Nr. 3 - 2015

Det Blå Blad

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ...S. 3

1. maj arrangementet i Odense ...S. 4

Det Blå Blad tager temperaturen på den gode lokomotivmandsgerning ...S. 6

Overdragelse af jernbanetrafikken, til Nordjyske Jernbaner ...S. 8

Lokalgruppe København på studietur til Rhüdesheim ...S. 9

GSM-R radioen— Løsninger og udfordringer ...S. 11

Læserbrev ...S. 12

Ny DSB trafikkontrakt ...S. 13

Ole Bang— Lokalgruppeformand i Fredericia ...S. 15

Nekrolog—Jan Klostermark Nielsen ...S. 20

Lokalnyt ...S. 21

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Jesper Rodkjær Pedersen
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 26. august 2015

Forside: "LPO's telt 1.maj" taget af Søren Kingo Jensen
ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Thomas Knudsen

Skribent:

Jesper Rodkjær Pedersen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

Medlemsinformation nr. 10-2015 vedr. gave til LPO medlemmer

Medlemsinformation nr. 11-2015 vedr. e-læring

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

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

Formanden har ordet

Ny trafikkontrakt og velkommen til den nye direktør

Af: Søren Max Kristensen, områdegruppeformand

Endelig har DSB fået en ny trafikkontrakt. Den løber over 10 år og indeholder meget skrappe krav til DSB på så og sige alle områder. Vi skal være mere effektive, og der skal være flere rettidige tog, skærpede rettighedskrav, flere togkilometer, flere siddepladser og en mindre betaling fra staten til DSB.

Kontrakten sikrer i princippet, at DSB ikke bliver opdelt i bidder gennem udliciteringer. Dog er det tidligere besluttet, at store dele af trafikken i Nordjylland overdrages til Nordjyske, og alle, der har været forbi Aarhus Banegård kan se, at byggeriet af letbanen er i fuld gang.

At DSB, og vi medarbejdere, har fået ro til at løse vores opgave de næste 10 år, er en sandhed med modifikationer. Hvis DSB ikke lever op til de skærpede krav i kontrakten, kan den helt eller delvist opsiges i 2020, og så kan en større udbudsrunde ikke afvises.

Vi medarbejdere skal altså forvente meget skrappe krav. Krav, der vil påvirke vores arbejdsforhold og derved vores dagligdag. Allerede til K 16 vil vi kunne se, at vores ture bliver kraftigt påvirket. Og det er kun begyndelsen.

LPO DSB er af den klare opfattelse, at hovedparten af jernbanetrafikken skal køres af ét samlet selskab, for at sikre stordriftsfordele og sammenhængen i både regional- og landsdelstrafikken. Men de voldsomme krav til DSB kan ligne, at politikerne har udarbejdet en kontrakt, som ender med at blive en selvopfyldende profeti. Nemlig, at DSB ikke kan finde ud af at køre tog, så der må private operatører (læs andre landes statsselskaber) ind over.

Hvis DSB skal overleve som operatør af jernbanetrafik i Danmark må vi og ledelsen i DSB arbejde sammen om opgaven. Uden samarbejde og inddragelse af medarbejderne er kampen tabt på forhånd. Vi håber derfor, at den nye ledelse i DSB ikke fortsætter den tidligere ledelses kamp mod deres egne ansatte, med alle mulige drilletiltag som giver utilfredse og demotiverede medarbejdere. Den første kontakt til den nye administrative direktør Flemming Jensen har været positiv. Flemming Jensen har givet udtryk for respekt for medarbejderne og deres repræsentanter, og han har rakt næven frem. Men han har også understreget, at opgaven skal løses, uanset om de faglige organisationer deltager eller ej.

Vi i LPO DSB vil selvfølgelig tage imod den fremstrakte hånd. Vi deltager gerne i løsningen af opgaven, også selvom trafikkontrakten vil blive meget vanskelig at leve op til. Vi tager gerne et medansvar, blot vi bliver inddraget på en respektfuld og ligeværdig facon.

Læs den mere uddybende artikel om trafikkontrakten inde i bladet.

1. maj arrangementet i Odense

Af Hans Schøn Merstrand, medlem af daglig ledelse LPO DSB

Der var i år mange budskaber fremme på 1. maj møderne landet over. Et af de stærkeste var nok det fra Fyn, hvor rigtig mange lokomotivførere og andre venner af LPO DSB viste, at fællesskab og sammenhold, er noget, som betyder rigtig meget for os.

Det var helt overvældende, at der var så stor tilslutning til dette, LPO DSB's første 1. maj arrangement, når man tænker på, at dagen faldt på en helligdag, som samtidig var en stor konfirmationsdag. Og i øvrigt den første dag med omfattende sporarbejder på Vestfyn, med forlængede rejsetider til følge. Man kunne på den baggrund godt have frygtet, at mange havde valgt at bruge deres sparsomme fritid anderledes. Men nej, sammenholdet var vigtigere for de mange LPO DSB's medlemmer, der mødte frem.

Man bliver enormt stolt af det store engagement, som de mange tilrejsende kollegaer fra hele landet udviste i vores faglige organisation. Mange havde været rigtig længe undervejs for "at vise flaget" på 1. maj mødet, hvad nok også blev bemærket af mange andre fagforeninger på pladsen i Kongens Have (for vi fyldte trods alt en del).

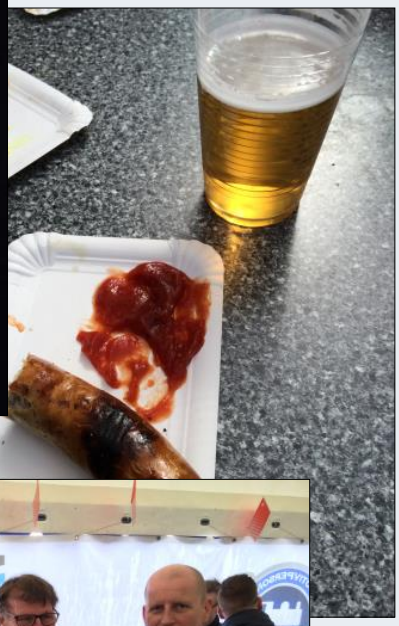
LPO DSB siger tak til de kollegaer som hjalp med alt det praktiske. Ligeledes mange tak til alle jer, der gjorde dagen til en rigtig god dag.

LPO DSB har allerede besluttet at gentage succesen – næste gang forhåbentlig med et endnu større telt, og lidt flere "madbilletter" fra starten af :-).

Vi lader stemningsbillederne tale for sig selv, og siger:

"Vel mødt til 1. maj 2016 i Kongens Have i Odense".

Billeder leveret af: Hans Schøn Merstrand, Søren Kingo Jensen og Jørn Weiss



Det Blå Blad tager temperaturen på den gode lokomotivmandsgerning

Af: Peter Kanstrup, medlem af LPO DSB's daglige ledelse

De seneste numre af Det Blå Blad har kredset meget om kampagnen "Mus eller mænd" og "Den gode lokomotivmandsgerning". Kampagnen handler om flere ting, herunder modet og lysten til at stå ved sit ansvar, også når det er svært og ubekvemt. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO som faglig organisation, og som forkæmper for et højt fagligt niveau, i de senere år har bemærket en lidt bekymrende tendens. Vi har kendskab til en række hændelser, hvor tog er blevet videreført, selv om lokomotivføreren, med henvisning til sikkerheden, teknisk indsigt eller slet og ret rimelighed, kunne – eller måske endda burde – have meldt fra.

LPO anerkender, at rigtig mange af disse hændelser ligger i en gråzone, og det er – heldigvis – meget sjældent, at sikkerhedsregler bliver brudt. Ikke desto mindre er der grund til at slå et slag for fagligheden, og det er i den sammenhæng, den netop omdelte nøglering med termometer til vores medlemskreds skal ses. Generelt ønsker vi med dette lille hjælpemiddel at sætte fokus på sloganet om den gode lokomotivmandsgerning. Det er derfor støbt ind i nøgleringen. Specifikt har vi med termometeret ønsket at sætte fokus på temperaturen i vores førerrum, lokomotivførerens arbejdsplads, idet vores førerrum ofte er alt for kolde om vinteren og alt for varme om sommeren, hvilket – ud over det indlysende arbejdsmiljøproblem – påvirker koncentrationsevnen og dermed ultimativt sikkerheden.

At kraftig varmepåvirkning og sikkerhedsarbejde er en farlig cocktail, er ikke det rene pjat og bestemt heller ikke en problemstilling af nyere dato. I forbindelse med Jelling ulykken 1. august 1995 blev det i havarirapporten anslået, at temperaturen i førerrummet hos den lokomotivfører, der afgik fra Jelling uden signal, var en del på den gale side af 40 grader. I selvsamme havarirapport kunne man læse, at den meget høje temperatur i førerrummet var en medvirkende årsag til ulykken. I øvrigt en konklusion der førte til, at der efterfølgende blev indbygget klimaanlæg i førerrummene på samtlige MR togsæt.

Nu ændrer temperaturen i førerrummet sig jo ikke, bare fordi den kan måles, og det er værd at bemærke, at der faktiske ikke er mur- og nagelfaste grænser for højeste / laveste temperatur i vores førerrum. Ideen med termometer er derfor også lidt en anden, nemlig at holde fokus og understøtte en måske mere løs formodning. For – som nævnt i indledningen – den gode lokomotivmandsgerning handler også om at være sig sit ansvar bevidst. Både ansvaret overfor sikkerheden, når stærke varme eller kuldepåvirkninger afleder opmærksomheden, men også ansvaret overfor vores omgivelser. For det giver absolut ingen respekt, hvis ikke en beslutning om at melde forfald eller nedbrud kan dokumenteres, formidles og forsvares.

Lokomotivførerjobbet handler nemlig ikke bare om regler og procedurer, men nogen gange også om at kunne vurdere. Vurdere om toget kan køre dagens produktion færdig, om det kun kan køre til endestationen, eller om det er slut – lige her og lige nu. Det står lokomotivføreren på mål for med afsæt i sin uddannelse, sin faglighed og sin sunde fornuft. Ingen er bedre til det end den ansvarsbevidste lokomotivfører, men selv den bedste kan komme i tvivl. Det er her termometeret kommer ind. Det giver nemlig lokomotivføreren mulighed for at bakke sine vurderinger op med fakta, når han, eller hun, skal stå på mål for sine beslutninger.

Vi håber, at vores medlemskreds vil drage nytte af termometeret, ligesom vi håber på omgivelsernes forståelse. At prioritere sikkerheden og fagligheden er ikke en provokation – det er en nødvendighed, og derfor kører kampagnen for den gode lokomotivmandsgerning videre med nye tiltag i de kommende måneder. Indtil da vil vi glæde os over de mange positive tilkendegivelser kampagnen for den gode lokomotivmandsgerning med

de 4 punkter: Sikkerhed, materielhåndtering, rettidighed og kundeservice – i lige præcis den rækkefølge, indtil nu har kastet af sig. I LPO noterer vi med tilfredshed, at ikke bare vores medlemmer, men efterhånden også store dele af ledelsen har taget kampagnen til sig. Det fremgår tydeligt af beretninger fra flere medarbejdermøder og tilbagemeldinger fra andre sammenhænge, hvor lokomotivpersonalets arbejdsforhold drøftes. Senest har Fremføring i nyhedsbrevet fra maj måned sat en tyk streg under en række af de vigtigste dyder i den gode lokomotivmandsgerning, citat: "... gode førerrumsvaner. Det vil primært sige, at VI KØRER TOG, NÅR VI KØRER TOG, og ikke så meget andet. Vi skal undgå at lade os blive forstyrret af uvedkommende ting, der ikke har noget med vores lokomotivfører job at gøre, hvor der er mulighed for, at vi får fjernet fokus på signalobservationen eller afstandsbedømmelsen frem mod restriktive signaler (læs: farepunkter)"... og videre ... "have fokus ud af frontruden og ikke på mobiltelefoner, Greenspeed, meldedisplay og ATC", citat slut.

Hvis ovennævnte er udtryk for, at ledelsen i Fremføring vil tage ejerskab af den gode lokomotivmandsgerning, så er det rigtig glædeligt – især i en tid hvor antallet af sager, der skiller ledelsen og lokomotivpersonalet, overstiger dem, der samler. Det er LPO's håb, at en sådan forståelse kan være afsæt for fremtidige drøftelser mellem ledelsen og den faglige organisation omkring udfordringerne i vores job.

Evaluering Regelforenklingsprojektet

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB repræsentant i Sikkerhedsudvalget

I perioden 2010 – 2012 blev DSB's interne regelsæt, dvs. SIN DSB og samtlige ODI'er regelforenklet. Som følge heraf foretages samtlige rettelser / ændringer af disse regelsæt nu med afsæt heri. Det bagvedliggende regelforenklingsprojekt, har derfor i praksis været afsluttet længe. Ikke desto mindre har den formelle evaluering ladet vente på sig.

Det er naturligvis uheldigt, ikke mindst fordi principperne fra regelforenklingen forventes anvendt i det fremadrettede arbejde med den nye DSB OR (den fremtidige SIN DSB), hvor en af vores bekymringer er, at det kan blive en udfordring at holde reglementerne simple og overskuelige i den lange periode, fra den spæde start på ERTMS (STM / ETCS) her i 2015-2016, og frem til udfasningen af SR 75 engang først i 20'erne.

