringer med iPaden gennem superbrugerne eller et minikursus.
I løbet af den nærmeste fremtid vil de LKI'ere og superbrugere, som skal undervise / vejlede blive valgt ud og klædt på til opgaven.

Udvælgelsen af superbrugerne vil ske lokalt blandt de personer, som ønsker at være superbruger. Er der flere ansøgere, er det den lokale LPO lokalgruppeformand og gruppeleder, som udpeger superbrugerne.

I forhold til internettilgængelighed så vil man kunne komme på DSB's WI-FI, der hvor det nu er til rådighed og 3G, der hvor det er tilgængeligt, ligesom vi kender det fra Pc'en i dag.

Faktaboks

Hvem er "De Gule":
Gule fagforeninger, fagforeninger, som rekrutterer medlemmer i åben konkurrence med allerede etablerede fagforeninger på disses områder. Baggrunden for brugen af gul i denne sammenhæng kan stamme fra fransk, hvor *en gul* også betyder strejkebryder. Gule fagforeninger er overvejende modstandere af strejker og hyppigt også af kollektive overenskomster.
Kilde: http://www.denstoredanske.dk/Erhverv,_karriere_og_ledelse/Erhvervsliv/Arbejdsmarkedet/gule_fagforeninger

"De Gule" er altså imod nogle af fagbevægelsens traditionelle virkemidler, og de står bl.a. derfor uden for arbejdsmarkedets hovedorganisationer. At de så heller ikke er foreninger med tillidsvalgte, bestyrelser og medlemsdemokrati, men forretninger, gør jo heller ikke sagen bedre, red..

ME med regionaltog ve Ring (tidligere trinbræt Næ-Lu 05-07-2014 Foto: Jan Lundstrøm

Signalforbikørsler, sikkerhedsmatrice sanktioner, mv. – igen, igen…

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB daglig ledelse

I Det Blå Blad har man flere gange kunnet læse indlæg om signalforbikørsler, sikkerhedsmatrice, sanktioner, mv. skrevet i kølvandet på sidste forårs meget udskælde sikkerhedsbreve.

I det forrige nummer var denne skribent meget tæt på at tabe tålmodigheden, idet virksomheden på daværende tidspunkt – trods flere rykkere – i mere end to måneder ikke havde foretaget sig yderligere i forhold til implementering af ny procedure for håndtering af signalforbikørsler, selv om der på et møde i februar mellem de faglige organisationer og DSB Sikkerhed, havde været tilnærmelser i forhold til iværksættelse af en fremtidig procedure aftalt i enighed. Der henvises i den forbindelse til Det Blå Blad 4-2013, 1-2014 og 2-2014.

I maj 2014 kom der så igen skred i tingene. Et opfølgende møde mellem parterne, afholdt hos Dansk Jernbaneforbund, bekræftede den fortsatte interesse for en fælles aftalt procedure. Mødet sikrede desuden enighed om at inddrage alle interessenter, dvs. både LPO S-tog, LPO Kystbanen, LPO DSB, DJ og DSB Sikkerhed. Der blev samtidig opnået enighed om en overordnet ramme og enighed om, at den afsluttende drøftelse skulle foretages i en ikke al for fjern fremtid.

Ultimo juli mødtes parterne så igen. Forslag til fælles procedurer – bl.a. udarbejdet ud fra et tidligere indsendt forslag fra LPO DSB – blev gennemgået i detaljer, og der blev samtidig opnået enighed om, at både selve matricen og den fælles aftalte procedure skulle evalueres i første halvår af 2015, således eventuelle uhensigtsmæssigheder i fællesskab kun rettes til.

I skrivende stund arbejdes der på den endelige ordlyd. Der er grund til at tro, at vi nu er så tæt på hinanden, at de mange drøftelser kan ende ud i en procedure for håndtering af signalforbikørsler, som alle parter kan acceptere.

Intet i nærværende forløb er dog nået uden sværdslag, så indtil vi står med den færdigforhandlede procedure, godkendt af alle relevante instanser, afventer LPO DSB – med udgangspunkt i en sund skepsis – sagens afslutning

Yderligere information udsendes – som tidligere lovet – til medlemskredsen når den haves. Enten ved løbende opfølgning her i bladet eller via særskilt medlemsinformation.

Lokomotivpersonalets Områdegruppe på de sociale medier

Af: Thomas Knudsen, medlem af LPO DSB informationsudvalg

Så kunne det ikke udskydes længere. I forsøget på at nå ud til så mange medlemmer som muligt (og andre interesserede) har LPO DSB oprettet en såkaldt Facebook-side. Denne er lavet som et supplement til vores hjemmeside www.lpo-dsb.dk. Siden på Facebook vil blive brugt til at dele artikler fra Det Blå Blad, medlemsinformationer og eventuelle andre artikler eller lignende som kunne have relevans for vores faggruppe.

Lad det være slået fast, at det IKKE er lavet som en debatside, men udelukkende som en side, hvor man kan finde og dele relevant information. Dels ønsker vi ikke, at en debat mellem områdegruppens ledelse og medlemskredsen kan følges af udenforstående, herunder DSB's ledelse, dels er det helt afgørende at beskytte den bruger / det medlem som i et følelsesladet øjeblik lader sig rive med.
Erfaringen – både fra DSB og en lang række andre virksomheder – er desværre, at en del medarbejdere har fået problemer i deres ansættelsesforhold efter ytringer på de sociale medier. Ytringer som måske blot var fremsat i et øjebliks ophidset stemning, eller i god tro eller måske endda blot var ment som en morsomhed.

Når dette er sagt, så håber vi, at alle der har en Facebook-profil går ind på adressen:
www.facebook.com/LPODSB

Og trykker på "Synes godt om"-knappen. Herved vil man modtage nyheder og informationer fra LPO DSB hver gang siden opdateres. Del også gerne siden og artiklerne med de kolleger i kender på Facebook. Informationerne skulle gerne så langt ud som det er os muligt.

Hvis du har forslag til forbedringer af Facebook-siden så kontakt da venligst din lokalgruppeformand. Han vil sørge for at forslag / input formidles videre.

ETCS

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO repræsentant Gruppe 3.2F

Skal lokomotivpersonalet frygte, at det nye signalprogram gør god gammel - og fortsat gældende - lokomotivmandsgerning overflødig. Og er der set med "politikernes briller" grund til bekymring over projektet?

Folketinget besluttede tilbage i 2009, at hele fjernbane nettet skulle udstyres med ERTMS (European Rail Traffic Management System) niveau 2, ved udskiftning af alle gamle sikringsanlæg. Test og afprøvning er programsat til perioden fra 2015 til 2017, og derefter udrulning i perioden fra 2018 til 2021. Derfor skal alle tog udrustes med ETCS (European Train Control System) udstyr for at kunne afkode de nye fjernebanesignaler, som skal vises på førerbordet.

Banedanmark forpligtede sig i samme forbindelse til, at udvikle et STM-DK modul (Specific Transmission Module), som kan "oversætte" signaler således, at tog materiel kan køre på både ERTMS strækninger og ATC (Automatisk togkontrolsystem). Desuden så er den nye GSM-R radio jo også en del af projektet (Signalprogrammet).
Dette kan du læse en del om i et tidligere udgave af Det Blå Blad (2. udgave 2014).
LPO DSB kom for alvor med i arbejdet tilbage i foråret 2013, hvor der blev afholdt en række mock-up øvelser på førerbords modeller. Mock-up øvelserne blev afholdt af Banedanmark, som udpegede togproducent virksomheden, Alstom, til opgaven med at udvikle og implementere ETCS/STM-DK udstyr på togmateriel.

Heldigvis havde LPO DSB's Områdegruppebestyrelse været meget forudseende i årene fra den politiske beslutning omkring "ERTMS signaler". Et par år inden Banedanmark rigtig kom i gang med arbejdet, havde LPO DSB taget en beslutning om, at lave en studietur til Holland for vore medlemmer, da der i Holland køres på ETRMS strækninger. Studieturen blev som bekendt afviklet i foråret 2012 i samarbejde med den daværende ledelse i DSB, som godt kunne se fornuften i samarbejdet omkring Signalprogrammet.

For LPO DSB repræsentanter i både GSM-R radio og ERTMS/ETCS arbejdsgrupper og udvalg, så har det været en stor fordel for os at have været på studietur til Holland, og deltage i de workshops, der blev afholdt dér. Også den praktiske driftserfaring opnået under togfremførsel med en hollandsk kollega har været meget givtig.

