LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 5 - 2015

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ...S. 3

Oprettelse af LPO DSB lokalgruppe Helsingør ...S. 4

Integrationen af DSB Øresund i DSB ...S. 5

Hvordan var det i DSB Øresund, min gode tillidsmand? ...S. 7

EU certifikat fase 2 ...S. 8

Niels Haunstrup Christensen – lokal tillidsmand i Struer ...S. 10

Sikker kommunikation og god sikkerhedskommunikation ...S. 12

Læserbrev: Udkald for viderekommende... ...S. 14

Opslagstavlen— Lokalgruppegeneralforsamlinger 2016 ...S. 16

Nyerhvervelse, generhvervelse og opretholdelse af infrastrukturkendskab ...S. 18

LPO DSB Jubilæumsliste 2016 ...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. 10. februar 2016
Forside: "ET-togsæt på Helsingør st." Taget af Hans Morten B. Andersen
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. 15-2015 Vedr. konvertering af ikke afviklet UA, øvrig frihed, tillæg mistet frihed og overtid/merarbejde til opsparingsdage

Medlemsinformation nr. 16-2015 Vedr. anmeldelse af arbejdsskader

Medlemsinformation nr. 17-2015 God sikkerhedskommunikation?

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

MTAPV, medarbejdermøde med direktøren og milde vinde

Af: Søren Max Kristensen, områdegruppeformand

Medarbejdertilfredshedsanalysen er nu tilendebragt. Rigtig mange har valgt at svare, og der er en stigning i positiv retning på næsten alle områder. Stigningen skal ses i lyset af, at DSB lå på et meget lavt niveau, og selvom der er forbedringer i medarbejdernes bedømmelse af deres arbejdsplads, er der rigelig plads til forbedringer. Resultatet viser, at der specielt skal findes tiltag indenfor "Det daglige arbejde" og "Omdømme" Det har MTA'en sådan set vist i de sidste 10 år, så man skal nok være ansat i et konsulentfirma for at mene, at de mange penge til en sådan analyse er givet godt ud.

Vores direktør, Flemming Jensen, har været på rundrejse i det ganske land og afholdt medarbejdermøder. Det ganske land omfatter dog kun København og enkelte større provinsbyer. På møderne viser direktøren tydeligt, at der nu er en meget mere imødekommende og lyttende øverste leder i DSB. Det er positivt, også selvom Flemming Jensen understreger, at der stadig skal holdes igen med udgifterne, og at forandringernes tid er blevet en permanent tilstand. Direktøren, som har stor indsigt i sikkerhed, understreger, at sikkerhed er det vigtigste, og at vi alle har et stort ansvar for en god sikkerhedskultur.

Flemming Jensen har nu været i virksomheden siden maj. Mange gode udmeldinger er sendt ud, og mange gode hensigter er åbenbaret. 2016 må være året, hvor der så sker noget. Det er stadig ufatteligt få af de gode hensigter, som den enkelte medarbejder mærker ude i driften. Nærmest tværtimod. Her tænkes specielt på farcen vedr. iPads, hvor forvirringen råder; katastrofal snerydning første gang moder vinter viser tænder; DSB Sikkerhed som stadig ikke formår at løse selv helt simple sager, og manglende anerkendelse fra ledelsens side, når medarbejderne gør en særlig indsats.

Det er en reel risiko for, at de milde vinde ender som varm luft. Nu må der handlinger til. Handlinger som ikke kun ser godt ud i Telegades projekter og processer, men som har en ordentlig og positiv virkning ude i virkeligheden.

En rigtig positiv melding fra direktøren er, at togdrift nu igen er en del af DSB's kerneprodukt. Den tidligere ledelse anså det at fremføre tog som en ubehagelig sideeffekt af beslutningerne taget i Telegade. Det er nu ændret. En driftsmand har overtaget, og det kan lokomotivpersonalet kun hilse velkomment. Lad 2016 blive året, hvor drift kommer i højsædet, og hvor flimmer og meget dyre og fine projekter bliver afløst af rettidig omhu og faglig ordentlighed. Så skal vi nok opfylde trafikkontraktens hårde krav til DSB. Bare det sker i samarbejde, dialog og respekt for alle de hårdtarbejdende ansatte i DSB. Uanset hvor i DSB man så tjener sit daglige brød.

Med dette håb for 2016 ønskes alle en god jul og et lykkebringende nytår, og husk den gode lokomotivmandsgerning:

⇒ Sikkerhed

⇒ Materielhåndtering

⇒ Rettidighed

⇒ Kundeservice

Altid i netop denne rækkefølge

Oprettelse af LPO DSB lokalgruppe Helsingør

Af: Søren Max Kristensen

Som det nok er gået op for de fleste, så bliver DSB Øresund igen en del af DSB SOV den 13. december 2015. Siden januar 2009 har kørslen på Kystbanen og kørslen i Sverige været varetaget af DSB First og efter et par år DSB Øresund.