LPO DSB har derfor i længere periode påtalt den manglende evaluering. Efter gentagne henvendelser lykkedes det så endelig d. 27. april at få evalueringen gennemført.

Det er jo positivt. Mindre positivt er det, at vi ved bladets deadline – trods gentagne rykkere – endnu ikke har modtaget et referat fra evalueringen. Det manglende referat gør, at LPO DSB ikke kan vide, om der er enighed om de konklusioner, vi mener, mødet nåede frem til.

Den usikkerhed er i sig selv uheldig. Ligeså uheldigt er det, at vi – trods et stort ønske herom – endnu ikke kan sætte flueben ud for regelforenkling. Vi har ellers lyttet os til, at der er folk i ledelsen som gerne så, at Det Blå Blad indeholdt flere solstrålehistorier, end tilfældet er. Vi er bestemt ikke uenige, men det forudsætter jo ligesom, at der er godt nyt at berette.

Overdragelse af jernbanetrafikken, til Nordjyske Jernbane

Af: Hans Schøn Merstrand, medlem af daglig ledelse LPO DSB

Gennem snart mange år har der været talt om, at der skulle være en eller anden form for samkørsel mellem DSB og NT (Nordjyllands Trafikselskab) – herunder NJ (Nordjyske Jernbane). Men fra at skulle samkøre jernbanetrafikken mellem DSB og NJ, som der forelå planer om, tilbage i 2012, så er det nu endt med, at NJ skal overtage al nærbane- og regionaltogskørsel i Nordjylland pr. 1. august 2017, hvilket selvfølgelig har affødt nogle konsekvenser for vores kolleger ved Aalborg depot.

DSB afholdt d. 1. juni et informationsmøde for det berørte tog- og lokomotivpersonale, og 8. juni afholdt Nordjyske Jernbane (NJ) et informationsmøde i Hjørring for de lokomotivførere, i Aalborg og Frederikshavn, som kunne være interesseret i at søge over til NJ.

Det Blå Blad har talt med lokalgruppeformand for LPO Aalborg, Morten Schroll Kristensen, og arbejdsmiljørepræsentant Bo Spedtsberg Halle, for at tage bestik af situationen for vore kolleger i Aalborg.

Det Blå Blad spurgte ind til, om det var et godt møde DSB afholdt for sit personale i Aalborg, den 1. juni?

Både Morten og Bo fortæller, at det var noget overordnet, da DSB ikke kunne fortælle ret meget i forhold til lokomotivpersonalet.

Hvordan har kollegaerne taget den "officielle besked" fra DSB om, at NJ skulle overtage nærbanen og regionaltrafikken i Nordjylland?

Det er helt tydeligt, at selv om vi gennem snart lang tid har kunnet læse om det i avisen, og har hørt om det i andre medier, så er det noget andet, når der rent faktisk står en ledelsesrepræsentant på et møde, og siger det. Det er en umulig situation, forklarer Bo, da lokomotivpersonalet fortsat ikke kender deres egen fremtid efter d. 1. august 2017 (dato for NJ's overtagelse).

Morten supplerer med, at det skal sammenholdes med, at de lokomotivførere som eventuelt måtte ønske, at give NJ et tilsagn om at skifte over til dem, skal give foreløbig tilsagn allerede til august i år. Der er dog på ingen måde tale om et bindende tilsagn.

Hvad så med mødet i Hjørring den 8. juni, hvor NJ havde inviteret alle der måtte have interesse?

Morten forklarer, at NJ oplyste, hvor mange lokomotivførere, de gerne ville have fra den nuværende styrke ved DSB, samt at de forventer at rekruttere yderligere 8 til 10 lokomotivførere. Morten forklarer videre, at NJ vil have tjenestesteder i Hjørring, Skagen og Aalborg, samt at de forventer, at de fleste får tjenestested i Hjørring.

Det var Bos oplevelse, at NJ havde en ledelse, der var i øjenhøjde med medarbejderne. Det virkede som et fint firma, men de kunne naturligvis ikke svare på alle spørgsmål.
Både Bo og Morten gjorde opmærksom på, at kollegerne, der deltog i mødet naturligvis var nysgerrige omkring ture, og kørselsmønstret, men så langt var man slet ikke kommet endnu ved NJ – hvad man jo nok heller ikke kunne forvente.
Morten oplyste, at der pt. er en god dialog med direktøren for NJ, Peter Hvilshøj. LPO Aalborg vil, bl.a. via denne dialog, forsøge at klarlægge mange af de spørgsmål, som kollegerne har.

I forlængelse heraf siger Bo, at det er vigtigt, at kollegerne kommer til LPO Aalborg, med deres spørgsmål, så der ikke opstår rygter – som LPO DSB oplevede ved trafikoverdragelserne til henholdsvis Arriva, DSB Øresund og Odderbanen.

Hvad er det vigtigste lige nu for jer og de øvrige tillidsvalgte?

At forsøge at bevare sammenholdet blandt lokomotivførerne, med de frustrationer en situation som denne helt naturligt giver, siger Morten.

Bo gør opmærksom på, at vi (lokomotivførerne, red.) jo altid, selv om vi bliver delt på to forskellige selskaber, vil være kollegaer med fælles interesse for det faglige.

Morten og Bo kigger på hinanden, og siger så samstemmende, at det vigtigste for dem er at holde tæt kontakt og fælles fodslag, så kollegaerne altid ved, hvor de kan få de rigtige oplysninger om den aktuelle situation, hvis – eller måske rettere når – der opstår rygter.

Det Blå Blad er naturligvis glad for, at både Morten og Bo ville afse tid til en lille snak, og vil med meget stor sandsynlighed følge op på situationen på et senere tidspunkt.

Lokalgruppe København på studietur til Rhüdesheim

Af: Ebbe Drögemüller, lokalgruppeformand

Søndag den 31. maj drog 43 forventningsfulde lokomotivførere, samt én gruppeleder, med ICE 38 på den årlige studietur. Igen i år gik turen til vores sydlige nabo, nærmere bestemt byen Rhüdesheim ved Rhinen. Deltagerkredsen bestod af en del gamle kendinge og et udvalg af nye deltagere, alle i højt humør og med frisk energi til de næste dages strabadser. Turen til Rhüdesheim gik som sådan noget normalt gør, dvs. lettere forhøjet støjniveau og opløftet stemning til glæde for vores medrejsende. Vi nåede trods dette dog alle frem til hotellet samtidig, hvilket ikke altid har været tilfældet. Efter indkvartering og aftensmad var de fleste vist brugt for denne dag, og det blev kun til mindre udfoldelser i nattelivet. Programmet for 2. dagen kunne dog også skræmme de fleste i seng til lidt hvile.

Der bliver diskuteret teknik på højt plan

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Tur lederen og vores lokale gangtrold i samtale over et glas grog. (Trolden med hatten)

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

På 2. dagen mødtes vi foran hotellet kl. 08.30 for at tage toget til Koblenz, hvor vi skulle se nærmere på et af DB's mange jernbanemuseer. Efter lidt forvirring på Koblenz banegård, hvor vi blev koblet af, viste vores formidable rejseleder sit overblik. Han havde hele tiden haft styr på hvad der skete og ledte myndigt flokken på rette vej igen. På museet, som var åbnet specielt for vores skyld, (det har normalt kun åbent om lørdagen) havde rejselederen sørget for en guidet rundtur i to hold med hver sin engagerede rundviser, som viste os næsten alt hvad der fandtes i DB's arkiver af diesel- og elektriske lokomotiver. Derudover var der en del personvogne. Det var for de interesserede tilmed muligt at få lov at gå ind i de vogne, der engang tilhørte den tyske magtelite i tiden omkring 2. verdenskrig. På museet var der selvfølgelig også en fin og velfungerende modelbane som faldt i de flestes smag. En sjov bemærkning om, at DB havde en køresimulator på museet og at DSB endnu ikke havde nogen, gav selvsagt et højlydt fællesbrøl af latter. Efter en dejlig kold og tiltrængt forfriskning gik turen mod dagens 2. mål, nemlig Deutsches Eck, hvor der, ud over en 37 meter høj statue af Kaiser Vilhelm 1. med Germania ved sin side, også skulle befinde sig en Biergarten. Efter de obligatoriske billeder af sammenløbet af Mosel og Rhinen og den imponerende statue, gik turen atter mod hotellet for dagens program var langt fra slut. Efter aftensmaden gik vi til vinsmagning hos en lokal vinbonde. Vinene var der delte meninger om, men herren der præsenterede vinene, var alle enige om, var besøget værd. En belgier der talte engelsk med den sjoveste accent, og tilmed lignende og agerede lidt i stil med komikeren Robin Williams, var en sjov oplevelse. At han tilmed havde en udsøgt humor, gjorde ikke oplevelsen dårligere.

På 3. dagen skulle vi på sejltur på Rhinen til St. Goar og tilbage igen. Forbi den sagnomspundne klippe Loreley, kendt for sagnet om pigen der sang så skønt, at sømænd mistede koncentrationen og sejlede på klipperne, når de skulle passere det smalleste sted på Rhinen. Vi nåede dog

både frem og tilbage uden problemer. Om dette skyldtes, at vi havde tørlagt skibet for rom til vores grog, og de var på vej hjem hurtigt efter nye forsyninger, var dog ikke til at vide. Efter sejlturen var resten af dagen til egen fornøjelse. Nogle valgte at tage på sightseeing i byen, andre tog afsted for at handle vin hos de bedste vinbønder i området og andre igen satte sig og talte aksler på de forbikørende tog, mens de nød en stille tysk øl. Efter aftensmad gik de fleste ned i byen, og for nogle blev det vist lidt sent, inden de kom i køjen den dag.

Turlederen er vidst ved at få et telefonnummer

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

På 4. dagen gik turen med tog til Wuppertal, hvor vi skulle køre med Schwebebahn. Vi tog tidlig af sted, for det var en lang tur, der lå foran os. Dem der var kommet sent i seng dagen før, nåede det ikke og måtte tilbringe dagen i Rhüdesheim. Der var på den lange tur indlagt et pitstop i Köln, som af de fleste blev benyttet til et besøg i den imponerende domkirke, Kölner Dom, som naturligvis er på Unescos liste over verdens kulturarv. Man bliver en smule ydmyg, når man ser, hvad der er blevet bygget for mange år siden, og som stadig står. Dobbelttårnene er stadig verdens højeste dobbelttårne på en kirke. Da kirken stod færdig i 1880 var det tilmed den største bygning i verden. Efter pitstoppet fortsatte vi den lange og spændende tur med de tyske statsbaner til Wuppertal, og skulle her, som nævnt, køre med Schwebebahn, En hængende jernbane, hvor skinne, motor og hjul hænger over køretøjet og vognkassen hænger frit nedenunder. Vi havde set togene køre rundt i byen, inden vi kom til vores udgangsstation, så vi havde allerede dannet os en mening om, hvad det var, vi skulle se. Her tog vores rejseleder endnu engang enden på os. Han havde selvfølgelig bestilt den kejserlige vogn til os. En over 100 år gammel vogn, som stod så flot og ny, som var den lige kørt fra fabrikken. Ud over dette var det personale, der skulle køre os rundt og guide os på den 13 km lange tur frem og tilbage, også iklædt tidstypiske klæder. Der var indtil flere, der undervejs blev forelsket i vores kvindelige guider, som ud over, at de talte med en smuk accent, også havde de sødeste smil og var mere end almindeligt fotogene. Desværre har alt godt en ende og turen endte, efter de 2 x 13 km, tilbage ved udgangspunktet. Herefter gik turen atter mod hotellet i Rhüdesheim. En sjov oplevelse var det undervejs, at se go'e gamle MY 1142 komme kørende solo gennem Wuppertal, til stor glæde for flere af de gamle lokomotivmænds hjerter. Enkelte kunne berette om ture i netop det lokomotiv. Nu kører det så i det sydtyske, og det så ud til, og lød som om, det havde det godt. At turen mod hotellet tog 1 time længere end beregnet viser vist bare, at der også i udlandet kan opstå forsinkelser af en vis størrelse.

MY 1142 på vej igennem Wuppertal

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Foto: Ebbe L. L. Drögemüller

Efter nogle hektiske dage i godt selskab med gode kolleger var det desværre tid til at vende næsen mod Danmark. En stor tak til Erik Pedersen som endnu engang havde skruet en tur sammen med spændende og overraskende seværdigheder. Vi var alle så trætte på vejen hjem, at vi glemte at spørge om, hvor turen næste år går hen. Men mon ikke et godt bud er: Tyskland :-)

GSM-R radioen – løsninger og udfordringer…

Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant i Gruppe 3.1 GSM-R

Det Blå Blads redaktion er – via formummede mellemmænd – blevet gjort opmærksom på, at man på allerhøjeste sted i virksomheden gerne så et fagblad, som var ledelsen venligere stemt, og som også fokuserede på ting som lykkes. Redaktionen er helt enig. Det er altid rarest at være sin modpart venlig stemt, især hvis man har en oplevelse af, at det er gensidigt. Og selvfølgelig er det også vores opgave, at skrive om det, der lykkes. De senere år har de historier bare ikke hængt på træerne.