Det første litra, hvor der blev lave praktiske øvelser omkring nyt førerrumsudstyr var MR/MRD, da planen er, at disse skal kører som testtog på Lille Syd. Ved de første øvelser omkring implementering af 1. udgave af den skærm - kaldet DMI (Driver Machine Interface) - på litra MR/MRD, der skal erstatte det nuværende ATC førerrumssignal, viste det sig, at der var en række uhensigtsmæssigheder: Genskin i skærmen, problemer med farver, solrefleksion, for meget lysafgivelse, og manglende mulighed lokomotivførerkørerlærerne at følge med i signalgivningen i DMI, når der køres med elv. Man skal her huske på, at DMI-skærmen skal vise signalgivningen til lokomotivføreren, da de fysiske ydre signaler, som vi kender det i dag, forsvinder med tiden. Netop derfor ønsker LPO DSB ikke at gå på kompromis med sikkerheden (heller ikke i fremtiden).

For indeværende er status, at der er afholdt praktiske øvelser – førerrumsbesigtigelser – på alle litra i DSB, hvor der er lavet nogle tests, som kan danne grundlag for den videre udvikling og placering af ETCS udstyr i vore førerrum. LPO DSB har dog i første halvår i 2014 meddelt projektet (både direkte og via DSB), som ledes af Banedanmark, i samarbejde med Alstom, at LPO DSB ikke endnu har godkendt de endelige placeringer af DMI skærme, da LPO DSB oplever at nogle af de øvelser, der er

lavet i førerrummene, ikke opfylder de mest basale og forventelige krav.

Noget af det som LPO DSB har oplevet, og som er medvirkende til, at vi ikke kan godkende den endelige placeringer af DMI, er:

- **At Alstom og Banedanmark møder op uden vinkelmåler, eller andet måleudstyr, når hældningen / placeringen af skærmen skal godkendes.**
- **At Alstom og Banedanmark under test af førerrumsudstyret i mørke, er søgt gennemført i de lyse timer, uden man har ulejliget sig med at have anden mørkelægning med til afskærmning i førerrummene end forhåndenværende klude, jakker, sikkerhedsveste mv.**
- **At opstilling af den løse DMI skærm, under førerrumsbesigtigelserne på andre litra end MR/MRD, har foregået med det forhåndenværende materiale. Dvs. alt fra bølgeplast til tøj, eller lignende.**

LPO DSB har adskille gange overfor projektet givet udtryk for vores irritation over den manglende professionelle tilgang, som vi synes et projekt til adskillige millioner – ja, faktisk milliarder – bør have, uden at indsigelserne i øvrigt har haft den store virkning.

På et møde den 19. juni 2014 i Aarhus meddelte vi derfor, at vi ikke ville lægge navn til yderligere godkendelse af førerrumsudstyr, hvis ikke der blev gennemført nogle testkørsler, mv. for hvert litra, inden den endelige ombygning af de for skellige litra. Som følge heraf fik LPO DSB og lokomotivpersonalets arbejdsmiljørepræsentant tilsagn om, at det der på de efterhånden mange førerrumsbesigtigelser var godkendt, kun var principgodkendt til videre udvikling. Den endelige godkendelse foretages først, når der kan laves en testkørsel for hvert litra inden endelig indbygning af førerrumsudstyr.

Der er fortsat store udestående på projektet inden LPO DSB kan lægge navn til endelig godkendelse. Nogle af udestående punkter er:

- **Færdiggørelsen af den endelige DMI skærm, som LPO DSB ikke har set endnu (den på MR/MRD var første udgave, og dermed allerede forældet).**
- **Test af den endelige placering af DMI skærm i førerbordene på de forskellige litra.**
- **Afklaring af de forskellige alarm lyde (pt. er der et sikkerhedsmæssigt problem omkring lyd sammenfald for ETCS alarm lyd og "dødmandsalarm" på enkelte litra. I øvrigt noget LPO DSB har gjort opmærksom på siden april 2013, uden der er sket noget på det område.**
- **Placering af det førerrumsudstyr som skal flyttes for at give plads til DMI skærmen (gælder udvalgte litra).**
- **Løsning på lokomotivfører kørerlærernes mulighed for at følge med i "signalgivningen" på DMI skærmen ved elevkørsel (sikkerhedsmæssigt problem).**

Nærværende er bare et ganske lille indblik i et kæmpestort projekt, og dets mange problemstillinger, men hvis "Projektet" holder det, de gav tilsagn om den 19. juni 2014, så vil LPO DSB bidrage med det, vi kan.

LPO DSB vil godt benytte denne chance til at takke de mange kollegaer (og andre), som har hjulpet, og fortsat hjælper, LPO DSB i arbejdet omkring implementeringen af ETCS / GSM-R radio.

En af de erfaringer vore hollandske kollegaer havde fået med ERTMS var, at selv om en strækning bliver fuldt ERTMS implementeret, så er det fortsat lokomotivføreren, der er garant for sikkerheden, både i normal drift og ved unormal drift. Derfor har LPO DSB heller ikke tænkt sig, at gå på kompromis med sikkerheden. Lokomotivførerne vil også i fremtiden være en uundværlig faktor for Togdrift i Danmark.

Debatindlæg om materielsituationen i DSB

Af: Lars Rolving Jensen,
lokomotivfører Aalborg

Nærværende er et indlæg til den politiske debat om DSB's materielsituation fra en lokomotivfører, hvis eneste forudsætning for at have en mening er, at han står midt i kaos til daglig…

I 2025, eller ca. deromkring, skulle hele det danske jernbanenet gerne være elektrificeret, og så kan man jo sige bedre sent end aldrig. Det rejser så spørgsmålet: Hvad gør vi, indtil vi skal have nye elektriske tog. MR må siges at være ude af den ligning, så er der MF og MG tilbage, samt de få MQ, der kører i Aarhus og Odense. Værkstederne kæmper en kamp for at holde MG kørende. Personligt tror jeg ikke på, at det tog nogensinde kommer op på den standard som MF kan prale af. Politikerne tror, at MF og MG vil egne sig i pendlertrafikken på Sjælland, men deri er jeg ikke enig. Der er for få indstigningsdøre i disse sæt til, at udvekslingen af passagerer kan foregå tilstrækkeligt hurtigt.
I pendlertrafikken er det kun dobbeltdækkere, der er egnet, hvilket i øvrigt også er den konklusion, man er nået frem til i det store udland, som vi er så ivrige efter at sammenligne os med.

Det på plads, hvad bør man så gøre?

Jeg mener, at det eneste rigtige at gøre i den nuværende situation vil være at få skaffet de IC3 togsæt som blev eksporteret til Israel tilbage til Danmark.
I Israel er der 46 IC3-lignende togsæt som, hvis de kom tilbage, kunne skilles ad. Mellemvognene (FF'erne) kunne kobles ind i 46 danske IC3-togsæt, hvilket ville skaffe os 46 IC4-togsæt, de resterende israelske motorvogne (MF) ville kunne kobles sammen. Værsgo: 46 IC2 togsæt.
En yderligere fordel er så, at det kun er 46 MF som skal remotoriseres, altså spares der lidt ressourcer der.
Vi ville så kunne disponere over 46 IC4, 50 IC3, 46 IC2 og de ER4-togsæt som måtte tilhøre DSB, og alle ville kunne kobles vilkårligt.
Derudover disponerer vi så over de køreklare IC4 af italiensk afstamning, som værkstederne kan holde kørende.
Årsagen til at jeg mener, vi bør hente de israelske IC3 togsæt, er snuden på togsættene. Den må ikke bruges ved nybygning at togsæt, da EU har været så venlige at indføre "crash-zoner" på nye togsæt. Det vil sige, at hvis vi vil beholde den enestående mulighed for at koble i drift, er der kun dette ene skud i bøssen.

Men det giver så helt nye muligheder. For det første vil det være muligt at droppe eventyret med regionaldrift i regionsregi i Nordjylland. Regionen skal ud at skaffe flere togsæt for at kunne overtage driften i Nordjylland til køreplanskiftet 2016.
Det kan kun være skatteyderne, som kan finansiere dette indkøb, og ikke kun skatteydere i Region Nordjylland, men skatteydere i hele landet. Hvis skatteydere i hele landet skal finansiere indkøb af materiel, bør det så ikke også komme samtlige skatteydere til gavn, og ikke kun skatteydere i en bestemt region.
Samtidig vil indsættelsen af IC2 fra Israel betyde, at der kan kobles og adskilles i Hjørring som forudsat i forslaget fra regionen, men også at togsættene ville kunne fortsætte helt til Kastrup Lufthavn for den sags skyld, da de jo kan kobles med andet materiel undervejs. Altså nye muligheder for at tilgodese rejsende fra Nordjylland. For det andet vil det ikke være nødvendigt at tilvejebringe mere materiel, før vi skal til at indkøbe elektriske togsæt.

Nu ved jeg godt, at der vil lyde et ramaskrig fra politikerne. Det er alt for dyrt at hente de israelske togsæt hjem og ombygge dem til dansk drift.