De 150 lokomotivførere i DSB Øresund skal derfor integreres i DSB SOV. Det betyder også, at LPO Kystbanen skal integreres i LPO DSB. For de kollegaer, der har tjenestested i København, betyder det, at de fremover hører under LPO DSB Lokalgruppe København. Det kan der læses om andetsteds i dette blad.

LPO DSB's bestyrelse havde så den opgave at beslutte, hvorledes kollegaerne i Helsingør skulle integreres i LPO DSB. Før januar 2009 havde Helsingør sin egen lokalgruppe, så det lå lige til højrebenet at beslutte, at der igen skulle være en selvstændig lokalgruppe med udsigt til Kronborg.

Beslutningen betød, at det nu var områdegruppens ansvar, at der blev afholdt en stiftende generalforsamling i Helsingør. Efter dialog med LPO Kystbanen blev det besluttet, at det var mest praktisk at få oprettet lokalgruppen i god tid inden den 13. december, også selv om lokalgruppens mandat i Helsingør officielt først kan gælde fra denne dato.

Den 8. oktober 2015 var der derfor indkaldt til stiftende generalforsamling på LO skolen i Helsingør. LPO DSB's bestyrelse havde besluttet, at det var turvalgslisten K16, der definerede, hvilke af DJ's medlemmer, der var stemmeberettigede.

På generalforsamlingen skulle der vedtages et sæt vedtægter og vælges en lokalgruppebestyrelse. Af praktiske grunde skulle der også vedtages et sæt ferievalgsregler, da det forberedende arbejde til sommerferievalg 2016 allerede skulle igangsættes i slutningen af november.

Efter kyndig ledelse af dirigenten Peter Kanstrup (venligst udlånt af LPO DSB) blev der vedtaget et sæt vedtægter. Ud fra disse blev der valgt en lokalgruppebestyrelse.

Formand:	Hans-Morten B. Andersen
Kasserer:	Pernille M. L. Rasmussen
Bestyrelsesmedlem:	Torben S. Sonne

Som tidligere nævnt, blev der af praktiske grunde også vedtaget et sæt ferievalgsregler. Efter generalforsamlingen var der middag og socialt samvær.

Helsingør lokalgruppes bestyrelse.

Fra venstre mod højre: Torben S. Sonne, Hans Morten B. Andersen og Pernille M. L. Rasmussen

Foto: Ukendt

Emner som valg af lokalt turudvalg, øvrige forslag m.m., blev ikke behandlet på den stiftende generalforsamling. Her henvises til lokalgruppens ordinære generalforsamling, som fremover vil løbe af stablen den første tirsdag i februar måned, første gang den 2. februar 2016.

LPO DSB hilser den "nye" lokalgruppe velkommen og ønsker alle tillykke med valget. Det lokale arbejde i Helsingør er allerede i fuld gang. Hans-Morten har fået sin ilddåb i områdegruppebestyrelsen i LPO DSB, og – hvis du vil vide mere om LPO Helsingør – kan du gå ind på vores hjemmeside www.lpo-dsb.dk, hvor Helsingør er oprettet under "Lokalgrupper".

Lad mig slutte denne artikel af med en stor tak til LPO Kystbanen for et rigtig godt samarbejde omkring (gen) etableringen af lokalgruppen i Helsingør.

Integrationen af DSB Øresund i DSB

Af: Ebbe L. L. Drögemüller
Lokalgruppeformand LPO København

For at starte et sted, skal vi skrue tiden tilbage til før januar 2009. Tilbage til dengang hvor kørslen på Kystbanen og til Sverige var en integreret del af DSB's produktion. Dengang var der ikke mange lokomotivførere, der kunne se det fornuftige i, at en udlicitering havde sendt kørslen til et andet selskab. Delvist DSB ejet eller ej. Alle med blot en smule indsigt og forstand på jernbanedrift kunne se, at det ville blive en svær og måske nærmest umulig opgave at løfte, uanset hvem der havde vundet udbuddet. Kernen i problemet var, at uanset hvad, skulle kørslen køres for færre penge, men med højere krav. Alt dette i et komplekst samspil med driften omkring Københavns hovedbanegård og den øvrige togdrift i Sverige.

I bagklogskabens ulideligt klare lys, kan man konstatere, at dette også var netop det, der skete, og en del af de problemer der opstod i henholdsvis DSB First og senere DSB Øresund, for en stor dels vedkommende havde rod i netop den problemstilling. Ligesom DSB lokomotivførerne tilbage i tiden før 2009 gjorde hvad de kunne, for at levere det de fik løn for, har lokomotivførerne i DSB First/DSB Øresund også gjort alt, hvad de har kunnet, for at levere så godt som muligt i alle de år, de har haft ansvaret for togkørslen på Kystbanen og over Øresund. Det er ikke her kimen til problemerne med driften på Danmarks mest komplekse strækning ligger. Lad det være slået fast med syvtommer søm, hvis nogen skulle mene andet.