Implementeringen af GSM-R radioen er måske sådan en historie, hvor der – mange udfordringer til trods – også er indikationer på, at det går den rigtige vej. Og lad os bare starte med det, som er lykkedes.

- Lyden i GSM-R radioen ved samtale med fjernstyringen og kommandoposten er et klart fremskridt og meget bedre end i MSR3 radioen.
- Det er – efter lange og seje drøftelser – lykkedes LPO DSB, at få ledelsen til at acceptere, at alle lokomotivførere skulle gennemføre et 2 timers betjeningskursus i den nye radio, inden man møder den ude i driften.
- Så er det efter et grotesk langstrakt forløb, en god portion stædighed og rigtig godt samarbejde med LPO S-tog og LPO Kystbanen, lykkedes at få tilpasset DMI skærm på en sådan måde, at dens lysstyrke nu både kan nedjusteres til et acceptabelt niveau, og – hvis ønsket – helt kan slukkes. Det er i skrivende stund ikke fuldt afklaret, om lyset fra skærmen så også er tilstrækkeligt ved solindfald i førerrummet.
- Senest er der – efter rigtig mange problemer med utilsigtede nødopkald og forkert routning (forkerte opkald, eller rettere opkald til forkert FC / KMP) – indbygget ny software i radioen. Det er måske lidt tidligt i processen at konkludere, men antallet af fejl som følge af førnævnte er hastigt på retur.

Når det så er sagt, er der også en række udfordringer. LPO DSB og arbejdsmiljørepræsentanterne i Gruppe 3.1, GSM-R, har d. 5. juni tilskrevet GSM-R projektet med en liste over 22 uafklarede punkter i forhold til sikkerhed, teknik, uddannelse og arbejdsmiljø. Det kan af svaret fra Projektet udledes, at 7 punkter kan lukkes. Yderligere 8 punkter er løst i ledelsens optik, og 7 punkter er fortsat udestående.

LPO DSB og arbejdsmiljøorganisationen arbejder ufortrødent videre for at få løst de udestående, der er, herunder de punkter, hvor vi er uenige i ledelsens opfattelse af, at punktet kan lukkes. Indtil da har vi følgende opfordringer:

- Er du endnu ikke GSM-R uddannet, så vær opmærksom på følgende information fra ledelsens nyhedsbrev fra januar 2015, citat: "Disponeringen vil foregå således, at indtil alle har været på uddannelse i at betjene den nye radio, vil kun lokomotivførere, som har uddannelse, blive sat på ture, hvor toget har den nye radio installeret", citat slut.
- Når du møder GSM-R radioen i driften første gang og måske er lidt rusten i forhold til det, du lærte på GSM-R kurset for snart 6 måneder siden, så tag dig tid til at bruge kvikguiden, når du rigger radioen op. Når du har oprigget radioen med korrekt tognummer, lav da et opkald. Indtil DSB eller Banedanmark informerer om noget andet, er det nemlig den eneste måde, hvorpå du får vished for, at radioen er virksom og tilmeldt på GSM-R netværket, som kravet i SIN instruks 17, punkt 3.1.1.
- Sidst men ikke mindst. Oplever du fejl på GSM-R radioen – meld det altid til LKI vagten. De tekniske udestående, bliver aldrig løst, hvis de ikke bliver meldt ind.

Læserbrev

Af: Lokomotivfører (K), Annette M Bakholdt, Aarhus

Kommentar til Rene Filberts indlæg i ledelsens nyhedsbrev (Maj 2015).

Det var med nogen forundring, at jeg læste Rene Filberts indlæg om signalforbikørsler i det seneste nyhedsbrev fra ledelsen. Jeg vil medgive Rene, at han har nogle udmærkede henstillinger til, hvordan lokomotivføreren bør forholde sig under kørslen. Det kan jeg som kørelærer selvfølgelig kun bakke op om. Som kørelærer skal man om nogen være ambassadører for den gode lokomotivmandsgerning og god førerrumsadfærd – det er vi uddannede til. Det er ikke nogen nyhed, så derfor virker indlægget malplaceret i et nyhedsbrev. Især i et nyhedsbrev fra ledelsen. Der findes efter min mening mere passende steder at drøfte den slags, f.eks. på sikkerhedskulturdage, efteruddannelse, kørelærermøder/seminarer og i lignende anledninger.

Når det er sagt, så synes jeg, at det er problematisk, at ledelsen ved at bringe indlægget promoverer den holdning, at det skaber skuffelse blandt kollegerne, når en lokomotivfører ulykkeligvis kommer til at bidrage til signalforbikørsels statistikken. Jeg ved af erfaring, at selv de dygtigste lokomotivførere – endog kørelærere – uforvarende kan komme til at begå en fejl. Og jeg ved, at ingen ærgrer sig mere, end dem selv. Dét går ikke ud over mine forestillinger. Det undskylder eller retfærdiggør ikke fejlen, men hvis vi ikke skal begå samme fejl igen, så hjælper det ikke at pege fingre. I stedet bør ledelsen sørge for at skabe et trygt miljø, hvor vidensdeling er det bærende element i stedet for sanktion. Der er også en dag efter signalforbikørslen, hvor vores kollega måske skal ud at køre nogle gange med kørelærer. Jeg har svært ved at se, at der skal komme noget konstruktivt ud af, hvis vores kollega bliver mødt af en skuffet kørelærer, som føler sig personlig såret på sin faglige stolthed. Det virker ikke professionelt.

Jeg finder det også lige lovlig belejligt for ledelsen, at indlægget så entydigt fokuserer på lokomotivførerens rolle og ikke på udefrakommende faktorer, som f.eks. køreplaner der ikke passer, ekstrastandsninger, pixibog, varslingstekster, højtalertekster, øget fokus på individuel Greenspeed score og presset i forhold til rettidighed – et pres der nok ikke bliver mindre med den nye trafikkontrakt

Det Blå Blad har bedt Rene svare, på Annettes indlæg:

Af: Rene Filbert, lokomotivfører (K), Odense

Annette har selvfølgelig lov til at have sin mening. Det ændrer dog ikke ved min holdning og mening omkring sikkerhedsmæssige hændelser.

Jeg er stadig af den overbevisning, at vi som sikkerhedsmedarbejder bør gribe i egen barm og sørge for, at vi forbliver skarpe nok til at bestride jobbet som lokomotivfører, inden vi bruger kræfter på at give andre skylden for vores sikkerhedsmæssige hændelser.

Jeg mener ikke, at jeg har nogen problemer i forhold til mine kollegaer og de elever, jeg har med ude at køre, i forhold til hvad jeg forventer af dem.

Jeg synes netop ikke, at jeg peger fingre af nogen, men mere at jeg tager del i debatten og i vores fælles problemer.

Ny DSB trafikkontrakt

Af: Peter Kanstrup, redaktør

DSB har fået en ny trafikkontrakt. Man fristes næsten til at sige: "bedre sent end aldrig", da virksomheden siden nytår reelt har kørt på en administrativ forlængelse af den tidligere kontrakt. Det er derfor fint at komme tilbage til "ordnede forhold". Opmærksomheden henledes dog på, at der – når du læser dette – har været folketingsvalg. Der kan derfor sidde en ny regering, som ikke har bakket op om den nye trafikkontrakt, en regering som ønsker en anden retning for DSB og som derfor ønsker at ændre hele, eller dele, af den netop indgåede trafikkontrakt. Hvis det er scenariet, når du læser denne artikel, kan du jo overveje om læsningen er besværet værd, eller om du er mere stemt for at gå videre til bladets andre artikler.

Hvis du vælger at læse videre følger her en overordnet gennemgang af den 13 sider lange trafikkontrakt (populærudgaven). Kontrakten fastslår indledningsvis, at "når hele infrastrukturen er under udbygning og omlægning i de næste 10 år, er det ikke hensigtsmæssigt i øget omfang at satse på udbud. Der vil være tvivl om, hvad der kan udbydes hvornår, og private operatører vil kræve for høj en kontraktbetaling, når risikoen for driftsforstyrrelser er stor". Noget af en erkendelse, ja vel nærmest en indrømmelse. Træerne vokser dog ikke ind i himlen. Lidt længere nede på siden fremgår det, at udbud må forventes på lidt længere sigt, og et større udredningsarbejde skal igangsættes. Formålet er at skabe en samlet strategi med klare udviklingsmål for jernbanen, hvor det er afgørende, at togpassagerernes behov imødekommes bedst muligt, og der fortsat sikres ordentlige vilkår for medarbejderne. Sidstnævnte var så det glade budskab. Hvad ordentlige vilkår for medarbejderne er, og hvordan de sikres, blafrer i vinden, men let bliver det ikke, hvis kontraktens næsten 10 siders krav til virksomheden og dens medarbejdere skal indfries. Krav som f.eks.:

- Større trafikomfang: 10 % flere togkilometer, bl.a. via udnyttelse af den nye bane fra København til Ringsted, som sikrer flere afgange i den sjællandske regionaltrafik og fra 2021 et lyntog mere pr. time København – Aarhus. Omvendt overdrages regionaltrafikken i Nordjylland og på Grenåbanen til henholdsvis regionalt ansvar (NT) og letbanedrift. IC Bornholm indstilles og en analyse af muligheden for at overdrage DSB's drift af Lille Syd til Region Sjælland iværksættes.
- Flere siddepladser: Op til 25 % flere pladskilometer bl.a. via bedre udnyttelse af materiellet
- Kunderettidigheden: Forsinkelser som vægtes op imod passagertallet i det forsinkede tog og dermed siger noget om, hvor mange der påvirkes – skal i kontraktperioden øges fra 81,3 % til 88,7 %
- Kortere rejsetid: I takt med at infrastrukturen forbedres skal DSB reducere rejsetiden. Målet er en stigning i den gennemsnitlige køreplanshastighed på knap 6 km/t fra 2015 til 2024
- Tilfredse kunder: Kundetilfredsheden må ikke falde og kundetilfredshedsmålinger skal fremover laves af Forbrugerrådet i stedet for af DSB selv
- Takster: DSB skal overholde det såkaldte taksstigningsloft, og videreføre de eksisterende rabatordninger til pensionister, m.fl. Omvendt får DSB frem over mulighed for at sprede passagerne mere jævnt over døgnet ved at indføre differentierede priser på pladsbilletter.
- Internet i togene: Der skal være god internetdækning i alle tog på statens jernbanestrækninger. Pengene hertil er allerede bevilliget via Togfonden.dk
- Kystbanen: Skal indtil videre drives som en integreret del af DSB, og større samkørsel med den øvrige sjællandske regionaltrafik skal undersøges. Kontrakten giver dog mulighed for genudbud af Kystbanen med 2 års varsel.
- Nye el-tog: Der indkøbes nye el-tog efterhånden som flere strækninger elektrificeres. Der skal til regionaltrafikken indkøbes el-togsæt eller lokomotiver (til dobbeltdækkervogne). Og der skal købes lyntog til den fremtidige timemodel, jf. Togfonden.dk. Indkøbene indregnes i DSB's økonomi, hvor afskrivningerne til være en betydelig belastning.
- IC4 / IC2: Indfasningen fortsætter, og togsættene

anvendes principielt i fjerntrafikken (IC-tog) indtil de er afskrevet, hvorefter også IC-togene skal køres med eltog.

· Analyse af DSB's organisering: En mere konsekvent opdeling af trafik og myndighedsopgaver ønskes. Målet er på sigt at gøre DSB til et såkaldt trafikselskab. Altså en udbyder at jernbanetrafik (i kontrakten kaldet "Movia på skinner"). I kontraktperioden skal DSB sørge for, at togdrift (Operation og Vedligehold) adskilles fra produktionsapparatet (Materiel, stationer, billetter, mv.)

· Der gennemføres en udbudsanalyse: Den skal sigte frem mod 2030, hvor al togtrafik kan være udbudt. Analysen skal tage afsæt i brugernes behov, og det skal sikres, at der fortsat er en attraktiv, brugervenlig og sammenhængende togtrafik. Og positivt for os, skal udbuddene indeholde relevante arbejdsklausuler, der sikrer ordentlige vilkår for medarbejderne.

· Trafikken i Midt- og Vestjylland genudbydes (DSB har imidlertid for længst meddelt, at de ikke ønsker at byde, hverken på dette udbud eller evt. andre (senere) udbud i Kongeriget)

Sidst, men ikke mindst. Leverer DSB ikke tilfredsstillende i forhold til operatørrettidighed og effektiv anvendelse af de økonomiske midler, kan aftalen opsiges helt eller delvis i 2020. Det skal her bemærkes, at operatørrettidigheden (de forsinkelser DSB er ansvarlige for) skal forbedres med 1,5 % i løbet af perioden, og at alle forsinkelser på 3 minutter eller derover medregnes. Det samme gælder for aflysninger, der ikke er varslet senest 72 timer før. Ligeledes forudsættes effektivitetskravet at være stigende, og effektivitets målet vil blive fastsat for perioder af 3 år ad gangen.

Hele "herligheden" koster staten 41,4 mia. kr. i kontraktens 10-årige løbetid. Også heri ligger der en alvorlig udfordring for DSB og virksomhedens medarbejdere, idet kontraktbetalingen i perioden – trods de mange ovennævnte krav – falder fra ca. 4,2 mia. kr. pr. år i 2015 til ca. 3,9 mia. kr. pr. år i 2024.