Men…
Se nu på fordelene. Kritikken af materielsituationen i DSB vil forstumme. Der skal ikke investeres i nyt materiel, før der skal indkøbes elektriske togsæt. Og hvis der kommer et regeringsskifte efter næste folketingsvalg vil partierne fra blå blok ikke være bundet af en aftale om forsøget i Nordjylland (de vil jo gerne afskaffe regionerne).

Og…
Vi kan stoppe med at hælde flere ressourcer i de italienske IC4-togsæt. Samtidig er IC materiel af dansk oprindelse væsentlig mere økonomisk i drift, Vi sparer altså på brændolie kontoen, samt sparer naturen for skadelige udledninger.

Men det haster snart med at tage en beslutning. Jeg vil gerne opfordre politikerne at gøre som skitseret i mit forslag. Jeg har ikke en dyr ingeniøruddannelse, men forslaget er baseret på erfaring fra den daglige drift…

Vidste du?

Ledende politikere taler med jævne mellemrum om at privatisere DSB.
Mange ser en sådan privatisering som det onde dyr i åbenbaringen, men vidste du, at lokomotivførere i Danmark på privat overenskomst tjener ca. 50.000 kr. mere om året en dem, der er statsansatte.
Det er åbenbart ikke alle tiltag fra politisk hold, der sigter på at spare penge, da en privatisering af de DSB ejede virksomheder således medfører en merudgift på knap 100 mio. kr. om året.
Det er der nok ikke mange statsansatte lokomotivførere, der siger noget til, men gud ved hvad offentligheden tænker.
.

Udfordringer i den fynske regionaltrafik

Af: Peter Kanstrup, lokalgruppeformand, LPO Odense

Regionaltrafikken på Vestfyn har igennem en længere periode været udfordret, ja med jævne mellemrum endda lukningstruet. Hovedproblemet har været, at Transportministeriet – og en række andre aktører – har fået den opfattelse, at den vestfynske regionaltrafik mest af alt var i vejen for den internationale godstrafik og de hurtigkørende IC- og lyntog mellem landsdelene. Ligesom i så mange andre af livets forhold, er virkeligheden dog noget mere nuanceret, og problemet er under alle omstændigheder kun af midlertidig karakter, idet kapaciteten for godstogene allerede i 2015 udvides i det sønderjyske, godstrafikken minimeres eller forsvinder omkring 2020, når Femern forbindelsen åbner og sidst men ikke mindst, der etableres en helt ny højhastighedsjernbane på Vestfyn omkring 2025.

Det er ikke let som lille lokal fagforening at bide skeer med de store, så LPO Odense indgik tidligt et samarbejde med LO Fyn – hvor vi via etablering af en trafikgruppe – har haft held til at sætte fokus på den vestfynske regionaltrafik, og senest arbejdet hårdt på at få en række politiske aktører i tale vedr. fortrædelighederne med etablering af en ny station i Langeskov. Sidstnævnte skal jeg vende tilbage til. Forhåbentlig bliver der også lejlighed til i et fremtidigt blad at skrive noget om etableringen af LO Fyns Trafikgruppe, som måske kunne være et eksempel til efterfølgelse andre steder i landet. Meget tyder i hvert fald på, at trafikforhold også har andre forbunds interesse.

Sideløbende med arbejdet i den nyetablerede Trafikgruppe, indgik LPO Odense et samarbejde med den lokale interesseorganisation, Vestfynstoget Pendlerklub, og da det tilbage i februar måned stod klart, at Transportministeriet gik efter at gennemføre kraftige forringelser i den regionale togbetjening på Vestfyn, udarbejdede Dansk Jernbaneforbund og pendlerklubben en fælles kronik, som i stedet for afvikling, fokuserede på banens potentiale. Kronikken kunne læses i Fyens Stiftstidende d. 14. februar. For dem der ikke lige har gemt denne dags lokale avis, kan kronikken læses her:

---

http://lpo-dsb.dk/wp-content/uploads/2014/08/Kronik_vedr._togbetjening_Vestfyn.pdf

---

Kort efter udkom endnu en rapport fra ministeriet. Nu var fokus ikke bare på Vestfyns, men alle landets mindre stationer, herunder 5 stationer på Svendborgbanen (læs evt. mere indgående herom i Det Blå Blad 2-2014) som blev lukningstruet.

Trafikgruppen i LO Fyn kom derfor på banen, nu med en offentlig høring om Togfondens betydning for lokalområdet, udviklingen af jernbanen på Fyn, mv., bl.a. med deltagelse fra SF's formand Pia Olsen Dyhr og minister for By, bolig og landdistrikter, Carsten Hansen. En høring som TV2 Fyn var så elskværdige at transmittere fra live, og dermed sikre offentlighedens maksimale bevågenhed.

Alt imens lukningstruslerne hobede sig op, fortonede det som skulle have været solstrålehistorien om den fynske regionaltrafik – åbningen af Langeskov Station og etablering af et regionaltogssystem på Østfyn – sig i det fjerne. Banedanmark kunne midt på foråret berette, at udbudsrunden forud for etableringen af den nye station desværre havde vist, at priserne var steget så meget i forhold til det budgetterede, at der ganske enkelt manglede 17 mio. kr. for at projektet kunne gennemføres.

Det er naturligvis ikke let at gennemskue for hverken menigmand, eller de politikere, der skal holde øje med både ministerier, styrelser, Banedanmark og DSB, men meget tyder på, at det med de meget dyre tilbud på anlægsarbejdet, nok er lidt af en tilsnigelse. Både vores politiske kontakter, og journalister fra den lokale presse – som virkelig kom frem i skoene, da skandalen omkring "etableringen der blev væk" rullede blandt lokalpolitikere og meningsdannere – kom frem til, at det måske ikke kun var anlægsudgifterne, den var gal.

Nej, der var tilsyneladende mere simpelt end det, da der var en række indikationer på, at der simpelthen ikke var afsat midler til driften af et nyt togsystem på Vestfyn (læs: DSB ville ikke køre togene gratis – surprise!). Desuden mente vores lokale mand på Borgen, Karsten Hønge (også kendt som "Vikaren fra Helvede") at vide, at ministeriet (måske af samme grund) direkte modarbejdede stationens etablering, jf. en artikel om emnet i Fyens Stiftstidende.

Som et kuriosum kan det afslutningsvis omkring Langeskov nævnes, at stationen i hele K14 – uanset ikke så meget som et spadestik er taget – har levet i lokomotivpersonalets bevidsthed. Først som en angiven station i tjenestekøreplanen (både øst og vest, da strækningen Odense – Nyborg figurerer begge steder) og efterfølgende som en væsentlig årsag til det helt store kaos omkring toganmeldelser, da Banedanmark stoppede projektet så sent, at alle nødvendige sporspærringer i anledning af stationens etablering var bestilt i en toganmeldelse, og nu altså måtte aflyses i en anden ditto.

Så har Langeskov Station indtil videre ikke afstedkommet andet, så har den da i hvert fald medvirket til et helt absurd papirforbrug i forbindelse med udskrivning af lokomotivpersonalets sikkerhedsinstruksstof ved tjek ind.

Nå tilbage til status for den fynske regionaltrafiks fremtid:

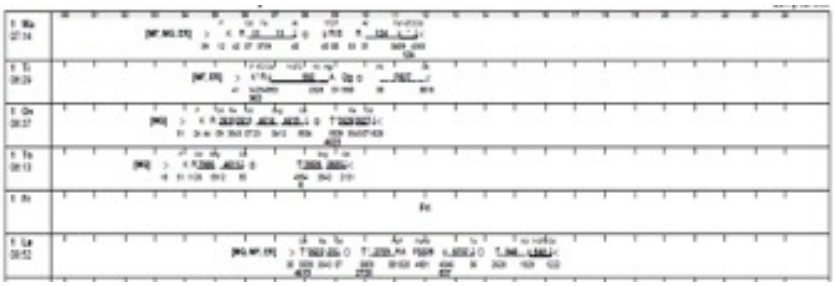
- **<u>Vestfyn:</u> Alle stationer figurerer i K15. Køreplanen er endda forbedret hen imod en plan med flere afgange på faste minuttal. Den videre skæbne – ud over K15 – afventer imidlertid en ny trafikkontrakt.**
- **<u>Svendborgbanen:</u> Den nuværende køreplan fortsætter indtil videre. Lukning af stationer og omlægning af de eksisterende togsystemer kræver etablering af et flere kilometer langt dobbeltspor omkring Årslev, så det står nok ikke lige for døren.**
- **<u>Østfyn:</u> Langeskov station etableres i 2015. Datoerne svæver i vinden. De manglende 17 mio. kr. er nu – via en revurdering af hele anlægsprojektet – fundet. Et af elementerne i denne øvelse er afkortning af stationens perroner. Det betyder, at stationen bliver mindre tilgængelig for fjerntogene, og at et nyt østfynsk regionaltogssystem derfor rykker nærmere, formentlig i et eller andet samspil med det vestfynske.**

Bag ved alle de nævnte udfordringer ligger en række ubesvarede spørgsmål omkring den fremtidige udvikling af den kollektive trafik i og omkring Odense, når (hvis) den nye letbane står færdig omkring 2020-2021. Og sidst, men ikke mindst, så spøger en mulig udlicitering af hele den fynske regionaltrafik, måske især hvis næste folketingsvalg ender med et regeringsskifte.