Søndag den 13. december 2015 klokken 04.00, overgår DSB Øresunds produktion til DSB og selskabet DSB Øresund lukker herefter ned. Nu siger det selvfølgelig sig selv, at man ikke bare lukker et selskab og beder medarbejderne om at møde et andet sted næste dag. Især ikke hvis man samtidig forventer, at de skal fortsætte med at lave det samme arbejde frem til og også umiddelbart efter overgangen til det nye selskab. På den baggrund har processen med at forberede nedlukningen og overgangen til et andet selskab også stået på næsten lige siden det blev offentliggjort, at DSB måske igen skulle overtage driften fra DSB Øresund, som af politiske årsager ikke ville få forlænget kontrakten. Processen og forberedelsen til integrationen var således allerede godt i gang længe inden det blev definitivt vedtaget af politikerne, at DSB igen skulle overtage driften.

Nu kunne nogen måske få den tanke, at man sådan set bare skulle køre processen baglæns fra opsplitningen i 2009. Helt så enkelt skulle det nu ikke vise sig at blive. De berørte tillidsfolk i LPO DSB og LPO Kystbanen satte sig tidligt i forløbet sammen og fik lavet en råskitse og en plan over alle de udfordringer og opgaver, vi kunne se der lå foran en succesfuld integration. Det skulle viste sig at blive en temmelig lang liste. Der blev efter forslag og pres fra LPO DSB og LPO Kystbanen nedsat en arbejdsgruppe, som skulle følge integrationsprocessen på nærmeste hold. Denne gruppe bestod af både ledelsesrepræsentanter og tillidsfolk fra begge selskaber. Derudover blev der inddraget de nødvendige folk, til specifikke opgaver, bl.a. fra DSB sikkerhed, uddannelse og planlægningen. Vi tillidsfolk forstod på et tidligt tidspunkt alvoren i, at hvis vi skulle nå i mål til tiden, måtte vi arbejde målrettet og fokuseret med hvert eneste emne. Desværre havde ledelsen i starten ikke samme forståelse, for den store opgave der lå foran os. Vi skulle faktisk et stykke hen i processen, før det gik op for alle, at der ikke var nogen tid at spilde. Forståelsen fra ledelsens side af, at der faktisk var nogle deadlines, der ikke kunne skubbes (turvalg, ferievalg m.v.) var til tider noget begrænset. Af alle de emner der var på den lange liste, var der vist for øvrigt ikke mange emner, som var tilføjet fra ledelsens side, hvis der var nogen overhovedet? Dette ikke ment som kritik af ledelsen, men mere en konstatering og en bemærkning om, at uden tillidsfolkene og deres store viden om lokomotivførernes arbejdsforhold i begge selskaber, havde opgaven vist antaget en anden og måske mere kaotisk form.

Hvad er det så for nogle problemstillinger gruppen har arbejdet med? Stort set alt, lige fra tidlig udskiftning af DSB Øresund uniformer til DSB uniformer, til alle de praktiske forhold omkring flytningen til et andet/nyt selskab. Nogle af de helt store emner har bl.a. været identifikation af forskelligheder i regler, og hvordan man fik ensrettet reglerne frem til skiftet, uden at alle mand skulle på en længere uddannelse. Ligeledes har indplaceringen i DSB's EUM forløb også været en af knasterne, der måtte omkring en dispensation i Trafikstyrelsen (TS) for at komme på plads. I DSB Øresund har man kørt efteruddannelse hvert eneste år i enten en enkelt litra eller sikkerhed. I DSB kører vi som bekendt en 3 årig efteruddannelsespakke (EUM), hvor vi får efteruddannelse i alle erhvervede litra og sikkerhed samt EVAK. Et spørgsmål som mange har spurgt om i forhold

til dette er. "Kunne man ikke bare sende alle lokomotivførerne fra DSB Øresund på EUM inden overgangen så"? Svaret er, at det hverken ville være praktisk muligt, da togdriften jo stadig skulle køre i fuldt omfang, eller særligt smart. Hvis man havde valgt denne løsning ville vi for fremtiden, udover ovenstående problemstilling, også have en meget skæv fordeling af EUM hold. F.eks. skulle lokomotivførerne fra Helsingør så alle sammen på efteruddannelse samme år. Samtidig ville det selvsagt give et skævt træk på lærerkræfterne fra år til år. DSB har derfor af TS, fået 3 år til at indarbejde lokomotivførerne fra DSB Øresund i vores efteruddannelsessystem.