Her på redaktionen er vi uheldigvis ikke i besiddelse af en krystalkugle, men et realistisk gæt er nok, at de mange krav med alt overvejende sandsynlighed vil blive en meget stor mundfuld, ikke bare for virksomhedens drift, men også for den enkelte medarbejder.

Foto: Lars Andersen

Ole Bang – lokalgruppeformand i Fredericia

Af: Jesper R Pedersen, redaktionsudvalget

Denne gang har Det Blå Blad været i Fredericia for at hilse på den lokale tillidsmand Ole Bang. Ole er 48 år og bor sammen med sin kone og to børn, som lige straks er på vej til at flytte hjemmefra – børnene altså. Mange kolleger vil sikkert huske Oles far, Palle Bang, der var en meget afholdt og nu pensioneret lokomotivfører og kørelærer i Fredericia, samt skribent i Det Blå Blad.

Der er mange fortilfælde, hvor stillingen som lokomotivfører er gået i arv i familien. Var det også sådan for dig, at du altid gerne har villet være lokomotivfører?

Nej, det har faktisk aldrig være min langsigtede plan, at jeg skulle søge ind til banen. Jeg er uddannet klejnsmed og var det samme sted i sytten år. Da det lukkede, var jeg kortvarig et andet sted, og så en dag spurgte min far, om det ikke var noget at søge ind som lokomotivfører. Han må jo have ramt mig på en dag, hvor min dømmekraft var svækket, så det endte jo altså med, at jeg søgte ind og startede som lokomotivfører i 2009.

DSB er et sted, hvor man er ny mand M/K i firmaet i minimum de første 25 år af sin ansættelsestid, så det er hurtigt, at du er havnet som lokalgruppeformand. Var det heller ikke planlagt?

Det vil vist være at omgå sandheden, hvis jeg svarede ja til det. Jeg blev først valgt til arbejdsmiljørepræsentant og kom senere i lokalgruppebestyrelsen på et tidspunkt, hvor Birger Naver var formand. Han havde siddet på posten i en lang periode og havde været ansat længe i DSB, så han havde stor erfaring og viden. Da den daværende næstformand Johnny Petersen valgte at trække sig efter mange års tro tjeneste for først LPA og senere LPO DSB, så overraskede Birger mig ved at spørge, om jeg var interesseret i at blive næstformand. Det havde jeg ikke lige set komme, men jeg takkede ja vel vidende, at jeg kunne læne mig op ad Birger og den øvrige bestyrelses store erfaring og viden. Kort efter kongressen i 2012 underrettede Birger mig om, at han havde fået nyt job som lokomotivinstruktør, og så pegede pilen pludselig på mig.

Du tog imod udfordringen og blev lokalgruppeformand. Det må have været en stor mundfuld. Hvordan har det været at overtage efter en erfaren rotte som Birger og arve nogle af hans udvalgsposter?

Det tog da noget tid at finde fodfæste, for det var jo ikke en længere forberedt overtagelse af formandsposten. Heldigvis har jeg en rigtig god, flittig og dygtig bestyrelse – det har været guld værd, især på det lokale plan. Som formand er det med at finde sin egen personlige stil, hvor man er tro mod sig selv. Det tager lidt tid at finde sin stil, men jeg har aldrig følt, at der har været en forventning om, at jeg skulle være Birger 2.0. Jeg har hele tiden været bevidst om, at jeg ikke havde Birgers enorme baggrundsviden, så der har været nogle ting at læse op på.

Nu nævner du selv det lokale arbejde. Har I nogen særlige lokale udfordringer?

Jeg ved ikke, om man kan kalde det en udfordring, men nok mere nogle lokale forhold, som kræver særlig opmærksomhed. Fredericia er et depot, hvor der er en stor del terminalarbejde. Det betyder, at arbejdsopgaverne er af meget forskellig karakter, men også at depotet er spredt over et større geografisk område. Først og fremmest er det en fordel med afvekslingen i hverdagen. Stor afveksling betyder dog også, at lokomotivførerne får nogle præferencer i forhold til de arbejdsopgaver, som de bedst kan lide at udføre. Nogle vil helst køre tog, andre helst have terminalture og andre igen helst lidt af hvert. Det stiller selvfølgelig nogle krav til, hvordan vi får skruet turene sammen. Efter min mening gælder det om at fordele tingene, så flest mulig bliver tilfredse med deres arbejde.

Spydige tunger kunne måske finde på at sige: "Hvis man prøver at gøre alle glade, så ender man med, at ingen bliver det". Er det en risiko?

Måske, men det er en risiko, som jeg er villig til at tage. Jeg synes, at alle skal have en del af kagen. Tag nu for eksempel vores feriesøgningssystem. Her har vi lavet nogle markante ændringer inden for de senere år. Jeg synes ikke, at det tidligere system var retfærdig, og det åbnede op for noget, som man nærmest kan kalde en feriebytningssortbørs. Der er nok nogle, som havde bedre vilkår under det gamle system, men det er min opfattelse, at flertallet nu er mere tilfreds og får mere gavn af det nye system. Når jeg ser tilbage på min tid som formand, så er jeg glad for at have været med til at forny og forbedre vores feriesøgningssystem. Ferie- og turvalg er to ting som betyder rigtig meget for lokomotivførerne, og jeg ser det som en kæmpe fordel både for lokomotivførerne og DSB, at LPO tager ansvar på det område.

Billede: Jørgen Weiss

På de lidt større linjer så sidder du i teknologiudvalget og har i den forbindelse haft en del at gøre med den (måske) kommende erstatning for vores lokomotivfører PC – nemlig den meget omtalte iPad. Lokomotivførerne er begyndt at tvivle på, at den nogensinde bliver taget i brug. Er du ligeså pessimistisk?

Nej ud fra de meldinger, som jeg har fået, så kommer den i brug til efteråret. Jeg er sikker på, at opgavens omfang har overrasket folkene i IT, men jeg er stadig optimist.

Hvordan har det været at være med i sådan et projekt?

Det har været spændende og udfordrende. En ting jeg ikke havde forudset var, hvor svært det var at finde et fælles sprog at tale med IT folkene og på den måde få teori og praksis til at mødes. Hvis vi ser på ledelsen, så tror jeg de har fået optimismen sat lidt for højt efter implementeringen af iPad ved S-tog. Forskellen er bare, at de ved S-tog gik fra papir til iPad i et hug, og hele udviklingen er sket med iPad for øje. Hos os har det været papir – PC – iPad. Det er især overgangen fra vores kendte pc-løsninger til iPad, der har voldt mange problemer. Så vidt jeg er orienteret, så er der stadig store udfordringer forbundet med f.eks. at printe fra iPad. Som sagt er jeg stadig optimist, men også meget spændt på udviklingen, og jeg vil lade andre om at melde en dato for ibrugtagning ud.

På trods af, at du ligger i den lettere ende af ancienitetslisten, så har du dog stadig oplevet at være ansat i firmaet, mens der stadig var noget, som med rette kunne kaldes medarbejdertilfredshed. Hvordan har du oplevet de senere år?

Det har været meget sørgeligt at være vidne til. Med fare for at lyde gammeldags, så synes jeg faktisk "uartig" er et meget dækkende ord for den behandling tog- og lokomotivpersonalet har måttet lægge ryg til. Efter min mening har personalet gennem IFO-aftalen vist vilje til at levere i forhold til at forbedre DSB's økonomi og effektivitet. Jeg har altid oplevet både tog- og lokomotivførerne som pligtopfyldende, engagerede og servicemindede, men det er tydeligt, at ledelsen ikke deler denne opfattelse, for ellers ville de vel ikke møde os med denne meningsløse kontrolkultur, mistro og mangel på respekt. Det slår igennem nu, og det er tydeligt at mærke, at motivationen, selv hos de største ildsjæle, er ved at forsvinde. Det er ikke sjovt at være vidne til. Bortset fra materiellets ringere stand, så har lokomotivførernes daglige arbejde i store træk ikke forandret sig væsentligt, mens jeg har været ansat, så det store fald i medarbejdertilfredsheden må komme et andet sted fra. Tilliden til den øverste ledelse er væk, hvilket man også kunne se på tilmeldingen til det seneste dialogmøde her i Fredericia. Der var én lokomotivfører tilmeldt, og af den grund valgte Anders Egehus ikke at dukke op. Folk føler bare, at de bliver mødt med varm luft. Hvis ledelsen havde haft en intention om at forbedre medarbej-

dertilfredsheden efter de seneste to katastrofale MTA'er, hvorfor starter de så sådan en heksejagt, som vi har set i forbindelse med Service på DSB'sk? Hvis vi skal have medarbejdertilfredsheden tilbage, så bør ledelsen starte med at behandle medarbejderne, som de voksne og ansvarlige mennesker de er – som noget der har værdi for firmaet og ikke som en byrde.

En anden ting, som jeg har mødt stor undren og frustration over, er, at togdrift ikke længere er et kerneområde i DSB's nye strategi. DSB er hovedsagelig kendt, på godt og ondt, som det selskab, der fragter folk rundt i tog i størstedelen af Danmark. Hvis ledelsen ikke udviser et ønske om eller vilje til at kæmpe for at fortsætte med at udføre den opgave, hvordan kan vi så som medarbejdere have tillid til dem – især når vi jo ved at opgaven skal udføres, og at det er os, som kommer til at gøre det? Men hvis vi ikke længere skal være en del af DSB, så løser det selvfølgelig problemet med den dårlige MTA.

Tak for din tid og fordi du ville give os lidt indsigt i dit arbejde som tillidsmand i Fredericia. Vi kan høre, at du desværre slås med mange af de samme frustrationer og udfordringer, som vi hører om andre steder fra. Held og lykke med det lokale arbejde fremover. Det skal blive spændende at følge om din optimisme i forhold til iPad'en holder stik – hvis problemerne med iPad'en da bare var de største vi havde, så så mange ting lysere ud.

Nedsat bremseevne MF – status igen, igen…

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

Som opfølgning på artiklerne i Det Blå Blad 6-2014, 1-2015 og 2-2015 vedr. nedsat bremseevne på litra MF (IC3) kan LPO DSB supplere med følgende:

DSB's interne rapport, den såkaldte årsagsanalyse, blev den 27. maj fremlagt for "Workshoppen", som består af en lang række nøglepersoner fra DSB Sikkerhed, DSB Vedligehold, DSB Operation, Sikkerhed og Arbejdsmiljø, LPO DSB, m.fl.

Rapporten fastslår, at MF bremserne overholder relevante normer og krav. Test har imidlertid vist, at togsættet i flere tilfælde kun akkurat ligger inde for grænseværdierne.

Workshoppen diskuterede bl.a. derfor en række forslag, som i kombination, eller hver for sig, kan medvirke til at minimere antallet af afvigelser / hændelser med litra MF. Flere af forslagene er i LPO DSB's optik endog meget interessante, f.eks. i forhold til efteruddannelse, mv.

Den endelig rapport, inkl. anbefalinger til tiltag, f.eks. omkring kommunikation og tilbagemeldinger til lokomotivførerne, udsendes snarest.

Der pågår i øvrigt fortsat i DJ regi et arbejde i forhold til Trafikstyrelsen og Banedanmark Sikkerhed. Desuden afventer LPO DSB fortsat en tilbagemelding fra DSB Sikkerhed i forhold til den aftalte gennemgang af samtlige sager med nedsat bremseevne MF med såvel kolde, som varme bremser (del af den tidligere aftalte 6 punkts plan).

Og husk så! Uanset der nu er skabt mere klarhed over sagen om nedsat bremseevne litra MF, er det fortsat meget vigtigt, at lokomotivførere som oplever nedsat bremseevne ved kørsel med MF, indmelder dette i Synergi.

Lokalgruppe København har i længere tid spekuleret på, hvad de dog skulle gøre af alle de fine bøger, der er blevet lagt i deres postkasse…

Hvad får man, hvis man sætter nogle årbøger ind i den store sammenhæng?

Fundamentet til en dejlig bænk!

Lokalgruppe København takker sine sponsorer for bidragene til den nye bænk på LPO kontoret

Rigtige kvinder er lokomotiv-førere!

Tine er 48 år og lokomotivfører hos DSB. Når Tine kører tog, er der fokus på:

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

I lige præcis den rækkefølge...

Rigtige kvinder kører tog – det er helt sikkert!

Foto: Jenik Langsted

Nekrolog—Jan Klostermark Nielsen

Af: Maiken Tomlinson

Den 19. april modtog Lokalgruppe Kalundborg den sørgelige nyhed, at vores alle sammens gode kollega, Jan Klostermark Nielsen, var afgået ved døden. Jan var kort tid forinden blevet opereret for kræft.