Kilde: www.vestfyntoget.dk

TURUDVALGETS ARBEJDE K15

Af: Kent L. Jensen, LPO turudvalgsmedlem



K15 er som udgangspunkt en videreførelse af K14 og beskrives som en overgang til kommende køreplan K16, som skal udarbejdes på baggrund af ny trafikkontrakt (som vi ikke kender endnu).

K15 træder i kraft 14. december 2014. Datoen ligger fast, men der er skrivende stund stadig – som altid – uafklarede forhold.

- **Antallet af IC4/IC2 i drift kendes som i de øvrige år ikke.**
- **Proceduren for tunnelcheck er stadig uafklaret.**

Der er i K15 et antal nye tiltag, f.eks.:

- **Ny og udvidet køreplan på Nordvestbanen. Dobbeltspor Hvalsø – Holbæk giver kortere rejsetider. Endvidere køres flere tog mellem Østerport og Holbæk. Udvidelsen baseres på anvendelse af IC4**
- **Anvendelse af EA som trækkraft på Østerport – Ringsted, foreløbig 2 løb om dagen, øvrige tog i systemet køres indtil videre med ER**
- **Ny og forbedret køreplan på Vestfyn med anvendelse af IC2**

Desværre er der også i K15 forringelser.

- **En række mindre justeringer af første / sidste tog på enkelte strækninger.**
- **Kørslen med hoteltoget (Euronight) stopper, da DB og DSB må erkende at tiden er rendt fra sådan et produkt og omkostningerne som er forbundet med dette tog er meget store set i forhold til, hvor mange der benytter sig af produktet.**

Generelt om forløbet med K15 i turplanlægningen kan siges, at det – som det også har været tilfælde de sidste 2 til 3 planforløb – igen i år har været meget meget presset og ændringerne er kommet meget senere end det, vi var blevet lovet.
Det har betydet, at forløbet i år desværre har været så presset, at det ikke har været muligt at udsende en grunddag (onsdag) til de lokale turfolk før sommerferien, hvilket bestemt ikke har været tilfredsstillende for nogen parter.

I K15 vil der være færre lokomotivførere i tur end i K14. De fleste steder reduceres antallet marginalt, men enkelte steder sker der lidt større ting, enten pga. af tilpasninger i forhold til personalestyrken, eller som følge af større ændringer i produktionen. F.eks. bevirker den store produktionsudvidelse på Nordvestbanen, og fortsat behov for at hjælpe DSB Øresund (og måske nu også DSB S-tog), at der flyttes kørsel mod Vest (Odense og Fredericia). Ligeledes bevirker den meget anstrengte personalesituation i Aarhus, at der flyttes kørsel til nabodepoterne, og Aarhus bliver derfor det depot, hvor antallet i tur falder mest.

Ovennævnte omfordeling af personaleressourcerne skulle gerne medvirke positivt til, at uligheden i reserveprocenten på de enkelte depoter reduceres. Et tiltag som forhåbentligt vil gøre det lettere at afvikle restferie, lettere at gennemføre den nødvendige efteruddannelse og ikke mindst medvirke til at sikre et fornuftigt antal ferierækker i sommerperioden.

Vi har i år kunnet fornemme en ledelse, som har været mere lyttende og forstående. Måske et udtryk for, at det ikke er så ringe enda, bare engang imellem at lytte til dem, som trods alt stadig er i kontakt med virkeligheden og ikke kun tage den akademiske vinkel på tingene, men derimod lade tingene forgå i et sammenspil / samarbejde. I hvert fald har viljen til samarbejde og ønsket om at opnå et godt resultat med tjenesterne, har været et fælles mål for alle LPO og DSB planlæggere i forbindelse med K15.

I uge 38 og 39 skal lokalgrupperne opbygge de kommende ture til K15. Det bliver spændende at se om samarbejdet i turplanlægningen også vil bidrage til de – måske – bedste ture, man har set i mands minde☺

Er du ?

Måske få du svar her i Det Blå Blad!

Fredericia.

Af: Ole Bang

Sommeren er ved at være ovre og langt de fleste har holdt deres ferie. Jeg håber, at alle har nydt ferien. Med det nye feriesystem, som blev vedtaget sidste år, har størstedelen af kollegerne fået de uger, som de ønskede sig. Så må vi håbe, at vi igen næste år kan få det til at gå op med et ligeså godt resultat.

Hen over sommeren og efteråret er der flere af vores kollegaer, som forlader DSB. Lokalgruppen vil gerne sige tak for opbakningen og det gode samarbejde og ønske held og lykke fremover. Heldigvis har vi fået en ny kollega til depotet. Kasper Rune Rasmussen er tilflyttet fra Aalborg og er startet i produktionen først i august måned. Velkommen til Kasper.

De forskellige sporarbejder, som har været i gang her hen over sommeren, har selvfølgelig også påvirket os. Det, som nok har givet den største udfordring, er korrigeringens fejlbelagte og mangelfulde tilretning af vores arbejdssedler. Om det bliver bedre lige foreløbig, tror jeg ikke, men det er noget, vi som faglig organisation har stor fokus på at få ændret. Jeg derfor endnu engang opfordre jer til at sende jeres fejlbelagte arbejdssedler til Turgruppen.

Vores nye briefingrum og opholdslokale er nu så færdige, at vi inden længe kan holde den officielle indvielse. Det har været en lang og ikke altid nem proces, men resultatet, synes jeg, er blevet godt. Så må se, om vi kan finde midler til at få løftet standarten i vores hvilevæ-relser.

D. 1. juli trådte den nye rygepolitik i kraft, hvilket både før og efter har givet en del debat og frustration på depotet. Nogen har forsøgt sig med rygestopkursus, andre med nikotinplaster. Til dem af jer som ikke helt har kvittet smøgerne, så håber jeg, at I finder jeres egen måde at håndtere de nye regler på.

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 10-2014 vedr. LPO DSB på Facebook

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

Kalundborg

Af: Maiken Tomlinson

Slut på 3 års sporspærring

Endelig er 3 års tilbagevendende sporspærringer mellem Holbæk og Lejre/ Roskilde Vest/ Hvalsø ved at være overstået. Endnu en sommer er gået med MR på godt og ondt, og vi har – mere end de andre to år – kunnet mærke, at de go´e gamle togsæt efterhånden er ved at være udtjente.
Den 18. august afholder vi ”åbningsceremoni” på Kalundborg depot, hvor vi fejrer enden på de 3 års sporspærringer. Dette fejres med grillmad, kokkerier og besøg af Anders Egehus. Men mere om dette i næste nummer.

MG

… Også kendt som IC4, problembarnet, skandaletoget, spaghetti-tog, I….-tog m.v.… Ja, ”kært barn” har mange navne!
I maj, juni og juli har en del af os været på MG-kursus. Overordnet set et godt kursus. Et relativt enkelt tog at sætte sig ind i, både hvad geografi og teknik angår. Desværre har vi også i den grad erfaret, at disse ellers meget komfortable tog, endnu er langt fra at være driftsstabile. Flere introkørsler med materiellet er blevet aflyst, og flere af os har oplevet nedbrud, enten under kørsel med kørelærere, eller på selve attest-dagen.
Her i august skulle endnu et hold være startet på MG, men grundet ”personalesituationen” i både København og Kalundborg, er man blevet nødsaget til at aflyse dette kursus. Dertil kommer, at flere af vores kolleger i forvejen først er sat op til at skulle på kursus i november/ december, og da man regner med at indsætte IC4 på 12 daglige afgange allerede fra d. 18. august, skal vi nok få os et rigtig spændende efterår her på Nordvestbanen!

Arbejds ”glæde” & rygeforbud.

Ja, så kom det jo endelig – det absolutte ”adfærdsmodificerende tiltag”: *det totale rygeforbud.* Hvis man fra ledelsens side gerne ville ændre på arbejdsglæden i forhold til sidste års meget ringe MTA, så skal det da nok lykkes med dette tiltag! Det vil nok bare ikke ændre det til det bedre – tværtimod! Sjældent har et tiltag påvirket arbejdsglæden i *så* negativ en retning som dette! For rygerne har det ofte været de 7 ½

minutters ”break” midt i en hektisk tjeneste, der gjorde, at man lige kunne lade op og komme videre med dagens gerninger. Nu er der i stedet frustrationer, og en følelse af at være forfulgt og overvåget.
Ca. 1 uge efter forbuddets ikrafttræden, stod jeg på Københavns Hovedbanegård og ventede på mit tog, som var 20 minutter forsinket, da en ung kvinde kom hen til mig og sagde; ”Nu skal jeg så stå her og vente 20 minutter på mit tog – igen – og så må jeg ikke engang ryge en cigaret, mens jeg venter!” Hun var ikke vred på mig, men tydeligvis frustreret over situationen.
Dertil kom, at der var aflysninger på Kystbanen, og *så* kom højtalerudkaldet, som gjorde passagererne opmærksomme på, at ”bruge ventetiden til at fordele sig på perronen” – ***hvor hulen skulle de fordele sig hen; de stod som sild i en tønde!!*** Frustrationen var dermed total.