Nogle af de emner der ikke lod sig behandle i integrationsgruppen var bl.a. spørgsmålene om løn, overførsel af ferie/overtid og øvrige ansættelsesforhold. Disse emner skulle afklares mellem DJ og DSB. Som de fleste nok er bekendt med, gik disse forhandlinger ikke bare glat igennem. Dette resulterede i, at de informationsmøder der var indkaldt til den 22. september, desværre måtte aflyses i sidste øjeblik, da DJ og DSB ikke kunne blive enige. Ledelsen mente nu nok, vi kunne have afholdt møderne alligevel, men LPO DSB stiller ikke op til et møde, hvor vi ikke kan svare på elementære spørgsmål såsom løn og ansættelsesforhold. De aflyste møder betød desværre også, at vi så ikke kunne nå at informere om det forestående turvalg for lokomotivførerne i DSB Øresund. Dette skal vi selvfølgelig beklage, men de faglige organisationer lader sig ikke presse, fordi ledelsen har sovet i timen og ikke har fået aftaler på plads i tide. Nu gik turvalget trods det manglende informationsmøde, efter lokalgruppens mening, ok alligevel. Vi gjorde i alt fald, hvad vi kunne for at informere så godt som muligt på skrift og mail i stedet. Integrationen i forhold til ture og K16, er selvfølgelig også hjulpet godt på vej af, at det er de valgte repræsentanter i DSB Øresund, der selv har sammensat og opbygget turene på det fælles turseminar 23. - 24. september på Knudshoved. Overgangen til DSB bliver på den baggrund således med ture lavet af kendte ansigter og af folk der kender til lokomotivførerne i DSB Øresund. Lidt specielt for dette års turvalg, så skulle lokalgruppe København også forestå turvalget for Helsingør, da der endnu ikke var oprettet en lokalgruppe i Helsingør på tidspunktet for turvalget. Til trods for at lokomotivførerne i Helsingør skulle aflevere deres stemmeseddel i København, forløb også den del ok. Tursætningen for Helsingør blev, til orientering, overvåget af en repræsentant fra Helsingør, som ved selvsyn kunne følge, at alt gik rigtigt til. Den 8. oktober blev lokalgruppen i Helsingør (gen)etableret, så vi overlader trygt det videre arbejde med turvalg og tursætning til de gode og dygtige kolleger, der blev valgt i Helsingør. Tillykke med valget og god arbejdslyst fremover til alle.

Den 23. oktober kunne der så langt om længe afholdes informationsmøder, da DJ og DSB nu endelig var blevet enige. Det var derfor en spændt integrationsgruppe, der stillede op til 2 informationsmøder i København og 1 møde i Helsingør. Ca. 40 af lokomotivførerne i DSB Øresund nåede forbi et af møderne og spørgelysten var selvfølgelig stor. Både på møderne men også ved "korridorsnakken" før og efter. Mange emner blev vendt og de fleste fik vist svar på de spørgsmål de havde. Det var en træt integrationsgruppe, der stemplede ud efter en lang dag. Men det var nu rart endelig at være "rigtig" i gang med integrationen.

Når dette blad læses er integrationen enten meget tæt på eller allerede effektueret. I den forbindelse har alle lokomotivførere været igennem en såkaldt integrationsdag. Formiddagen har været forbeholdt DSB, repræsenteret ved de lokale gruppeledere og eftermiddagen har været forbeholdt LPO DSB, repræsenteret ved lokalgruppe København. Både formiddag og eftermiddag er for alles vedkommende foregået i et forceret tempo. Lokalgruppe København har forsøgt at give alle så mange informationer, som vi har kunnet presse ind i de 2 ½ time der har været os tildelt. Og lad os være ærlige. Vi kunne sagtens have brugt mere tid. Både undertegnede og vores lokalgruppekasserer, Brian Lars Møller, der ligeledes har stået for undervisningen i ferieregler, ferieplan, turregler osv. har været helt brugte for energi efter 2 ½ time for fuld skrue. Det har været tydeligt at se, at det opstillede program også har trukket store veksler på deltagerne. Flere har siddet med tydelige tegn på informationsoverload sidst på dagen. Skulle der være nogen, der i den forbindelse har glemt noget eller misset noget undervejs, er de selvfølgelig velkomne til at kontakte lokalgruppen.

I hele integrationsprocessen har der været behandlet mange spørgsmål og emner. Vi kan selvfølgelig ikke garantere, at der ikke efter integrationen, stadig vil være uafklarede emner, som ingen har tænkt på, selv om vi mener, vi har tænkt på alt. Sådan vil det nok altid være med så stor en opgave. Alle har haft en vilje og et ønske om, at integrationsprocessen skulle blive så stor en succes som muligt. Vi håber, at medlemmerne også vil hjælpe med til, at det sker. Vi glæder os i hvert fald i til at tage godt imod vores "nye" kolleger den 13. december og integrere dem i LPO DSB. Velkommen til.

Foto: Jan Christensen

Hvordan var det i DSB Øresund, min gode tillidsmand?

Interview med afgående områdegruppeformand,

Carsten Lehmann Hansen, LPO Kystbanen

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har gennem årene haft et rigtig godt samarbejde, med LPO Kystbanen, og har i den anledning stillet Områdegruppeformad Carsten Lehmann Hansen et par spørgsmål, om tiden i DSB Øresund og efter Øresund – her inden Områdegruppen "lukker helt ned" og bliver en del af LPO DSB.

Områdegruppeformand for LPO Kystbanen

Carsten Lehmann Hansen

Foto: Peter Kanstrup

Hvordan har det været, at være ansat i DSB Øresund?

Det har været "spændende" på flere planer. Jeg har altid holdt meget af nye udfordringer og det var udsigten til det, der fik mig med i projektet, men det stod jo forholdsvis hurtigt klart, at det forretningsmæssige grundlag var mere end spinkelt. Det betød, at opgaverne fik en helt anden karakter end forudsat og at fest og lagkagestemningen straks blev afløst af en hverdag præget af et MEGET stramt budget.