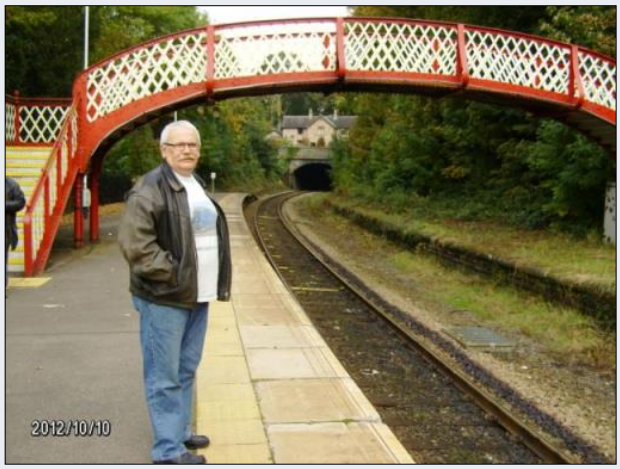
Jan eller "Kloster", som han blev kaldt af kolleger i daglig tale, blev ansat som stationsbetjent i DSB d. 13. maj 1984, og blev "omklassificeret" til lokomotivfører d. 1. september 2003. "Kloster" var en meget stolt og ærekær lokomotivfører, som dog også bestred andre funktioner på depotet såsom "alt-mulig-mand" og grillmester. Dette gør, at vi til stadighed, dagligt, bliver mindet om vores gode, gamle kollega. For når vi møder ind, går vi forbi læskuret, hvor der altid blev grillet ved diverse begivenheder på depotet, og indenfor har vi både den hylde, "Kloster" satte op til togpersonalet med påskriften: TOGFØRERBÆRBARELEKTRONIKOPDATERINGSHYLDE, og ved siden af denne, på døren ind til personalelederne, sidder skiltet med OPTAGET / LEDIG. LAVER NADA.

Ord som hyggelig, altid hjælpsom, og et gennemført rart menneske går igen, når man taler med kolleger om Klostermark, og han var altid god for en snak om "stort og småt". Til gengæld var han heller aldrig bleg for at kalde "en spade for en spade", et "kuglehoved for et kuglehoved", eller for lave lidt sjov i gaden!

Jan var også næsten altid fast deltager på depotets studieture, udflugter og sociale sammenkomster, og han kom tit et smut forbi, selvom han havde fri eller holdt ferie. Enten for at snakke med sine kolleger, eller fordi han syntes, at vi andre også lige skulle have glæde af hans evner indenfor madlavning.

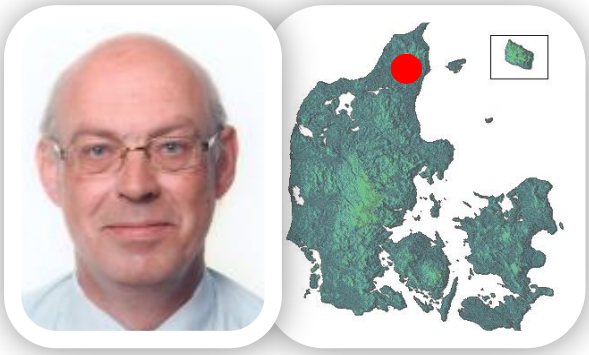
Den 24. juni i år ville "Kloster" være fyldt 65 år, men sådan skulle det ikke gå. Han er nu dybt savnet af utallige kolleger, både fra Kalundborg og i andre dele af DSB!

Vores tanker i denne svære tid går til Jans børn - Æret være Jans minde.



Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Jensen

Nordjyske Jernbaner

Så nåede vi så vidt. Det er nu helt officielt, at Nordjyske Jernbaner (NJ) overtager driften af de regionale tog i Nordjylland fra Skørping til henholdsvis Hirtshals og Skagen. Driften overdrages, i skrivende stund, fra 1, august 2017, og i den forbindelse har der været afholdt informationsmøder. Et med ledelsen fra DSB d. 1. juni og et med ledelsen fra NJ d. 8. juni.

Der var planlagt to møder med DSB d. 1., et om formiddagen og et om eftermiddagen. På mødet om formiddagen var der et meget stort fremmøde af interesserede lokomotivførere. Om eftermiddagen var der lidt færre, men alt i alt en meget stor interesse for, hvordan fremtiden kommer til at tegne sig her i det Nordjyske. Det fremgik af mødet, at depotet i Frederikshavn lukker pr. 1. august 2017, og at alle lokomotivførere overflyttes til depotet i Aalborg. Samtidig oplyste DSB, at man fra NJ havde modtaget et ønske om at overtage 30 lokomotivførere. Kan de 30 mand findes, vil det betyde, at antallet af lokomotivførere på Aalborg depot vil passe til den produktion depotet skal præstere til den tid.

Så kom mødet med NJ d. 8., et møde om formiddagen og et om eftermiddagen. Også her var der et stort fremmøde af interesserede lokomotivførere. De mødte en ledelse fra NJ som i den grad var i øjenhøjde med os, lyttende og på ingen måde afvisende over for kritiske spørgsmål. Ledelsen i NJ har et ønske om, hurtigst muligt, at få sikkerhed for at have det nødvendige antal lokomotivførere på plads til opstarten 1. august 2017. Derfor kommer her nogle vigtige datoer i den forbindelse. Senest d. 15. August 2015 ønskes en forhåndstilkendegivelse fra de lokomotivførere, som ønsker at køre for NJ. Det skyldes, at NJ allerede d. 31. august skal starte på planlægningen af uddannelsen af de lokomotivførere, som måske skal ansættes udefra. Og i september måned 2016 ønsker NJ at tegne endelige kontrakter med de DSB lokomotivførere som ønsker overflytning til NJ. Hvis du går med tanker om at flytte, kan du se overenskomsten, samt arbejdstidsregler, mellem DJ og NJ på Dansk Jernbaneforbunds hjemmeside. Ligeledes er du velkommen til at kontakte en af os fra bestyrelsen. Husk at enhver henvendelse behandles i fuld fortrolighed og kommer ikke til DSB's kendskab.

Personalia

Den 10. april modtog vi beskeden om, at tidligere lokomotivfører i Frederikshavn, Henning Thomsen, efter længere tids alvorlig sygdom var afgået ved døden. De kolleger fra Frederikshavn som fulgte Henning, kan berette om en fantastisk tapper mand, som affandt sig med sin skæbne og som bevarede sin integritet og humor til sidste åndedrag. Vi vil alle huske Henning for hans retfærdighedssans og evne til at se en sag fra alle sider, og for den fantastiske humor han besad. Æret være Hennings minde.

Arrangementer

Her i foråret har festudvalget afholdt to arrangementer, som begge satte deltagernes evne til at absorbere væde på prøve. Det første var et smagnings-arrangement, hvor det var nuværende og tidligere kolleger som præsenterede deres evner udi den ædle kunst at frembringe ØL.

Efterfølgende var der et arrangement med en udflugt til Göteborg, med færge forstås, hvor det var det "strålende" vejr som var den største udfordring. Alt i alt to glimrende arrangementer som lover godt for det nu-

Lokalnyt

værende festudvalgs muligheder for genvalg på næste generalforsamling.

Det var alt for nu, rigtig god sommer til alle…

Aarhus

Af: Lars K Andersen

Nu er sommeren over os. Ja, det siger kalenderen, men temperaturen har ikke været i det gavmilde hjørne endnu.

Vi har desværre mistet en forhenværende lokomotivfører, Jens Otto Brandt, der d. 30. april tabte kampen mod kræften. Jens var gennem alle årene en rigtig god kollega, som ikke var bange for at hjælpe andre. Det var derfor forfærdelig at modtage beskeden om hans alt for tidlige død. Rigtig mange kolleger deltog i hans begravelse og selvfølgelig var LPO's fane med. Vi, der havde planlagt en lille studietur til Tyskland i samme uge som begravelsen foregik, mindedes Jens Otto helt i hans ånd, holdt et minuts stilhed, løftede glasset for Jens og tænkte på ham, som den gode kollega han var. Æret være Jens' minde.

Studieturen fra Aarhus depot gik i år til Düsseldorf. Vi var 25 deltagere, heraf to pensionister. Vores tur bød blandt andet på rundvisning på Siemens togfabrik. Det er her, vores MQ tog er fremstillet. Stor var vores forundring, da vi spurgte vores rundviser om, hvorfor man ikke kan leverer flere MQ til Danmark. Hans svar var: "bestil og vi bygger". Så DSB's fortælling om, at de ikke vil, eller ikke kan, bygge flere MQ tog er ikke rigtig. Vi var også på en fantastisk tur til Wuppertal, hvor der er en 13 km lang svæve togbane. Efter en rundvisning var vi på en køretur, og den foregik selvfølgelig i KAISERWAGEN. Vi var også ude at spise på en restaurant, som ligger i en nedlagt kommandopost. Maden var fantastisk og øllet var uovertruffen. På vejen tilbage fra kommandoposten mod stationen, skulle man gå ca. 3 km i et lille naturområde. Stor var vores forundring, da vi sidst på aftenen gik hjemad via dette udsted. Pludselig blitzede det i hele skoven, og man kunne få den tanke, at en skuespiller måske havde forvildet sig derud. Men nej, det var såmænd vores kolleger, der havde fundet en hjemløs mand (tror jeg nok), der havde lagt sig på en bænk (han var nok lidt træt).

Selv om vi havde lagt turen på det tidspunkt, hvor de tyske lokomotivførere strejkede, fik det ikke større betydning for turen. Vi nåede hele programmet og fik kørt rigtig mange togkilometer. Dog måtte der lige justeres lidt på hjemturen, da der ikke kørte tog mellem Ham-

Foto: Jan Lu

Lokalnyt

burg og Padborg. Dette blev løst ved at tage over Niebüll. En stor tak skal lyde fra redaktøren til Planlægningsudvalget – super tur.

Den 30. maj havde LPO og DSB inviteret Aarhus depot, inkl. familier, en tur i Djurs Sommerland. Hele 110 personer valgte at bruge denne dag på det skønne Djursland med efterfølgende grillarrangement. Det hele veltilrettelagt af Hans Friis. Selv om at vejrguderne ikke helt var med os denne dag, tror jeg alle nød turen.

Lejlighedssange hører måske ikke til her, men alligevel syntes jeg den her skal ud til alle også for at vise, at påkørsler ikke altid er sørgelige. Historien foregår mellem Horsens og Hedensted i en BR 605 på vej til Padborg, og med lokomotivfører Poul B Andersen, Aarhus, bag førerpinden. Det skal bemærkes, at selv uden E-læring kunne Poul selv sørge for, at efterfølgende tog, som overhalede ham i Hedensted, afventede de lokalrejsende, som var med i hans tog.

Mel: Rapanden Rasmus.
Tekst: Ukendt forfatter

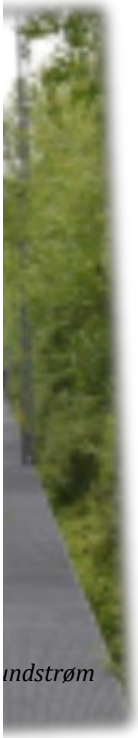
Lokofører Poul fra Bjerringebro
Kørte en tur der var alt andet en go'
Anden for vognen blev træt af sit liv
"der er en ledning i den vil jeg hiv"

Poul tog ATC'en og fremad det strøg
Anden sad foran og følte sig sløj
Men ih hvor de gloede da Poul kom for sent
Men rapanden foran og uden ATC'en

Onde tunger fortæller, at Poul fik sprængt and da han kom hjem.

PS! Har prøvet at skrive et indlæg uden engelske udtryk. Learning er for eksempel et forbudt ord i mine indlæg. Hvorimod OK er OK, da OK betyder overenskomst :-)

Med disse få ord fra Aarhus vil jeg ønske alle en god sommer.



Fredericia

Af: Ole Bang

Vi har i Fredericia efterlyst en ny lokalredaktør til Det Blå Blad, men endnu har ingen meldt sig, så bestyrelsen må igen selv til tasterne med lidt lokalstof.

Året startede med 2 x 25 års jubilæum, Dennis Ravn og Michael Jørgensen, som vi ønskede tillykke med dagen den 1. januar. Og når man har jubilarer, er der jo også nogle, som går hjem efter lang tid på arbejdsmarkedet. Børge Lund, Erling H. Kristensen og Jeff Nielsen har valgt at gå på pension. Erling brugte sidste arbejdsdag med lidt godt til maven sammen med kollegaer i Vejlevejsbygningen, hvor Jeff derimod ønskede at holde det ude på maskindepotet. Han syntes, at det var der, han havde

Lokalnyt

brugt mest tid de sidste 20 år. Vi ønsker dem alle tre et godt otium.

Henrik Rosenfelt har længe haft ønske om at prøve kræfter med noget andet, så han har også forladt os. Vi ønsker ham held og lykke i det nye job.

Derudover har vi en medarbejder, som har benyttet flytte-bytte ordningen, nemlig Kasper Rune Rasmussen, som har lavet en bytning med Brian Roldhave fra Odense, som ønskede at komme tilbage til Fredericia. Vi ønsker Brian velkommen, og tak til Kasper for tiden i Fredericia.

Fra DB Schenker har vi fået tilgang af en gammel kending, nemlig Jan W. Møller, som ønskede at komme til at køre med passagerer frem for gods. De fleste kender jo nok Jan fra hans tid i godsafdelingen. Velkommen tilbage under fanerne til dig også.

Den 1. maj var der varslet fællesmøde for LPO medlemmer i Kongens Have i Odense, og herfra var vi 9, som tog af sted med godt humør og med lidt kildevand i posen. Det var første gang LPO lavede sådan et fællesarrangement i Odense, og bestemt ikke sidste gang, tror jeg. Vi mødtes med gode kollegaer fra nær og fjern, humøret var højt fra starten, og trods enkelte dryp fra oven, blev dagen en kæmpesucces. Mon ikke at de, som ikke deltog denne gang, har hørt om, hvad de gik glip af, og derfor stiller op til næste år. Datoen kender de jo allerede.