Og så er der tilmed nogle kvikke hoveder (der formentlig aldrig selv går i uniform!), der har besluttet, at det kun er ”uniformeret personale, og S-togsrevisorer i civil”, der må gøre folk opmærksomme på, at de ikke må ryge på perronen. **Det er Banedanmarks område!** Men hvad gør det, når vi alligevel er vant til de verbale ”tæsk” fra kunderne for hvad som helst, uanset om det er os selv (DSB), Banedanmark, eller for den sags skyld vejrguderne, der er skyld i, hvad det nu end måtte være.
Som en god erfaren kollega sagde til mig en dag, så er man ikke længere specielt oplagt til at gi´ en ekstra hånd, og være behjælpelig ud over den planlagte tjenestetid mere, for når man nærmer sig fyraften, efter en dag med forsinkelser og frustrerede kunder, vil man bare gerne hjem, ud af uniformen, og ryge den tiltrængte cigaret, man har længtes efter siden man tog hjemmefra!

Man kan efterhånden få den opfattelse, at ledelsens højeste prioritet, næst efter sikkerhed (!) er: image, image, image – ikke arbejdsglæde og kundetilfredshed!
Men man kan jo selvfølgelig altid skyde skylden på mellemlederne, som ikke har videreformidlet budskabet om vigtigheden af rygeforbuddet klart nok til medarbejderne.
Eller påstå, at vi ganske enkelt ikke er kvikke nok til at fatte budskabet!
Nu er der bare tilbage at gisne om, hvad det næste tiltag bliver, såsom ingen sukker i kaffeautomaterne, kagekvoter eller forbud mod at gå på McDonald’s i uniform.

Kolleger.
I august bliver bemandingen her på depotet desværre reduceret med yderligere 2 m/k, idet Carina ikke vender tilbage til DSB (efter lang tids sygemelding), og Asbjørn stopper, da han er blevet tilbudt at komme ind på sit drømmestudie (jura). Vi ønsker dem begge alt det bedste for fremtiden!!

D. 13. august fyldte Jan D. Jørgensen 60 år og sidst i august skal vores kasserer, Dennis Engelsen, giftes. Stort tillykke til dem begge.

Vi glæder os til at se jer alle ”øst for Holbæk” igen☺

København

Af: Ebbe L. L. Drögemüller

I skrivende stund er sommerferien for de flestes vedkommende enten afviklet eller nært forestående. Det er lokalgruppens fornemmelse, at det er noget der kommer tiltrængt for mange. Et pusterum hvor der ikke skal tænkes på de udfordringer der har fyldt dagligdagen i snart lang tid. Set fra lokalskribentens side, har det været rart at skifte tanker om ledelsesstil og besparelser ud med sommer og sol. Faktisk er det første gang i alle mine år i DSB, at arbejdsiveren ikke var påtrængende da ferien lakkede mod enden. Det var en ny og anderledes oplevelse. Efter en vel afholdt ferie er det dog på tide at tage fat igen med fornyet energi.

Kørsel på Lille Syd
Pga. sporarbejde kører lokomotivførerne i København igen på Lille Syd, til Lille Skensved og retur. Dette er der ingen problemer med, da det blot handler om lidt strækningsindøvelse, så skulle den potte være ude. Desværre vokser træerne ikke ind i himlen. Kort tid efter opstarten på sporarbejdet, fik lokalgruppen flere henvendelser på dårlige nedstigningsforhold pga. toglængden i Lille Skensved. Lokalgruppen rejste sagen overfor de beslutningstagere der ikke var gået på ferie og en let løsning var under frembringelse. Den lette løsning var at nedformere toget til en størrelse som fint svarede til 2 MR sæt. Ud over en voldsom overkapacitet i antallet af siddepladser, kunne der måske også være lidt brændstoføkonomi i at reducere antallet af vogne til 2 dobbeltdækkervogne i stedet for de 4 der var sat ind til er

statning for 1 MR. 2 Vogne burde kunne rumme de 12 – 15 passagerer der i gennemsnit benytter toget i ferietiden. Men igen nej, ingen nemme løsninger her. Først da det går op for virksomheden, at nedstigningsforholdende for passagerene ved den forreste dør også var kritisable, kom der skred i tingene. Toglængden blev desværre blot reduceret til 3 vogne og ikke til de 2 som ville løse problemet endeligt. Lokomotivføreren skulle stadig køre frem til det samme standsningssted. Ud over at man helt tydeligt ikke efterlever DSB's egen sikkerhedspolitik og arbejdsmiljøpolitik på en hel række konkrete punkter, har man sendt det signal til lokomotivførerne, at lokomotivførernes arbejdsmiljø ikke er vigtigt. Dette til trods for alle de fine pjecer med direktiver og politikker. Desværre er det indtryk, der står tilbage, at det nok bare er fine politikker og direktiver, der gør sig godt i offentlighedens øjne. Virkeligheds verden har de i hvert fald ikke meget at gøre med. Den komiske undskyldning er, at det hele skulle have været kørt med MR tog. Derfor har ingen taget højde for problemet.

Her kan vi så vende tilbage til DSB's direktiver og politikker:

- **Ulykker kan undgås!**
- **Hvis man ignorerer, accepterer man – ser man det, ejer man det!**
- **Intet forretningsmål kan forfølges på bekostning af sikkerhed!**

Det lyder jo vældig fint og godt alt sammen og vi kan vel alle tilslutte os disse punkter. Desværre er det som sagt langt fra virkelighedens verden. Hvorfor køres det ikke med MR? Hvis det skulle have været kørt med MR, hvorfor er det så lokomotivførerne fra København der kører produktionen? Vi kan ikke køre MR! Er det fordi omkostningerne så ville blive for store eller ligger der andet bag? Lokomotivførerne i København er dog løsningsorienterede folk og uddanner sig gerne til litra MR. Dette litra har jo tidligere vist sig at være ryggraden i virksomheden, når alt andet svigter.

Personale situationen

Vi har i lang tid fået tudet ørene fulde af, at vi var for mange lokomotivførere i København. Det er der i den grad lavet om på nu. Tjenestefordelingen kimer lokomotivførerne ned for at overtale dem til at hjælpe virksomheden med at opretholde produktionen. En produktion der vel har været kendt hele tiden i lighed med personaleprognoserne. Lokalgruppen stiller sig noget uforstående overfor disse svingende udmeldinger. Mange kollegaer vælger helt naturligt at holde deres velfortjente frihed og ønsker ikke at deltage i "nødhjælpen". Dette øger selvfølgelig presset på tjenestefordelingen for at finde villige lokomotivførere. Om den manglende vilje til at hjælpe virksomheden, bunder i utilfredshed med den ledelsesstil der er blevet virkeligheden i DSB, er ikke til at vide. Det ville dog ikke undre lokalgruppen hvis dette var tilfældet. Lokalgruppen lægger jævnligt ører til lokomotivførernes frustrationer over, hvor virksomheden er på vej hen. Den tidligere fælles forståelse for, at det kræver fleksibilitet fra alle parter at bestride et job som lokomotivfører med arbejde på alle tider af døgnet, er forsvundet som dug for solen i det nye DSB. Det er kun, hvis det er i virksomhedens interesse, at fleksibiliteten er til stede. Væk er forståelsen for, at ikke alt i livet kan planlægges. De udstukne rammer er så stramme, at frustrationerne blandt personalet er til at føle på.