Har I som lokomotivførere følt jer som lokomotivførere ved hele DSB?

Nej, det tror jeg desværre ikke. Til gengæld tror jeg, at de fleste glæder sig til at blive det.

Hvad har været de største udfordringer for LPO Kystbanen?

I starten, hvor vi alle var ret uerfarne med det faglige arbejde, skulle vi bruge en del energi på at finde ind i rollen, og der fik vi en uvurderlig hjælp fra både DJ og tillidsmandskolleger. Senere har hovedudfordringen været, at vores virksomhed mere eller mindre frivilligt har arbejdet med et konstant underskud af kørende personale. Det har betydet, at det har været mere end svært at få fri, nogle vil nok nærmest betegne det som tæt på umuligt. Desværre har det også betydet, at en rigtig stor arbejdsmængde, er blevet udført som overarbejde, i stedet for at blive til arbejdspladser. Et forhold som vi grundlæggende er imod.

Hvad tænkte du da det blev besluttet, at sammenlægge DSB Øresund og "Store DSB"?

At et eksperiment, som startede med mange spændende visioner, nu havde nået sit naturlige endepunkt. At "festen" var ved at være slut, og man kunne glæde sig til at komme "hjem".

Hvad skal du nu få tiden til at gå med, når nu ikke længere skal lave fagligt arbejde i DSB Øresund?

Det bliver helt sikkert noget med jernbanedrift!

Det Blå Blad takker LPO Kystbanen for det gode samarbejdet gennem årene, og byder alle vore gode kollegaer velkommen til LPO DSB. Vi håber, I alle falder godt til hos os. En særlig tak til områdegruppeformand, Carsten Lehmann Hansen. Tak for opbakningen og dit bidrag til vores fælles projektet og tak for det gode samarbejde på det personlige plan.

Vi skal fremad. Sammen. Alle sammen – velkommen til hele LPO Kystbanen.

EU certifikat fase 2

Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant i EU certifikat arbejdsgruppen

De fleste lokomotivførere har nok bemærket, at der i snart 1½ år har ligget et strækningsskema til hver TIB strækning i Den Digitale Rygsæk. Skemaerne skal bruges til ny- og generhvervelse af infrastrukturkendskab. Måske tænker du, om der en sammenhæng i forhold til vores certifikater? Og måske undrer du dig over, hvorfor der pludselig skal følge sådan en mængde bureaukrati med noget, som før kunne klares med en tur som 2. mand i førerrummet og en opringning til tjenestefordeleren? Det vil vi prøve at udrede i nedenstående artikel, henholdsvis i artiklen på side 18.

Det hele tager sit udspring i Bruxelles og EU direktiv 2007/59/EF om certificering af lokomotivførere i EU. Som medlemsstat er Danmark underlagt den slags direktiver, og som følge heraf udsendte Trafikstyrelsen i oktober 2011 bekendtgørelse 985 vedr. certificering af lokomotivførere, inkl. vejledning. Fristen for implementering blev fastsat til to år. Trafikstyrelsen udsendte herefter, med virkning fra 29. oktober 2013, nye lyseblå EU licenser til alle Kongerigets lokomotivførere. Virksomhederne skulle så følge op med nye EU certifikater. Det daværende uddannelsesudvalg nedsatte en intern arbejdsgruppe, som fik til opgave at sørge for håndteringen, således der inden for tidsfristen kunne udsendes nye EU certifikater i nyt format og med rigtigt EU logo, den såkaldte fase 1. Certifikaterne blev udarbejdet og udsendt inden for tidsfristen.
Arbejdet med bekendtgørelse, vejledning, branchenormer, de eksisterende regelværker, mv. viste imidlertid, at der var et behov (som måske reelt havde været der længe?) for at få set nærmere på de infrastruktur kompetencer, der fremgår af certifikatet, eller rettere på opdelingen og de muligheder der er for til- og fravalg.

Det blev derfor besluttet at gå videre med en fase 2, hvor arbejdsopgaven først og fremmest var at sikre en mere specifik opdeling af infrastrukturkendskabet på stationer. For LPO handlede det om at sikre, at certifikatet blev sådan udformet, at den enkelte lokomotivfører kunne nøjes med at tilvælge / fastholde lige præcis den infrastrukturkendskab vedkommende havde (og brugte) på en given station. Ledelsens interesse var primært at kunne afdække manglende kompetencer allerede i planlægningsfasen, i stedet for at stå med problemstillingen ude i drift.

Med afsæt i bekendtgørelse 985, SR, mv. gik arbejdsgruppen i gang. Bekendtgørelsen, som er meget specifik omkring krav til infrastrukturkendskab på strækningen, var desværre ikke til megen hjælp for arbejdsgruppen for så vidt angår stationer. Her er SR til gengæld meget klar i spyttet, i hvert fald omkring krav til lokomotivførerens ansvar som rangerleder. For at være rangerleder skal man være lokalkendt. Jf. SR §3.11.1, betyder det, at: man har kendskab til: SIN, de lokale sporanlæg, signaler og oversigtsforhold og ved hvilke områder, der er omfattet af sikringsanlæg.