Der har også været afholdt "MUS" samtale i Kolding sammen med arbejdsmiljørepræsentanten fra Fredericia. Mødet drejede sig dog ikke om selve arbejdsmiljøet, men derimod om omgivelserne. Der blev fra arbejdsmiljøets side talt med store bogstaver om forbedringer. Løsningen blev fundet på et nemt grundlag, et par musefælder de rigtige steder kunne løse problemet, og alle blev tilfredse.

Vi har i Fredericia indført permanent elektronisk feriesøgning, så fremadrettet kan alle se, hvad der er ledigt efter endt sommerferiesøgning, det samme er gældende for vinterferien. For de personer som helst selv vil møde op, er der afsat 2 minutter til hver medarbejder til søgningen, som forgår på LPO kontoret. Til en orientering blev juleperioden lukket ved nummer 66 og nytårsperioden ved nummer 102. Det var de fleste godt tilfredse med.

Man kan nu fremadrettet se sine særlige ydelser for den enkelte dag. Gå ind på ferieplanlægning siden, print mv. for enkeltdagsvalg (fanen ude til højre), derefter optjent sportler pr. tjeneste, skriv derefter måned samt år, og tryk derefter på print. Er der problemer med at få dette til at virke, så kontakt Ferieudvalget.

Med disse ord er der kun tilbage at ønske Jer alle en rigtig god sommer.

Kalundborg.

Af: Maiken Tomlinson

Først en sørgelig besked her fra Kalundborg. Vores gode kollega, Jan Klostermark Nielsen, gik bort d. 19. april, hvilket efterlod depotet i en tilstand af sorg og chok, idet vi alle gik og troede, at han blot skulle komme sig efter en nyligt overstået operation. Desværre gik det ikke sådan. En stor tak herfra til alle de kolleger, der var mødt op i kirken for at sende Klostermark godt afsted!

Personalesituationen.

Lige som det hele begyndte at se lyst ud for bemandingen i Kalundborg (vi nåede at være oppe på 39 lkf i nogle måneder, inkl. 4 under uddannelse), gik det pludselig den anden vej, og ved udgangen af april, var vi igen nede på 36, idet 2 kolleger sagde op, og én desværre gik bort. Det betyder naturligvis, at det p.t. er noget af et puslespil for både driften og tjenestefordeleren at få tingene til at hænge sammen. Og jeg tror bestemt også, at vi alle gerne

Lokalnyt

vil hjælpe til, hvor vi kan. Her er det bare også vigtigt at tænke på, at så længe det hele kører, og tjenesterne bliver dækket (bl.a. ved at folk sælger deres fridage), så ender vi nemt med at skyde os selv i foden. For hvorfor ansætte flere folk, når det hænger sammen med den bemanding vi har? Jeg vil derfor gerne lige komme med et par påmindelser:

HUSK at der kun må planlægges med 15 timers overarbejde pr. måned.

Hjælper du ved at tage en tjeneste på en fridag, er det en rigtig god idé, at få fastlagt en ny fridag (som du ønsker) med det samme.

Hold øje med, om du – hvis du kører i reserven – er på vej til at overskride normtiden sidst på måneden. Det kan være svært at holde øje med, men du er velkommen til at kontakte mig for hjælp, da jeg har muligheden for at slå det op.

Og husk nu for guds skyld at overholde samtlige hviletids- og pauseregler – til hver en tid!!

Det er vigtigt for mig at pointere, at jeg ikke skriver disse ting, fordi jeg ønsker at erklære "krig" mod nogen, eller for at gøre livet surt for hverken driften eller tjenestefordeleren. Målet er at prøve at forhindre, at vi ender med, at kolleger bliver kørt for hårdt, og for at gøre opmærksom på, at vi er underbemandede her i Kalundborg.

Vinterferievalg.

Vinterferievalget blev afholdt d. 13. maj i "god ro og orden"! Det var første gang, Kenneth Geier og Lars Fly stod for valget, men det blev klaret uden problemer. De fleste fik det, de ønskede, og der var da også nogle stykker, der gerne bare ville gemme deres ferie, og se hvad der er ledigt, når vi kommer længere hen på året.

1.maj i Odense.

Vi endte med at være 3 fra Kalundborg, der drog til Odense for at fejre 1. maj, og i betragtning af, at der kun var 8 fra København, må det siges, at vi var ganske godt repræsenteret! Tak for et super godt arrangement. Jeg indrømmer gerne, at jeg aldrig har været til 1.maj møde før, men dette var bestemt oplevelsen værd, og der er ingen tvivl om, at jeg/ vi gerne vil bakke op om det igen til næste år – forhåbentlig med nogle flere deltagere herfra!!

Mørkøv.

D. 20. maj 2015 lød overskriften i Ekstra bladet: "Togkatastrofe forhindret i sidste øjeblik". Dette skyldtes en hændelse i Mørkøv dagen før, som jeg hverken kan eller vil gå i detaljer med her. Jeg vil blot gerne påpege, at Ekstra Bladets opgave er at sælge aviser, deraf overskriften! De to tog var ikke i nærheden af at støde sammen!

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

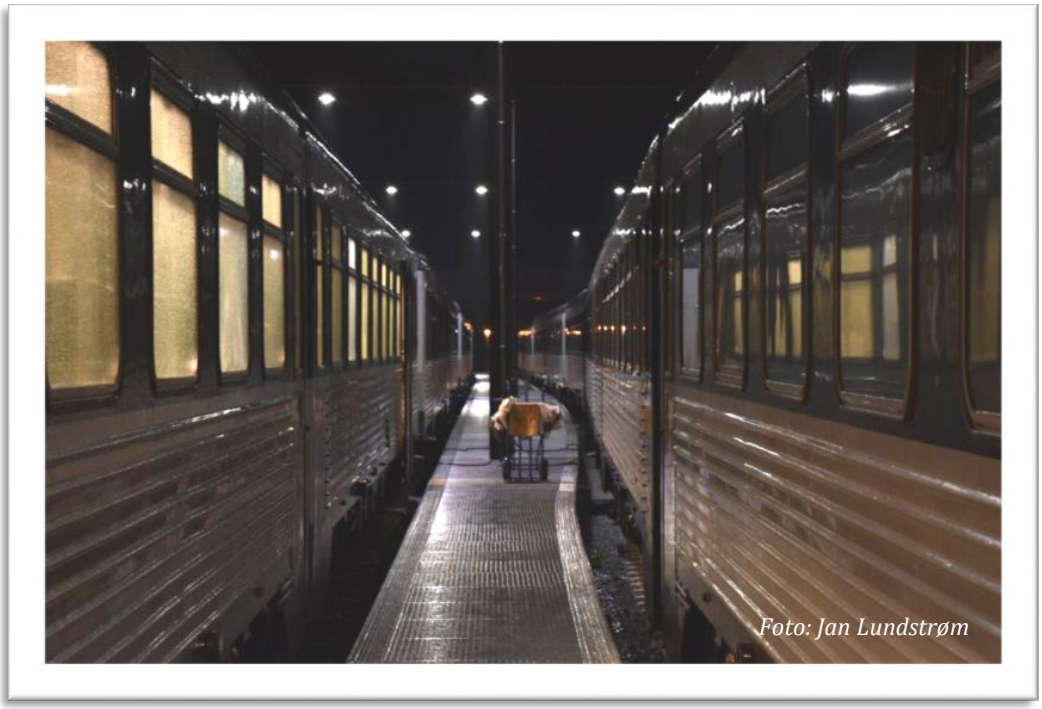
København

Faktum er, at når man kører tog på en bane som Nordvestbanen, så vil der være en risiko for, at to tog kan ende i samme spor, da vi ikke har nogen overvågning (ATC) på banen, for at forhindre sådanne hændelser. Da den store ulykke skete i Regstrup i 1998 (ingen dødsfald til følge), blev det meldt ud, at det var af høj prioritet, at banen fik ATC… 17 år senere er dette stadig ikke sket!

Tjenestefordelingen.

Vi har – igen – fået en ny tjenestefordeler, Susanne Vinkelgaard. Vi byder Susanne velkommen, og håber inderligt, at vi kan få et godt samarbejde op at stå, så vi snart kan få lidt ro på den efterhånden noget hårdt prøvede reserve! Pga. personalesituationen bliver alle vores problemer dog ikke løst, blot ved at få en ny tjenestefordeler, men ved at vi nu igen har "vores egen", håber vi på at kunne få skabt noget gensidig forståelse og respekt. Selvfølgelig skal driften hænge sammen, men det skulle hjemmefronten og det sociale liv udenfor arbejdet altså også meget gerne! I skrivende stund er der to dage til vores personaleleder og undertegnede skal mødes med tjenestefordelingen for at få afdækket, hvilke problemstillinger vi har, og prøve at finde en måde at komme videre på. Et møde, jeg ser meget frem til, da vores nuværende situation ikke er særlig holdbar.

Til sidst ønsket om en rigtig god sommer til jer alle!



Af: Ebbe L L Drögemüller

Velkommen til vores nye direktør.

Lokalgruppe København vil her i det første nummer af Det Blå Blad, med ny kaptajn ved styrepinden, gerne benytte lejligheden til at byde Flemming Jensen velkommen i DSB. Vi håber, at bekendtskabet bliver gavnligt for både DSB og Flemming Jensen, men så sandelig også for virksomhedens medarbejdere. Det ville være lyv at sige, at der i lokalgruppen er blevet grædt mange tårer over udskiftningen på denne post. Vi har i lokalgruppen hørt mange gode ting om vores nye direktør, om han kan leve op til dette, vil tiden vise. Vi vil i lokalgruppen selvfølgelig kun bedømme vores nye direktør på de ting, han får lavet, og måderne og metoderne han får lavet det på. Her er det så positivt, at der er så mange emner at tage fat i og rette op på. Så der er mange muligheder for, at Flemming Jensen bliver en succes i

Lokalnyt

DSB, hvis han altså selv vil.

Service på DSB'esk.
Her kort før deadline på dette nummer af Det Blå Blad, er der også deadline for 1. modul af service på DSB'esk. Det har været ganske sjovt at følge udviklingen over de seneste 3 måneder. Kors hvor er der lagt meget energi i at få lokomotivførerne til at lave service på DSB'esk. Både fra de lokale gruppeledere, men også fra vores chef, Rolf Møller Pedersen. Tænk hvad der kunne have været udrettet, hvis den samme energi havde været brugt på at løse nogle af dagligdagens problemer. F.eks. udskiftning af diverse defekte møbler, lamper, sikring af korrekte arbejdssedler, kontrol af rengøringsstandarden osv. Dette er desværre ikke så vigtigt som service på DSB'esk. Det er lokalgruppen selvfølgelig uforstående overfor, men må blot konstatere, at sådan er virkeligheden i et projektstyret DSB.

Nyhedsbrev.
I det seneste nyhedsbrev fra ledelsen i DSB Drift F&R, kunne man læse en artikel fra en bekymret kollega. Han var bekymret over sikkerhedsniveauet hos sine kolleger. Hvis der er nogle lokomotivførere i København, der går med samme tanker, håber bestyrelsen i lokalgruppe København, uden at skulle pege fingre af nogen, at de vil henvende sig til den faglige organisation med deres bekymringer. Måske vi kan sætte tingene i perspektiv eller bringe tankerne til de rette fora. Vi har selvfølgelig respekt for den enkeltes ret til at ytre sig. Vi håber dog bare, at vi kan holde kritikken af egne kolleger internt i den faglige organisation. Ofte er der flere sider af samme sag og flere måder at anskue en problemstilling på. Lokalgruppen ser ikke et faldende sikkerhedsniveau hos lokomotivførerne, men vi ser en virksomhed, som presser sine medarbejdere mere og mere. Dette kan måske også være en af årsagerne til det stigende antal hændelser.

1. maj i Odense.
Fredag den 1. maj havde LPO DSB inviteret til 1. maj arrangement i Odense. Det var en flok forventningsfulde lokomotivførere fra København, der tog med på turen til Odense og lad os bare slå fast, det var et flot og godt arrangement, der var stablet på benene. Stor ros til arrangørerne skal lyde fra lokalgruppe København. Vi kommer helt sikkert igen næste år. Også stor tak til alle de lokomotivførere fra landets øvrige depoter, der havde fundet vej til Kongens Have. Det var rart at mærke fællesskabet og sammenholdet på tværs af landet.

Vinterferievalg.
Den 12. og 13. maj blev der afholdt vinterferievalg i lokalgruppen. Ca. 2/3 af depotets lokomotivførere havde valgt at aflevere en ønskeseddel på vinterferie. I år var vi tilbage til gamle tider igen og som sædvanlig lukkede jul, nytår og påske ved vinterferievalget. Der var nogle få som ikke fik ferie, da der var overtegnet i den ønskede periode og jf. den nye ferieaftale skulle vi ikke længere tvangstildele ferie. Et tilbagevendende problem, som vi desværre ikke kan løse i lokalgruppe regi er, at alle lokomotivførere får en mail fra ferieplan ved afslutningen af ferievalget, uanset om de har fået eller søgt ferie eller ej. Dette er en del af ferieplanssystemet, og om det bliver ændret, ved vi desværre ikke. I skrivende stunde er der blevet åbnet for enkeltdagsvalget frem til og med 1. maj 2016. De kolleger, der har afleveret en ventebogsansøgning efter ferienummer, er ligeledes lagt i ferieplan.