Ny rygepolitik

Siden d. 1. juli har den nye rygepolitik været gældende i DSB. Dette er selvfølgelig ikke gået hen over hovedet på lokalgruppen. Set fra vores side, er rygeforbuddet endnu et af disse tiltag som ikke rigtigt forholder sig til den virkelighed de menige medarbejdere befinder sig I. Et eksempel; Der har fra ledelsens side i lang tid været set skævt til de medarbejdere, der tillod sig at ryge foran indgangen til vores opholdslokaler på KH. Dette så ikke godt ud set med virksomhedens øjne. Det gav også det problem, at alle skulle passere denne røgzone i deres adgang til og fra bygningen. Dette er med den nyligt indførte rygepolitik stoppet! I hvert fald for medarbejdernes vedkommende. Problemet er nu, at pladsen er blevet overtaget af rygehungrende passagerer i stedet, da de som jaget vildt finder det nærmeste helle at gemme sig på. Da man derudover i sin visdom har valgt at nedtage alle askebægere, kræver det ikke megen fantasi at regne ud, hvordan fortovet og indgangspartiet ser ud nu. Nu nøjes der ikke med at lugte af urin efter hver weekend. Nej, nu flyder det tillige med cigaretskodder. Og alle skal stadig i gennem en tåge af tobaks os. På de fleste stationer er der sket det samme. Røgen er flyttet til lukkede perrontunneler, trapper og tilstødende offentlige arealer. Det værste er vel, at

man igen har gjort et nærmest ikke eksisterende problem til et problem. Til hvad formål om man må spørge?

Lokomotivførerens daglige arbejde og respekten for det
En overskrift der kan dække over mange ting, og vi har vel hver især vores meninger og holdninger til dette. En ting stikker dog kraftigt i øjnene siden sidste udgivelse af Det Blå Blad**.**
Toganmeldelser – Pga. det sædvanlige sporarbejde i sommerperioden har der selvfølgelig været ændringer til planer og ture.Intet nyt i det.
Desværre er det så her, at overskriften kommer ind i billedet. En lokomotivfører har 20 minutters forberedelse til sin daglige tjeneste. På de 20 minutter skal han udskrive LA og arbejdsseddel samt eventuelle toganmeldelser og læse alt grundigt igennem.
Åbne DDR og læse væsentlige ændringer der har betydning i forhold til hans tjeneste. Åbne sin DSB mail og læse om der er kommet mails som skal læses jf. E - mailaftalen.
Dette er den daglige rutine som alle lokomotivførere hver dag skal kridte skoene for at nå, og samtidig afløse til tiden.
Det er derfor en hån mod sikkerheden, rettidigheden og den enkeltes mulighed for at undgå stress, når man fra virksomhedens side ikke er mere kritisk med, hvad og hvor meget materiale der pålægges den enkelte at læse og forstå på de 20 minutters forberedelsestid. I København har der over sommeren været grelle eksempler på, hvad der forventes, at lokomotivførerne kan nå. Toganmeldelser på den anden side af 230 sider, instruktionsstof om ændrede standsningssteder og mønster, sikkerhedsinstruktionsstof som udsendes flere gange, da man ikke kender reglerne for korrekt udsendelse osv.
Det er simpelthen en hån mod lokomotivførerne og udpræget mangel på respekt for det sikkerhedsarbejde, den enkelte har ansvaret for. Der skal i den forbindelse lyde en opfordring til, at man – også ved tjek ind – tager sikkerheden alvorligt, og bruger den tid der er nødvendig for at sortere, læse og forstå de papirer, der omhandler dagens tjeneste. Betyder det forsinkelser på togene, er dette jo en konsekvens andre må tage ansvaret for.

Med frisk energi ønsker lokalgruppe København alle lokomotivførere en fortsat god sommer.

Næstved

Af: Jan Sejr Lundstrøm

Broarbejder
Sommeren har – udover varme og dårligt fungerende aircondition i vore førerrum – været præget af broarbejder med tilhørende spærringer af strækninger. Først i juni måned skubbede Vejdirektoratet en ny bro for Sorøvej ind under Sydbanen ved Ganges Bro lige nord for Næstved. Det betød at alle tog i ti dages tid skulle via Lille Syd, og at kørslen med MR følgelig var reduceret til et minimum. Ved månedsskiftet juli/august var Lille Syd så spærret mellem Køge og Lille Skensved. Køge kommune skulle skubbe en bro for en ny vej ind under banen ved Lille Skensved, en kloakledning skulle under banen ved Ølsemagle og ved siden af motorvejen skulle der fjernes en bro for cykel- og gangsti, bygges en ny for samme sti, og udføres forberedende arbejder for at støbe den bro, der skal føre den ny bane København – Ringsted over Lille Syd.
Igen ændrede ture, men til vores overraskelse skulle København stå for kørslen på den nordlige del med ME og dobbeltdækkervogne samt IC3.

Nye tjenester
Med ikrafttræden af de nye ture for K14-3 har vi fået et togpar i 41xx-serien i stedet for det ene Holbæk-tog, der sikkert skal køres med IC4 i stedet for dobbeltdækker. Så håber vi bare, at vi får EA-attester, så vi kan beholde toget når EA + dobbeltdækkervogne indsættes i Ringsted-løbene!

Farvel til to medarbejdere
Den 30. juni stoppede Peter Rasmussen som lokomotivfører ved DSB. I Praksis er det dog nogen tid siden, Peter sidst kørte tog. Peter kom til Næstved fra Korsør den 1. marts 2008.
Med udgangen af august måned kører Peter Riehn Andersen sit sidste tog. Peter kom til DSB den 1. august 1977 og startede ved S-tog, men kom til Næstved i foråret 1982.
Vi takker de to kollegaer for godt samarbejde, og ønsker dem held og lykke i deres nye tilværelse!

En usædvanlig nærvedpåkørsel
Mandag den 7. juli 2014 påkørte Mogens Ekman-Christensen en håndfuld kreaturer et par kilometer syd for Næstved med RØ 2201. To af kreaturerne døde desværre. Da han havde

genoptaget kørslen, og nået op på omkring 90 km/t, får han øje på en person, der trækker en cykel mellem sporene. Han når at bremse nogenlunde ud for personen, og ser personen står og trykker for at åbne en dør ind til toget! Da dørene naturligvis ikke er frigivet går manden op mod lokomotivet – stadig trækkende med cyklen. Jo cyklen er punkteret, og nu vil han jo gerne med toget!
Avisen Sjællandske skrev følgende den 10. juli:

Foto: Jan Lundstrøm

Gik på jernbanesporet

NÆSTVED: Mandag morgen fik politiet en anmeldelse om, at der gik en ældre mand med en cykel på jernbanesporet uden for Næstved i retning mod syd.

Et langsomt kørende tog standsede ved manden, der var nået til Fladså Løjed kort før Mogenstrup, og politiet kom hurtigt til stedet. Det viste sig at være en 66-årig mand med adresse i Herfølge, der gik på sporene. Han havde en mountainbike med sig, som ved nærmere eftersyn viste sig at være stjålet.

Den 66-årige blev anholdt klokken 7 og sigtet for overtrædelse af jernbaneloven og for tyveri af cyklen. Han blev taget med til politistationen i Næstved, men da han virkede psykisk ude af balance, blev han senere på dagen overført til sygehuset.

Politiet mistænker manden for at have lukket kreaturerne ud. Havde han ikke det, havde han nok ikke været i live i dag, for så havde toget kørt meget hurtigere.

Foto Jesper Rodkjær Pedersen

Lokalindlæg

Odense

Af: Ole Stuhr Hansen

Så fik vi mere normale og tålelige temperaturer at arbejde i – og det skyldes moder natur herself, ikke de haltende klimaanlæg i førerrummene. Især MQ'erne har været udfordret – og udfordrende at befinde sig i. Og når temperaturerne bevægede sig over de 35 grader, blev der i flere tilfælde dømt nedbrud. Men trods henvendelser til LKI-vagten, blev fejlene ikke udbedret. De famøse togsæt blev typisk sat til side og sendt i drift igen senere på dagen. ”Nu går solen snart ned”, lød det fra en driftsleder en dag, da det gik hedest for sig. Som lokomotivfører fik man nærmest indtrykket af, at normeringerne på værkstederne var suspenderet her under ferieafviklingen.
Og så er det så, at tanken om at ringe til Arbejdstilsynet melder sig. Men, som en af arbejdsmiljørepræsentanterne forklarede: Det nytter bare ikke noget, med mindre der er tale om en alvorlig ulykke. Lige så snart de hører, at det er en ansat i DSB, der ringer, lægger de røret på med en bemærkning om, at vores firma jo har opnået at blive certificeret og derfor selv – i samarbejde med en ekstern partner – står for at opretholde et ordentligt arbejdsmiljø.
Så er det så, at man som medarbejder kan få en nagende tvivl: Gad vide, hvad der skal til for at et firma kan miste sit certifikat? Er der fortilfælde? Nå, det vil nok give en helvedes ballade, så det håber vi ikke sker – men man kan frygte, at elastikken springer en dag, hvis der ikke kommer styr på tingene

Nå, nu skal vi også huske at få ja-hatten på. Her på Fyn har vi – midlertidigt – fået en del af vores udlånte MQ-togsæt tilbage fra Grenå-Odder banen. Så mens sommerens sporspærringer har sat de østjyske passagerers tålmodighed under pres, har vi til gengæld været i stand til at forkæle de vest- og sydfynske pendlere med indsættelsen af dobbelte togsæt i myldretidstrafikken. Ligesom vi nu og da faktisk har haft en regulær nedbrudsreserve holdende. Bølge...!
Så de fynske passagerer har rigtigt kunne nyde, hvordan politikerne bag forliget om Svendborgbanen i sin tid mente, at banen skulle drives. Bare ærgerligt, at de paradisiske tilstande indfandt sig midt i sommerperioden, hvor skoleeleverne og mange pendlere var på ferie ...