På den baggrund nåede arbejdsgruppen forholdsvis hurtigt frem til, at det ville være hensigtsmæssigt at inddele stationerne i 4 områder, defineret ud fra sikringsanlæg, eller mangel på samme:

1. Kørsel i togvejsspor, som fremgår af TIB, og som derfor naturligt tilhører strækningskendskabet
2. Rangering i spor som er omfattet af stationens sikringsanlæg
3. Rangering i stedbetjente sikringsanlæg (omstillingsanlæg)
4. Rangering i usikret område

(Nærmere beskrivelse fremgår af artiklen i Det Blå Blad 5/2013, s. 8-9)

Inddelingen efterlod en udfordring i forhold til kørsel forbi mærket "endepunkt for rangering for signal" (mærke 17.17). Passage af dette mærke betyder jo, at man forlader sporområdet, som er dækket af stationens sikringsanlæg. Sker det i forbindelse med kørsel til / fra vendespor og rangerhoveder, hvor sigtet alene er at komme "bag en dværg" for at returnere til stationen, var der enighed om, at det nok var lidt overkill, at uddanne lokomotivføreren til al infrastruktur bag mærke 17.17. En afklaringen krævede inddragelse af DSB Sikkerhed. Samtidig skulle en række administrative funktioner – herunder turplanlægningen – inddrages af hensyn til udarbejdelse og håndtering af revideret erklæringsskema og håndtering af ny- og generhvervelse af infrastrukturkendskab i forhold til kompetencerne på de enkelte depoter. Sidst men ikke mindst var der med henblik på at opnå den bedst

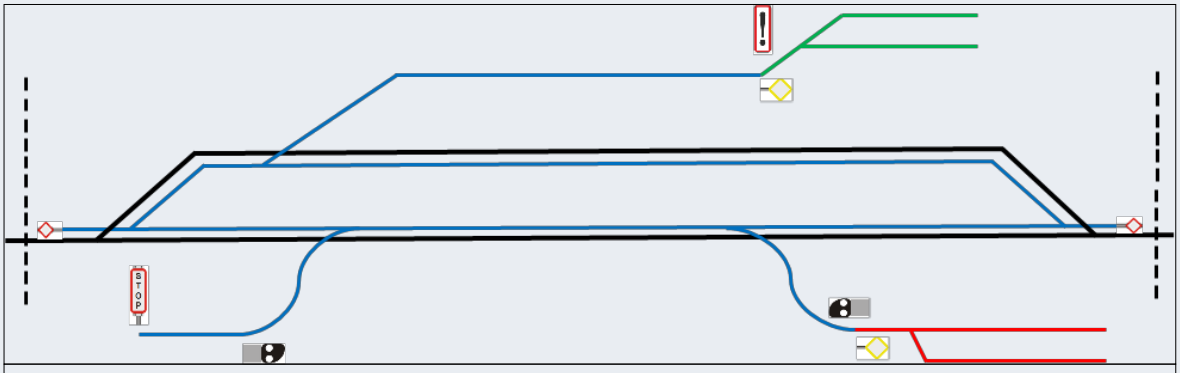
mulige kvalitet, behov for at indhente en række oplysninger og berigtigelser fra de lokale områder / grupper. Projektet blev som følge heraf noget mere kompliceret end oprindelig forventet, og da så lederen af uddannelsesafdelingen kort efter – i forbindelse med en af de mange omstruktureringer – fik andet job, sandede projektet til.

De forgangne to år har været som en tur på trehjulet cykel op ad Alpe d´Huez. LPO har stædigt, bl.a. via dialog med sikkerhedschefen, søgt at holde projektet i gang og på ret køl, alt imens opgaven ledelsesmæssigt langt hen ad vejen har været tacklet som om EU certifikat fase 2, var et uønsket stedbarn. Der har flere steder i virksomheden – uagtet opgavens alvor burde være til at få øje på ved lidt nærlæsning af bestemmelserne i bekendtgørelse 985 og kravene i SR – været meget lidt forståelse for, at man ikke har kunnet fortsætte som hidtil. Ja, på flere tidspunkter undervejs har man som LPO repræsentant nærmest siddet tilbage med en oplevelse af, at modparten mente, det hele handlede om en problemstilling opfundet af LPO for at drille. Det er selvfølgelig fornemt, hvis ledelsen har den opfattelse, at LPO har indflydelse på de direktiver, EU udsteder. Her må vi dog nok skuffe ledelsen, læserne og måske også vores medlemskreds. Det er fortsat EU der bestemmer direktivernes indhold, ikke LPO.