Indmelding af fejl på lokaler mm.
Lokalgruppe København har startet en ny procedure op for indmelding af fejl og mangler på møbler, lokaler, omgivelser, osv. i vores område. Proceduren går i al sin enkelthed ud på, at der sendes en mail til sodrift@dsb.dk (Servicecenter Øst) og samtidig sendes en kopi af fejlindmeldingen til lokalgruppen, evt. som Cc. på mailen. Her beskrives kort, hvad fejlen består i, og at den selvfølgelig ønskes rettet hurtigst muligt. Proceduren har den indbyggede fordel, at lokalgruppen kan holde styr på indmeldingerne og hvis bare tingene bliver ordnet, er der ingen problemer med det. I modsat fald har vi dokumentationen, hvis det skulle blive nødvendigt. Det skal præciseres, at alle indmeldinger skal skrives i et ordentligt og sobert sprog. Indførelsen af proceduren er ikke kritik af medarbejderne i servicecenteret. De laver alt det, de kan nå. Måske er der bare nogen, der har pålagt dem for mange opgaver på samme tid, eller har glemt nogle opgaver i planlægningen. Så oplever du fejl på møbler, lamper, kaffemaskiner, lokaler, toiletter, IT udstyr osv. så skriv en mail til sodrift@dsb.dk med Cc. til lokalgruppen.

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere og deres familier en god og varm sommer.

Lokalnyt

Nykøbing F

Af: Finn Rasmussen

Ja jeg ved godt at, jeg har skrevet om udflytningen før, men nu får I også sidste afsnit om udflytning/ sammenlægning. Det er nu blevet hverdag på depotet, og de fejl og mangler der har været, er stort set blevet løst. Onsdag den 13. maj var der så indvielse af vores nye fælles opholdslokaler (lokomotiv- og togpersonale). Anette Haugaard, Rolf Møller Pedersen og Marianne Mygind var ankommet i løbet af formiddagen, så formand Brian og jeg havde lige mulighed for et lille uformelt møde med Rolf inden indvielsen som skulle begynde klokken 12. Det var Annette Haugaard der havde fået den store ære at klippe den røde snor over, og derefter blev indvielsen fejret med sandwich og sodavand. Da alle havde fået noget at spise, blev der afholdt medarbejdermøde, hvor man kunne stille spørgsmål til Annette, Rolf og Marianne. Spørgelysten var stor. Det var emner som internethastighed, rygning på perron, skal vi ikke køre med BR605 længere, DSB's overskud, korrigerede ture, fælles tjenestefordeling, tilløb til ulykker, navn på anden person ved taxikørsel, reservationer, ny direktør, forsinkelser – vente på kyst bane og, tognummer på arbejdsseddel ved klargøring. Og så ville Henrik Eriksen gerne have den gamle klimajakke tilbage på uniformsprogrammet. Han demonstrerede i fin stil, hvad fordelen var ved den gamle klimajakke, frem for den nye.
Der var en god dialog, og jeg tror, at alle fik noget med hjem fra mødet, og at de tre chefer fik et indblik i, hvad der rør sig på vores depot, og hvilke udfordringer og problemer vi har i dagligdagen.

Her i foråret er vi i Nykøbing startet på ny efteruddannelse i tysk infrastruktur, hvor en del af den afsluttende prøve skal besvares på tysk. Vi har nok været en del, der var lidt betænkelig ved tanken om at skulle svare på tysk, men det har været ubegrundet, for alle har indtil videre bestået.

Det var hvad jeg havde at berette om denne gang, så nu vil jeg bare ønske alle en rigtig god sommer.

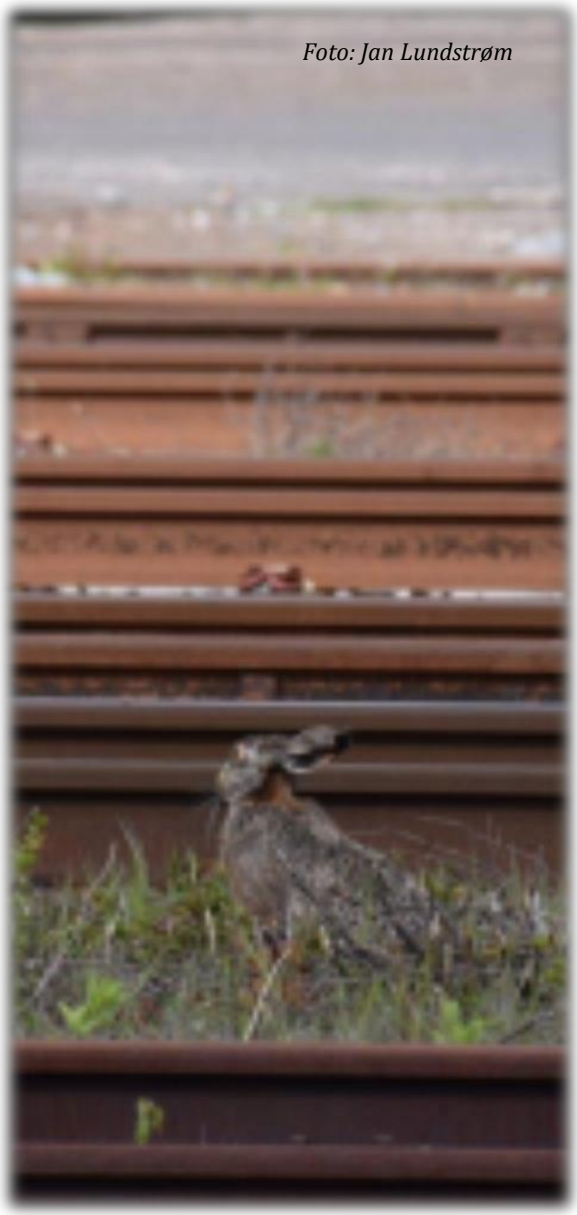


Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Liv på banen

Natten til den 28. april kolliderede dagens sidste tog på Lille Syd fra Roskilde med en gravemaskine lige før Herfølge. Heldigvis slap føreren af gravemaskinen med lettere skader og de øvrige implicerede slap chokerede fra hændelsen. Hvordan et tog kunne få signal ud i et spor, hvor der foregik arbejde er op til Havarikommissionen at undersøge, men det er med til at understrege, at der er en øget fare ved alt det arbejde, der i øjeblikket foregår på og ved jernbanen.

Ved brobygning arbejdes der flere steder på begge sider af sporet med en kran placeret på den ene side. På Lille Syd blev et lokomotiv fra DB Schenker ramt af en nedhængende kæde fra en sådan kran. Heldigvis var der ingen last på kæden, så DB Schenker "slap" med en knust rude.

Mange steder arbejdes der tæt ved sporet, nogen steder er der sat hegn op, andre steder er der en synlig vagtmand, men der er også steder, hvor det ser ud til man ser mere "afslappet" på det hele. Og hvor tæt på sporet må en stor gravemaskine arbejde, og skal der sættes sporspærretavler op ved en sporspærring? Og hvad med krøjestop?

Derfor ønsker vi en letforståelig forklaring af grundtrækkene for de gældende regler.

Mange gange føler vi, at vi kører i en gråzone, vi kender ikke reglerne for arbejde i og ved spor samt i sporspærringerne. Vi ønsker hverken at agere politi eller arbejdstilsyn, men det er os der sidder forrest, og vi kan ikke foretage en undvigemanøvre, kun bremse toget og eventuelt skynde os ud af førerrummet.

Og én ting er sikkert, der bliver ikke mindre aktivitet på og langs vore baner de kommende år. Nyt signalsystem, elektrificering og flere spor samt højere hastighed vil medføre et historisk højt aktivitetsniveau.

Trætte MR-tog

Det må have været en prøvelse at være passager på Lille Syd i maj måned. Gentagne sporspærringer og signalproblemer hvortil kommer vores trætte MR-tog. Ofte har der manglet køreklare tog i Næstved, så de tog, der skal køre med to sæt er kun kommet af sted med et sæt, andre tog er helt blevet aflyst. En af grundede er sporarbejdet på Fyn, der gør det lidt mere besværligt at udveksle MR, men det er vores indtryk kvaliteten af togene falder hurtigt!

Noget kunne dog tyde på, at tiden med MR på Lille Syd langsom rinder ud, og måske kan vi næste nummer af Det Blå Blad løfte sløret for hvad afløseren bliver!

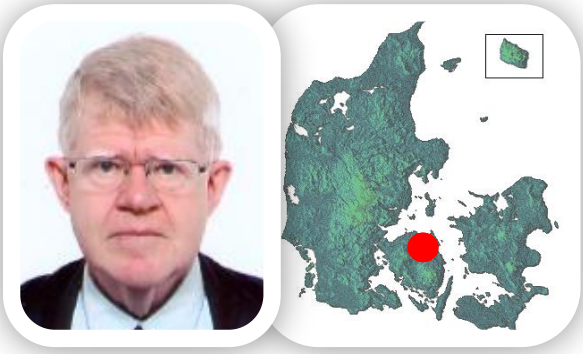
Kollegatur

Der arbejdes på at arrangere en kollegatur til Hamburg sidst i september måned.

Foto: Lars Andersen

Lokalnyt

Odense



Af: Ole Stuhr Hansen

Velkommen til et nyt afsnit af "Halløj i æteren", en reality-serie produceret af Banedanmark med DSB som hovedsponsor og med medlemmer af Dansk Jernbaneforbund – ikke Dansk Skuespillerforbund – som medvirkende. Der er nemlig tale om ægte doku-drama.

Aftenens afsnit starter i førerrummet på et IC-tog på vej over lavbroen i vestlig retning.

Togføreren ringer op: "Kan du hjælpe med en ambulance i Odense – vi har en herre, der er ved at gå i chok, og det vil nok gå hurtigere at få ham på OUH, hvis han bliver hentet i Odense frem for i Nyborg."

Lokomotivføreren: "Selvfølgelig – jeg kalder FC."

FC lederen: "Roskilde, det er ...."

Lokomotivføreren: "God aften, det er ... i tog ... – kan du skaffe en ambulance ved ankomst til Odense?"

FC lederen: "Nej, det er jeg bange for, jeg ikke kan. Det skal helst være lokalt."

Lokomotivføreren: "Nå, ok. Vi finder ud af noget."

Efter at være kommet til perron i Nyborg, ringer lokomotivføreren til kommandoposten i Odense, hvor vi plejer at kunne finde en praktisk løsning af problemerne i samarbejde med den lokale stationsbestyrer. Men nej:

Stationsbestyreren: "Det er jeg ikke meget for – det skal gå via driften."

Forbløffelsen hos lokomotivføreren er kraftigt stigende? Men det skal blive værre – meget værre:

Driftslederen: "Driften, det er ..."

Lokomotivføreren: "Hej, det er ... i tog ... Vi skal bruge en ambulance ved ankomst til Odense. En passager er ved at gå i chok."

Driftslederen: "Det kan jeg desværre ikke hjælpe med. Det er togpersonalet, der skal ringe til driften."

Lokomotivføreren: "Hvad siger du? De har ellers nok at gøre med at holde liv i passageren."

Driftslederen: "Ja, men sådan er det. Det har noget at gøre med, at det er dem, der er tæt på hændelsen, der skal beskrive situationen og passagerens tilstand."

Lokomotivføreren: "Så vi kan ikke engang selv fordele opgaverne mest hensigtsmæssigt i en presset situation?"

Driftslederen: "Nej."

Behøver jeg nævne, at det er en noget forbløffet lokomotivfører, der må overbringe togføreren den nedslående melding over det interne samtaleanlæg?

Nu endte det hele godt. Det lykkedes for togpersonalet at holde liv i passageren, der ved ankomsten til Odense var kommet sig så meget, at han selv kunne stige af toget. Men gad vide, om det er en person med kendskab til vilkårene i virkelighedens verden, der har været ind over den regel?

Næste afsnit af "Halløj i æteren" tager udgangspunkt i en anden regel, der er med til at forpeste arbejdsdagen for lokomotivpersonalet, nemlig stationsbestyrerens pligt til at kalde os op for at få en forklaring på, hvorfor vi er forsinkede – undskyld, efter planen, hedder det jo på DSB'sk.

I øjeblikket hersker der dog nærmest radiotavshed, hvad forsinkelser angår. Det skyldes de mange sporarbejder, hvor FC godt er klar over, at det er Banedanmark, der er årsag til de kaotiske tilstande med overklippede lyslederkabler og spontane skinnebrud.

Men i foråret var der så mange sammensparede frustrationer blandt kollegerne i Odense over de evindelige radioopkald, at det rejste en veritabel "shitstorm" af mailindlæg. Jeg skal undlade at gå i detaljer, men et fælles træk i indlæggene påpeger det uhensigtsmæssige i, at

Lokalnyt

vi skal beskæftige os med noget sekundært – at snakke om rettidighed – mens vi er dybt koncentreret om det primære: At bevare vores høje sikkerhedsniveau ved førerbordet, mens vi søger at indhente tid. Og så har vi altså ikke brug for flere kilder til distraktion, herunder mere "Halløj i æteren", end højst nødvendigt. Så i den sammenhæng er det velgørende, at LPO har genskabt fokus på den gode lokomotivmandsgerning.