Sommerens mange sporarbejder har udløst en sand syndflod af toganmeldelser og en del annulleringer. Så indtjekningen tager sin tid – også noget mere, end der er afsat tid til på arbejdssedlen. Som et af de lokale LPO bestyrelsesmedlemmer konstaterede: ”Det er faktisk underligt, at der stadig bliver kørt tog til tiden med alt det papirarbejde, det må skyldes, at lokomotivførerne er pligtopfyldende og møder i ekstra god tid. Ellers var der mange tog, der ikke ville komme ud af byen til afgangstiden”.
Proceduren kunne gøres mere effektiv, hvis lokomotivføreren under sin forberedelse til dagens kørsel måtte anvende den dynamiske køreplan, som GreenSpeed, Vis Tog og driftslederne trækker data fra, men det er fy-fy. Misforholdet udstilles, når GreenSpeed ikke virker i det enkelte tog. Så kan lokomotivføreren få dikteret sin køreplan af en driftsleder, der læser op fra – fanfare – den dynamiske køreplan. Tja, bum-bum.

Struer

Af: Dan Krogh Mortensen

Frustrationerne var store, og panderynkerne dybe, blandt lokomotivførerne fra Struer. Det samme gjaldt sandsynligvis også Fredericia-førerne og andre der befarede strækning 33. Kunne også forestille mig, at FC Herning heller ikke var tilfredse med situationen.

Årsagen til frustrationerne var, at man på strækning 33, på stationerne mellem Holstebro og Herning havde valgt at O-mærke I- og PU-signaler. Det, i sig selv, var ikke nogen dårlig ide, pga. den øgede sikkerhed i overkørslerne. Men fordi Strækning 33 har ATC-togstop, discount udgaven af ATC, gjorde det, at man f.eks. i Tvis fik kør forsigtigt i det fremskudte signal, når man kom fra Holstebro siden. Derfor skulle toget bremses ned til omkring 40 km/t pga. kurven ind til Tvis, for at man var sikker på at kunne få hold i toget i tilfældet af at I-signalet var på stop.

Nogenlunde det samme var gældende på de andre stationer mellem Holstebro og Herning, med forsinkelser til følge. Forsinkelser der var umulige at hente.
Den store årsag til panderynkerne var så, at man kunne være rettidig i Herning, når man ankom med toget sydfra fra Vejle, men på grund af forsinkelserne nordfra, kunne det ende med at krydsningen i Holstebro blev forlagt til Tvis, med det resultat at vi blev omkring 15 minutter forsinket i ankomst til Struer. Med overarbejde til følge, og utilfredse passagerer der måske ikke nåede deres forbindelser.

Efter en tre ugers tid, valgte man at gøre noget ved problemet. Man valgte bl.a. at sætte standsignaler op, så hastigheden igennem de pågældende stationer blev sat ned til 100 km/t. Det ændrede signalmønstret, så vi nu får mindst kør med høj hastighed i de fremskudte signaler. (med mindre vi kommer i skævt spor). Det er selvfølgeligt ikke optimalt, at toget skal bremses ned til de 100 km/t. Men køreplanen kan overholdes og det er måske en lille pris at betale, for den øgede sikkerhed i overkørslerne.

Tinglev

Af: Jesper Rodkjær Pedersen

I de senere år har både stormvejr og afsporede godstog gjort et ihærdigt forsøg på at afskære Sønderjylland fra det øvrige Danmark, men vi har kæmpet os tilbage hver gang. I år havde Banedanmark så valgt at markere 150 året for slaget ved Dybbøl i 1864 ved at isolere Sønderjylland nok engang. Tre hele uger var strækningen mellem Vamdrup og Vojens spærret pga. sporarbejde. Det betød, at vi i Tinglev igen havde vores helt eget næsten autonome togsystem. Der var vældig god plads på skinnerne, for der var kun tre kørende tog. Et til at betjene Vojens – Flensborg og to til Vojens – Sønderborg. Derudover skulle et enkelt togsæt betjene 386 og 387 mellem Hamborg og Padborg. Godstogene skulle vi ikke kæmpe om pladsen med, for de blev ført over Niebüll – Tønder – Esbjerg. Det har sikkert givet kronede dage for togentusiaster (læs: togtosser), som kunne se både aldrende tyske lokomotiver og masser af godsvogne på bl.a. Esbjerg station. Så fine steder kom personalet fra Tinglev ikke, så vi måtte nøjes med at køre os godt og grundigt rundtossede i vores eget pastorat.

Planlægningsmæssigt var vi blevet lovet fem togsæt, så vi havde et i reserve – tja, den garvede læser vil sikkert knap nok løfte et øjenbryn over at erfare, at fem hurtigt blev til fire, og så til tre. Hov har vi ikke kun fejlfrit og vedligeholdelsesfrit materiel? Efter et par brændte printplader og efterfølgende nedbrud fik vi overbevist de højere magter om, at der nok kunne være lidt fornuft i at få noget nyt materiel.
Problemet var bare, at det kære materiel skulle leveres til os via Hamborg. Det lykkedes at få sendt to MF sæt til Hamborg, men euforien over det nyligt vundne verdensmesterskab i fodbold betød desværre, at tyskerne pludselig havde en akut lokomotivførermangel – det var den officielle forklaring. Det ville jo ikke lyde så godt at sige, at de havde fejret sejren i 1864 for vildt.
Da de endelig fandt én til at køre de to sæt, så kom de desværre til at køre dem til færgen i Puttgarden og retur til Rødby. Så vi måtte køre videre med diverse fejl og nedsat trækkraft pga. stoppede motorer. Det afstedkom bl.a. et par tørkørsler og andre hændelser. Som i alle gode eventyr så kom der selvfølgelig hjælp frem til sidst i form af mere materiel.
Det overordnede indtryk er dog, at vores materiel er i en meget forpint stand, og det kan være endog meget svært at forestille sig, hvordan vi skal blive ved med at holde det kørende i årene fremover – det lader jo på ingen måde til, at der er nyt på vej.
Hvis vi ser bort fra problemerne med materiellet, så må man sige, at planlægningen af kørslen under sporarbejdet forløb forholdsvis gnidningsløst. Busser og tog passede godt sammen og køreplanen var sat nogenlunde realistisk sammen.

På trods af, at sporarbejdet havde været varslet i meget godt tid, så valgte DSB alligevel at lade os køre i korrigerede ture. Det betød desværre, at der blev udløst en masse tjenester med Rdx i.
Her kunne vi godt have ønsket et bedre samarbejde, så vi eventuelt kunne have fået yderligere ferierækker på bekostning af nogle lidt større ændringer i turene. Desværre var der også problemer med korrigeringerne, men det er vist et landsdækkende problem, som vi kunne fylde et helt nummer af Det Blå Blad med.

Efter de tre uger var vi klar til den store genforening i stil med den i 1920, men der blev

vist lidt skuffede. De fleste kender billedet af Kong Christian X på den hvide hest, hvor han rider over den gamle grænse.
Sådan var det ikke helt denne gang – man har formodentlig ikke kunne finde en hest stærk nok til at bære Prinsgemalen. Åbningen af strækningen Vamdrup - Vojens blev forsinket omkring et halv døgns tid, og så var der de sædvanlige startvanskeligheder, men nu er vi igen fuld forbundet med resten af Kongeriget. Der skulle være lagt i kakkelovnen til et lignende eller værre scenarie næste sommer, så det ser vi med spænding frem til.

Nu er sommeren ved at gå på hæld og aktiviteten stiger lidt efter den overståede ferietid. Når I læser disse linjer, så er depotets golfarrangement løbet af stabelen. Glæd jer allerede til næste nummer af Det Blå Blad, hvor der vil være resultaterne af denne store sportsbegivenhed. Den næste større lokale begivenhed er vores turmøde d. 9. september, hvor vi plejer at hygge os med bowling og lidt spisning.

Aalborg / Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Først må jeg beklage, at min spådom vedrørende indførelsen af enmandsbetjening på strækning 24 og 25 ved læsning af forrige nummer af dette blad viste sig ikke at holde stik. Eller rettere, beklage og beklage. Sådan set passer det mig ganske glimrende at vide, at der er både service og tryghed, for passagerer og mig, i togene stadigvæk. Det er mig stadig en gåde, at politikerne tør opsige den forsikring togpersonalet udgør, både på perronen og i toget, men lad det nu ligge.