Uagtet fortrædelighederne er problemstillingen med kørsel forbi mærket "endepunkt for rangering for signal" langt om længe løst ved at tilknytte spor bag "Mærke 17.17" til "det blå område" (se tegning), og trods mange udfordringer er alle nødvendige data for revision af erklæringsskemaet indsamlet og påført dette. Nu venter vi så bare på iværksættelsen…

LPO ser frem til, at erklæringsskemaet langt om længe udformes sådan, at lokomotivføreren kan tilvælge, henholdsvis fastholde, præcis de kompetencer, han / hun skal anvende og vedligeholde. Vi glæder os til, at det ikke længere er den enkelte lokomotivfører ude i driften – eller for den sags skyld driftslederen som pludselig må sande, at den lokomotivfører, der er sat op til arbejdsopgaven, ikke har kompetencen – der står med problemet. Vi ser frem til, at den organisatoriske opgave løftes og håndteres i sikkerhedsorganisationen og de relevante administrative funktioner. LPO har den helt klare forventning, at EU certifikat fase 2 iværksættes fra K16, alternativt 1. januar 2016, og at indfasningen får en varighed på max. 6 md., hvorefter alle skulle være i besiddelse af et certifikat, som afspejler den enkeltes faktiske kompetencer, helt som beskrevet i bekendtgørelse 985.

Tålmodighed er efterhånden brugt op, så forhåbentlig er ovenstående på plads, når du læser dette. Og det haster for næste udfordring med implementeringen af bekendtgørelse 985, som omhandler krav til ny- og generhvervelse af infrastrukturkendskab, herunder krav om tests, trænger sig på. Du kan læse om dette emne på side 18.



Sort: Togvejsspor – en del af strækningskendskabet
Blå: Rangertogveje (dækket af stationens sikringsanlæg)
Grøn: Stedbetjente sikringsanlæg (omstillingsanlæg)
Rød: Usikret område

Niels Haunstrup Christensen – lokal tillidsmand i Struer

Af: Jesper Rodkjær Pedersen, Det Blå Blad

I dette nummer af Det Blå Blad har vi besøgt Struer og den lokale LPO formand lokomotivfører (K), Niels Haunstrup Christensen.

De færreste tror på ham, når han siger, at han er 53 år gammel og har været i DSB siden 1986, men ikke desto mindre er det altså rigtig. På trods af sit ungdommelige ydre, så er han en erfaren herre i fagforeningssammenhæng. Mantraet i DSB´s ledelse har de seneste år været, at erfaring er en klods om benet, og her er Niels lodret uenig – faktisk på grænsen til at kalde det noget forfærdelig vrøvl. For ham er erfaringen en uvurderlig hjælp i både det daglige tillidsmandsarbejde og i arbejdet som lokomotivfører og kørerlærer.

Niels Haunstrup Christensen

Lokalgruppeformand LPO Struer

Foto: Ukendt

Du havde ikke været lokomotivfører ret længe, før du kom ind i det faglige arbejde, og du er det stadig. Hvad har draget dig i den retning?

Det helt oplagte svar er selvfølgelig, at jeg synes, at det er et utrolig vigtigt arbejde, men på det personlige plan er det også spændende at være med til at præge hverdagen og få lidt mere information, end man gør som menig lokomotivfører. Jeg har bestredet de fleste poster i lokalgruppebestyrelsen i Struer, og jeg har været formand af to omgange. Første gang var i starten af halvfemserne, hvor det var et helt andet depot, end det er i dag. Dengang var vi næsten 120 mand og kørte i alle kompassets retninger. Til sammenligning er vi i dag 49 mand, og kører primært på strækning 33. Jeg har i denne omgang været lokalgruppeformand siden Jan Bech Danielsen blev valgt ind som næstformand i LPO DSB's områdegruppebestyrelse. Det har selvfølgelig været en omvæltning for lokomotivførerne i Struer, at de nu igen har fået en formand, som også kan smile (siger Niels og griner).

Lokomotivførerne i Struer har om nogen været påvirket af udliciteringen inden for jernbaneområdet. Hvordan har du oplevet det, og har du nogle ord med på vejen til de kolleger i f.eks. Aalborg som står over for noget lignende.

Vi fik en ganske lille forsmag i 2001, da godstransporten blev udskilt, men der var godskørslen i Struer minimal. Den helt store forandring kom i 2003, da Arriva overtog kørslen i Midt- og Vestjylland. 2003 er jo efterhånden en del år siden, og en ny hverdag har indfundet sig. Vores hverdag er uden tvivl blevet mere ensformig med kun MR og MF, men det bliver da brudt lidt nu, hvor alle på depotet skal i gang med IC4-uddannelsen. For mange på depotet er det jo virkelig længe siden, at de sidst har fået en ny litra.

Det er selvfølgelig en helt anden dynamik, der er i den gruppe, hvor alle kender alle, og ved hvad alle laver. Det har sine fordele og ulemper, men jeg synes bestemt vi er kommet godt igennem den udvikling, selvom der stadig er udfordringer. I forhold til de seneste knap så sjove år, hvor vi har været under et stort pres fra ledelsen, som ikke har vist os den store respekt og anerkendelse, så vil jeg godt understrege, at jeg er utrolig stolt af det sammenhold, som lokomotivførerne i Struer har udvist. Heldigvis har jeg også haft en rigtig god opbakning fra min erfarne bestyrelse.