Det tredje afsnit af "Halløj i æteren" udspiller sig i de førerrum, der er udstyret med den nye type strækningsradio. Ifølge introduktionskurset hed det sig, at man bare skulle kalde op, så ville man automatisk komme i forbindelse med den relevante fjernstyringscentral (FC) eller kommandopost. Men allerede efter et par dages praksis stod det klart for Banedanmark, at det nok ville være relevant at udsende et par rettelser til betjeningsvejledningen. Som det lød fra en stationsbestyrer en af de hektiske dage: "Vi er ved at indhøste eksempler på fejl. Hvilken knap trykkede du på? Jeg henter lige brugsanvisningen, så jeg kan følge med".

Et af de mere eksotiske eksempler på fejl viste sig, da en kollega i Jylland fik fat på FC Øresund ved at trykke på den ene opkaldsknap og en kommandopost et sted på Sjælland ved at bruge den anden knap. Remiserygter siger, at Banedanmark i starten havde indkaldt fejlretningsfolk 24-7, og edb-folkene var angiveligt udstyret med hængekøjer, så de kunne sove i serverrummet klar til at genstarte de genstridige computere.

Men de nye radioers lydkvalitet kan der ikke klages over. Stationsbestyreren kan høres klart og tydeligt, ligegyldigt om vedkommende sidder lige inden for stationsgrænsen eller i den anden ende af landet.

Her på lokalredaktionen pusler vi med en idé til et kommende afsnit af "Halløj i æteren". Vi vil lade den nye radio afprøve af tre eksterne konsulenter, der er vant til at arbejde hurtigt og træffe beslutninger i pressede situationer, en pilot, en skibsfører og en tv-producer. De vil givetvis dumpe radioen alene på dens middelmådige layout. Alle tre faggrupper er nemlig vant til apparater, der er designet til intuitiv betjening. Det opnår man bl.a. ved at skabe god plads mellem knapperne, ved at placere dem logisk og ved at udstyre dem med tydelige piktogrammer. Men sådan er vores radio ikke. Hvilket egentlig ikke kan undre, eftersom man angiveligt har valgt den billigste model.

Men selv om der således er rigeligt at blive frustreret over, er der næppe en sammenhæng mellem disse frustrationer og en kraftigt stigning i antallet af lokale lokomotivførere, der forlader etablissementet. Siden sidst har vi sagt farvel til Gert Suckow. Samtidig har Skjold Blach kørt sin sidste tur. Den 1. juni har Brian Roldhave forladt os til fordel for en fremtid hos kollegaerne i Fredericia. De har så i stedet sendt Kasper Rune Rasmussen den anden vej. Held og lykke til de, der forlader os og velkommen hjem, Kasper.

God sommer…

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Bornholm, Bornholm, Bornholm…

Odense-kollegernes årlige cykeltur til Hammershus er gået hen og blevet en solid succes. For to år siden var vi to, sidste år var vi fem, og i år var deltagerantallet vokset til 14.

Konceptet er enkelt: Frikortet dækker tog og færge til Rønne, blot vi køber en pladsbillet. I Rønne lejer vi cykler, tramper til Hammershus – og tager hjem igen. Der er tale om en hyggetur, ikke et cykelløb, men alligevel kom det bag på nogle af de nye deltagere, at der undervejs mellem Hasle og Vang er en række udfordringer i form af stigninger og nedkørsler på mellem 12 og 24 procent. Som kompensation er der dog indlagt pitstop, hvor der kan indtages diverse forfriskninger og udveksles røverhistorier.

Idémanden, Bjørn Jensen, introducerede oprindeligt turen som en endagsudflugt: "Skal vi ikke se, om vi kan nå at cykle til Hammershus på en fridag?" Det gjorde vi så – Bjørn og jeg – tog af sted fra Odense ukristeligt tidligt med tog 100 og var hjemme igen sent samme aften. Det gav seks timer på Bornholm. Bjørn mente imidlertid, der var basis for at arrangere en egentlig udflugt med overnatning. Samtidig blev deltagerkredsen udvidet, hvorefter kolleger både blandt togpersonalet og lokomotivførere fra andre depoter blev inviteret til at være med. Overnatningen blev henlagt til en dejlig campingplads i Sandkås sydøst for Allinge med en formidabel udsigt over Østersøen.

I år brillerede Tine Thrane med sine kulinariske talenter og fremstillede en aldeles fremragende æggekage til hele cykelholdet. Menuen blev indtaget med øl og snaps, så oven på dagens anstrengelser var der basis for at få en god nats søvn. Næste dag indtog vi en lækker morgenbuffet på campingpladsen og satte kursen mod Rønne, bl.a. på en cykelsti anlagt på tracéen af den tidligere bane mellem Allinge-Sandvig og Rønne. Det bragte os gennem Kleven, en spektakulær sprækkedal med stejle klippeformationer og frodig vegetation, bl.a. orkideer, til begge sider.

Vi havde fantastisk vejr på turen. Regnen var ophørt, og det var klaret op et par timer inden, vi ankom til Rønne. Begge dage havde vi tørvejr, og regnen begyndte først igen ca. 90 sekunder efter, at vi havde afleveret den sidste cykel til udlejningsfirmaet og gik ned til færgen... Hvor heldig kan man være?

Til sidst en stor tak til Bjørn, som dog selv måtte melde forfald til årets tur.

Lokalnyt

Foto: Arne Phillip

Længere spor

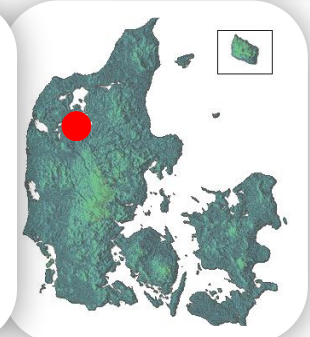
I Struer har vi fået forlænget spor 8 og 9, så vi kan parkere flere eller længere tog

Studietur Warszawa

Så har der været afholdt studietur til Warszawa. Vi kørte med tog fra Struer mandag morgen og var i Warszawa sent om aftenen. En lang togtur i godt selskab.

Foto: Ole Stuhr Hansen

Struer



Af: Tommy Balle, lokalredaktør

Så sker der noget i Struer

Arriva havde arrangeret en tur til Thisted Bryghus, hvor vi fra DSB var inviteret. Først med tog til Thisted, hvor der var bestilt bord på et spisested. Bagefter til bryghuset med rundvisning og efterfølgende smagning af forskellig øl. Og så ellers tilbage til Struer igen. En fin og hyggelig aften

Næstformanden i deres fagforening hentede os på hotellet, og fulgte os til et af deres depoter, hvor vi blev vist rundt. Depotet var meget gammelt, men godt vedligeholdt, og med rigtig mange ansatte. En del af området var indhegnet og med vagter. Det var det område, deres nye Pendolino tog var på. Inden vi kom ind på det område, skulle vi iføres hjelm og sikkerhedsnæser på skoene. Derefter kom vi ind på værkstedet, hvor Pendolino toget blev vedligeholdt. Toget er et el-tog, som består af 7 vogne, og er 188 meter langt. Det er bygget af Alstrøm (som vi jo kender), og så kunne det faktisk køre fra dag 1! Der er i øvrigt Alstrøm selv, der står for al service og reparation af togene i de fine bygninger.

De havde to simulatorer, hvor vi fik lov at prøve den ene. Simulatoren var bygget som et førerrum, der kunne vippe, så det blev så realistisk som mulig. Sjov oplevelse . Vi sluttede besøget af med en god frokost.

Vi var også ude at se fagforeningens hovedsæde, som de

Lokalnyt

var meget stolte af. Det var et hus de selv havde restaureret. Vi fik en snak om arbejdstidsregler og sikkerhed. F.eks. skal der være to mand på, når de kører over 130, men når vi sammenlignede arbejdstidsregler, var vores vist lidt bedre .

Der blev serveret øl, vodka og kildevand, og så skulle vi også smage deres hjemmebrændte blommevodka. Der var vist ingen, der var tørstige, da vi gik derfra.

Alt i alt en super god tur med hyggeligt samvær med gode kollegaer. Og selv om der var én, der blev rullet, gik turen rigtig godt.

1. maj

Vi var nogle stykker lokalt her fra Struer, der tog turen til Odense til 1. maj møde. Rigtig godt initiativ, som meget gerne må gentages næste år.

Tinglev

Af: Jesper R Pedersen

Kigger man i kalenderen, så skulle sommeren være i fuld gang, men kigger man ud ad vinduet, så stemmer vejrliget ikke helt med kalenderen. Sådan er det nogle gange med den virkelige verden – den retter sig ikke altid ind efter, hvad der står på papiret.

Det oplevede kørelærerne i Tinglev ved selvsyn på det seneste kørelærermøde. Her havde de besøg af Hans Jakob Sørup Jakobsen, som er afdelingsleder i Vedligehold. Han kunne berette, at 97 % af toiletterne i togene nu var fejlfri. Først troede de omtalte kørelærere, at de var vidne til et sketchindslag fra Vedligeholds personalerevy, så de slog selvfølgelig en stor latter op. Det viste sig dog, at Hans Jakob mente, hvad han sagde og stod fast på rigtigheden af de 97 %. Så forstummede latteren. Desværre har undertegnede ikke haft lejlighed til at undersøge, hvordan dataindsamlingen har fundet sted, for at man har kunnet nå det fine resultat. Hvis man har medregnet toiletterne på samtlige MR og IC4/IC2, som står hensat rundt omkring, toiletterne på materiellet på Jernbanemuseet samt nogle fladvogne lastet med alle Roskilde Festivalens transportable toiletter, så er det da måske muligt, at man kan nå 97 %. Alternativt har man måske kun målt mellem København H og Valby, for lige netop her virker forholdsvis flere toiletter end på andre strækninger. Kollegernes generelle reaktion, når man fortæller om episoden, er at sige: "Så må det være mig, der altid kører rundt med alle de uvirksomme toiletter". Vi bør både glæde og ærgre os over den høje statistiske værdi. Glæde os fordi tallet jo står i så fuldstændig latterlig kontrast til virkelighedens verden. Havde det f.eks. været 73 %, så ville det have været sværere at vurdere rigtigheden. Der er dog mest grund til ærgrelse, for vi lokomotivførere er jo ikke dummere end naboens børn, og vi ved godt, at DSB styres af tal og regneark i højere grad end sund fornuft. Medmindre den øverste ledelse har ligeså lidt tillid til deres mellemste ledelseslag, som de har til lokomotivførerne, så tager de sikkert de 97 % for gode varer. Hvad kommer det til at betyde for indsatsen mod fejlbehæftede toiletter? Ja gæt selv. Hvis der ikke sker en forbedring med toiletterne i togene, så er det jo en bombe under Service på DSB'sk. Det skal måske helt nytænkes, og det genialt gennemtænkte koncept med 3-8-10 bør jo nok ændres til 7-9-13-bank-under-bordet-og-håb-på-at-kunderne-kan-holde-sig. Det bliver spændende at se, hvordan vi skal lære dét ved hjælp af E -learning.

Nu vi er ved Service på DSB'sk, så har det desværre heller ikke kunnet undgå også at trykke stemningen på vores depot. Det har vist sig, at kollegerne ikke synes videre godt om den truende tone i de udsendte nyhedsbreve fra ledelsen, ligesom de heller ikke rigtig kan forstå, hvorfor de bliver jagtet for at lave Service på DSB'sk, når tidsfristen slet ikke er nået. Det svarer jo lidt til at arran-

Lokalnyt

gere et møde med en leder tirsdag klokken 14.00 og så stå og banke på den pågældende leders soveværelsesvindue søndag morgen klokken 4.30, mens man råber og skriger, at nu har han bare at få fingeren ud og komme i gang med at få afholdt det møde. Om Service på DSB'sk kommer til at rokke verden og få den helt store gennemslagskraft er et åbent spørgsmål, men mon ikke det har gode muligheder for at efterlade et solidt aftryk i en kommende MTA, hvis det overhovedet giver mening stadig at lave den slags?

Siden sidst har vi sagt farvel til to kolleger, som har valgt at gå på pension. Det er John H. Christensen, som er rejst til østen for at blive borgmester i Thailand, og så er det Leif Rasmussen, som nøjes med at bestyre Kliplev. Vi ønsker dem begge al mulig held og lykke med pensionisttilværelsen og takker mange gange for deres tid som kolleger ved banen.

Lokalindlæggene fra Tinglev er blevet beskyldt for at være til den sure side, så lad os slutte af med nogle glædelige nyheder. Tinglev sommerfest for lokomotiv-, tog- og stationspersonale genopstår heldigvis i år, og der skal lyde en stor tak til Lene og Errol for at genoplive det gode arrangement. Når du læser disse linjer, så er festen allerede afholdt – og garanteret med stor succes. Henrik F. Lauritzen har indkaldt til Tinglev Golf Tour i september, og det skal nok også blive fornøjeligt for deltagerne. Og så er Turgruppen ved at planlægge et turmøde i starten af september.

Rigtig god sommer til alle vores gode kolleger.

Foto: Jan Lundstrøm

Hvad vi "lærte" af Service på DSB'sk

"Før"

"Efter"