Siden sidst har vi taget afsked med lokomotivfører Ejvind R Thøgersen, som har valgt at gå på pension. Vi ønsker Ejvind al mulig held og lykke i fremtiden og siger tak for alt, hvad du har betydet for os her på depotet.

Sommeren i Nordjylland har budt på en del ændringer, forårsaget af omfattende renoveringer af broerne i Aarhus, samt etableringen af en bro i Skørping. Sidstnævnte medførte lukning af banen mellem Aalborg og Hobro, samt væsentlige indskrænkninger af toggangen mellem Hobro og Aarhus. Ordet ”svedekasse” fik sørgelig ny betydning for vores rejsende, inkl. vores pass-rejsende kolleger, idet der mellem Frederikshavn og Aalborg var indsat MR materiel, og til busrejsen mellem Aalborg og Hobro var indsat… gamle skolebusser. Disse gamle Leyland og DAB serie 12 busser har ikke nogen form for aircondition, meget lig vores egne MR, og med op til 30 grader udenfor samt bagende solskin, blev sommeren 2014 en særdeles varm oplevelse for de stakkels Nordjyder.
Nu kunne man til nød acceptere det, hvis der ikke var andre busser til rådighed. Men det viste sig, at det var der. De blev nemlig holdt i reserve, både i Aalborg og i Hobro, for det tilfælde at skolebussen ikke kunne rumme ALLE passagerer. Hmmmmm.
Tilsyneladende er det også blevet nogle rejsende for meget, for pludselig fattede politiet interesse for busserne og deres udstyr, partikelfilter og des lige, og vupti kom busserne med aircondition på gaden.
Men cykler kunne stadigvæk ikke medtages i busserne. Det fandt et par hollandske piger ud af en sen aften i Hobro. Pludselig var der 50 km. på cykel før de kunne komme til ro i Aalborg… Men de tog det nu ganske pænt.

Efteråret kommer også til at byde på udfordringer, der skal der nemlig lukkes mellem Aalborg og Hobro – igen – for endelig at kunne nedlægge overkørslen i Skørping.

En anden udfordring bliver for tjenestefordeleren, at koordinere turene og deres besættelser med lokomotivførere. Der trækkes store veksler på reserven i øjeblikket, uddannelse af de manglende IC4 førere vil forhåbentlig hjælpe på den situation.

Pas på Jer selv til næste gang vi høres ved…

SE OGSÅ PÅ SIDE 27

Aarhus depot

Af: Lars K Andersen

Foreningen Oliekanden har d. 27. juni valgte at uddele 10.000 kr. til en forening som undertegnede havde haft fornøjelsen at indstille til legat. Det drejer sig om AHL-fonden. Årsagen til indstillingen var, at jeg havde hørt i giro 413, hvordan deres legat havde givet mulighed for, også i år, at kunne sende børn fra trængende familier på feriekoloni.

Hvad er AHL-fonden så egentlig? Ja, d. 27. juni, hvor pengene blev uddelt, fortalte deres formand (Henning) meget fængslende om AHL-fondens historie, og hvad det betyder for de børn, som bliver udvalgt til en feriekoloni på 14 dage i Ebeltoft.

AHL-fondens eneste formål er at tilbyde elever fra folkeskoler i Aarhus ophold i rekreative omgivelser. I de første år, 1931 -1934 foregik koloniopholdene på Bogensholmlejren. I 1935 stod en nyopført kolonibygning klar i AHL's plantage ved Ebeltoft. Frem til nu er alle opholdende foregået her. AHL-fonden sikrer den økonomiske baggrund dels ved egne midler, dels ved kommunale tilskud og fra andre fonde og legater.
AHL fonden har følgende overordnet mål for børnenes 12 dages koloniophold.

- Socialt samvær som bygger på fællesskab, oplevelser og nye venskaber
- Et kulturelt møde på tværs af nationalitet
- Sund kost – friske råvarer, frugt og grønt
- Friskluftaktiviteter, ekskursioner og sport
- Kreativt samvær hvor børnenes ideer er i centrum
- Et samvær hvor de voksne er synlige, aktive og nærværende

Efter det formelle, med penge, overdragelse og billeder, blev de to fra fondens bestyrelse vist rundt på vores område. Lige så fascineret vi havde været under Hennings fortælling om AHL-fonden, lige så opslugt var de under fremvisningen af værksted, rangerområde og hovedbygning.

Oliekanden uddeler penge.
Fra venstre: Thomas Mikkelsen (fmd. Oliekanden), 2 repræsentanter fra AHL og Lars K Andersen

Det var så lidt om uddeling af vores årlige legat fra Oliekanden. På vores depot har der hen over sommeren været en meget anstrengt personalesituation. Mange kollegaer er blevet forespurgt, om de vil sælge deres fridage for, at man kunne få kørt produktionen. Rigtige mange har takket nej til denne forespørgsel Måske fordi de mente, at deres fridage var for værdifulde til at sælge, eller måske de mente, at det sikkerhedsmæssige var af allerhøjste vigtighed. Nu her først i august er hjælpen heldigvis tilbage i form af lokomotivførere fra København indstationeret i Aarhus.

Efter en periode med meget indskrænket drift på Aarhus H på grund af reparation af de broer, der fører ind til Aarhus – og selvfølgelig lukning af Nærbanen fra Aarhus til Skolebakken – er der nu heldigvis lys for enden af tunnelen. Arbejdet med reparation af broerne er i skrivende stund ved at være færdige, så normal drift vil **måske** forekomme fra den 17. august.

Hvad fremtiden bringer ved vi jo heldigvis ikke, men et er sikkert, og det er, at vi i Turgruppen allerede er i gang med at lave forberedelser til turene K15, som skal laves fra d. 16. til d. 18. september.

Foto fra Din hverdag!

Foto Thomas Knudsen og Jan Lundstrøm

Ordet "svedekasse" fik sørgelig ny betydning.....

Det viser bare at det var helt rigtigt det som blev skrevet i lokalindlægget fra Aalborg!

En god historie fra Århus

Denne oplevelse er helt sandfærdig, men alligevel har vi her på redaktionen lovet den omtalte kollega FULD anonymitet. Lad os kalde ham AH.

AH kører tog fra Grenaa og holder på Ryomgård Station for at afvente krydsende tog. AH bliver kaldt op af FC og bliver underrettet om, at det krydsende tog har set en lille ildebrand på skråningen lige uden for Ryomgård, og han bliver bedt om at kikke på denne. AH laver en normal afgangsprocedure fra stationen og med næsten fuld udrykning kører han ud mod brandstedet. AH bringer toget til standsning og begiver sig i fuldt firspring ud af førerrummet med en brandslukker under armen. Branden bliver hurtig nedkæmpet, da det ikke er så lang tid siden, at han har været på brandskole. Fuld af tilfredshed med sig selv, klatre han op i toget igen for at genoptage kørslen. Men da hans nøgler sidder i førerbremsen i førerrummet og toget holder i en kurve, hvor toget hælder lige præcis så meget, at døren til førerrummet er smækket i, og er låst, er billige råd dyre eller omvendt. På grund af DSB's fokus på tog til tiden, tager AH resolut den store pulverslukker, som han jo har under armen, og klasker den ind i vinduet, som er i døren ind til førerrummet. Desværre er glasset i døren modstandsdygtige for sådan

uautoriseret adgang til rummet. Resultat af indbrudsforsøget er en større skade på hånden. Gode råd er nu meget dyre, AH tænker allerede på stor forsinkelse, indkaldelse på gruppelederes kontor, osv. Men AH er igen fremsynet og henvender sig til kunderne, om de kan hjælpe ham. En ung mand rækker forsigtigt hånden i vejret: "Jeg kan hjælpe dig, jeg skal bare bruge en snor". Trods dette egentlig ret begrænsede behov, kunne den ikke fremskaffes, men en sød ung veldrejet pige har en neglefil. Det er den unge mand tilfreds med, og han springer af sted med AH i hælene. Selv om AH er meget adræt, lykkes det ham ikke at se, hvordan den unge mand lukkede den låste dør op, men adgang til førerrummet det var der. AH kunne nu genoptage kørslen mod Lystrup med kun 4 min. forsinkelse.

Med sådan en fantastisk historie om en heroisk indsat for brand nedkæmpning og tog til tiden undrer det os på redaktionen, at AH vil være anonym, da sådan en indsats burde give en lille påskønnelse fra ledelsen.

Sikkerhedspolemik

Bagsideredaktionen er kommet i besiddelse af tophemmelige dokumenter fra et af landets førende reklamebureauer, som efter sigende skulle have været med til at udvikle DSB Sikkerheds nye logo.

Materialet er så hemmeligt, at vi ikke kan trykke det her, men print selv siden ud og forbind punkterne fra 1 til 73

Sikkerhed er en grundforudsætning...

- **hver dag med omtanke**
- **ser du det, ejer du det- eller?**