Niels Haunstrup Christensen

Lokalgruppeformand LPO Struer

Foto: Ukendt

Til de depoter og kolleger, som står i en lignende situation, så vil jeg sige, at de skal huske også at se muligheder og ikke frygte det værste. Udnyt chancen ved at blive færre til at styrke sammenholdet. Jeg synes i hvert fald ikke, at alle dommedagsprofetierne over vores depot er gået i opfyldelse. Jeg kan dog ærgre mig over det erfaringstab, som vi har lidt ved at blive delt og også over, at nogle processer er mere træge nu.

Hvilke processer er det, og hvilke udfordringer er det, du mener, at I har?

F.eks. så kunne vi rigtig godt tænke os et moderne omstillingsanlæg i Struer, som ville være til gavn for både Arriva og DSB, men det er strandet fuldstændig, fordi man ikke kan finde ud af at dele udgifterne. Prisen for den manglende modernisering betaler lokomotivførerne med dårligere arbejdsmiljø.

Når vi er ved det med to forskellige operatører, så kunne jeg godt ønske mig et styrket samarbejde på tværs af ansættelsesforholdene. Det ville være rigtig godt, hvis vi kunne eksportere vores kampagne om den gode lokomotivmandsgerning, for det er vigtigt at alle lokomotivførere agerer ens på tværs af firmaskel, så vi kan bevare vores faglige styrke. Det kunne jeg godt tænke mig at arbejde mere for.

Den seneste trafikkontrakt har afledt en anden udfordring, da man har valgt at skære ned på de sene afgange i udkantsområderne. Hos os har man fjernet nattoget 789, og selvom det kun er et tog, har den afsmittende virkning gjort, at vi har mistet en del kørsel. Det er en bekymrende udvikling både for lokomotivførerne og yderområderne. Når sådan nogle beslutninger bliver truffet, så kan man godt føle, at der er længere fra København til Struer, end der er den anden vej.

Det Blå Blad takker Niels for, at han ville bruge lidt til på at dele sine tanker om både stort og småt. Vi ønsker rigtig god arbejdslyst med Niels vigtige arbejde for LPO DSB, lokalgruppe Struer.

Sikker kommunikation og god sikkerhedskommunikation

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

I kampagnen for den gode lokomotivmandsgerning sætter Det Blå Blad denne gang fokus på sikkerhedskommunikation, distraktion og anvendelse af vores sikkerhedstelefon, strækningsradioen.

Som det fremgår af medlemsinformation nr. 17-2015 blev der på Trafikstyrelsen sikkerhedskonference 2015 sat fokus på sikkerhedskommunikation. Hvordan går det med den gode sikkerhedskommunikation? Har adskillelsen af DSB og Banedanmark, en hverdag med mange operatører og stadig større fokus på rettidighed påvirket sikkerhedskommunikationen? De to foredragsholdere fra Banedanmark var ikke i tvivl. Sikkerhedskommunikationen trænger til et løft. Der er for meget smalltalk, og der er for ofte tvivl om sikkerhedsmeldingerne. Men selv om de to foredragsholdere gav indtryk af, at de største udfordringer ligger internt i Banedanmark mellem stationsbestyrere og SR arbejdsledere, henholdsvis førere af arbejdskøretøjer, mente de bestemt også at der var grund til at slå et slag for den gode sikkerhedskommunikation i forhold til lokomotivpersonalet.

Foto: Ukendt, http://www.raillynews.com/2013/gsm-r-systems-of-european-railways/gsmr-lokomotive/

De interne problemer i Banedanmark går jo sådan set meget godt i tråd med de problemstillinger og bekymringer omkring sporspærringer, som beskrives i redaktørens klumme i forrige nummer af Det Blå Blad. Men selv om der er grund til at synes, at det primært er "de andre", den er gal med, bør vi nok også feje lidt for egen dør. Med risiko for at generalisere, er der blandt lokomotivpersonalet tilsyneladende en tendens til at tage for givet, at stationsbestyreren altid ved, hvor man holder, blot man angiver tognummer. Uheldigvis fører den manglende geografiske angivelse, som jo ret beset er et krav, jf. SR, til misforståelser, som i flere tilfælde – og under lidt andre omstændigheder – kunne have ført til jernbaneulykker.

Selv om det i sagens natur er alvorligt, er sigtet med nærværende artikel (og til dels også LPO's kampagne) lidt et andet. Det handler nemlig mere om brugen – eller måske snarere misbrugen – af vores sikkerhedstelefon, strækningsradioen. Eller endnu mere præcist. Det handler om fokus på alle typer af forstyrrende opkald i relation til trafikinformation, disponering, kundeservice, opfølgning på forsinkelser, etc.

Distraktion er nemlig en alvorlig sag, som der – helt berettiget – er stort fokus på, både i flere af vores sikkerhedsregler, på sikkerhedskulturdage og i forbindelse med efteruddannelse. Og med god grund for distraktion er en af de hyppigste årsager til signalforbikørsler. Førende sikkerhedseksperter anbefaler da også, at opkald til lokomotivføreren, som ikke er sikkerhedsmeldinger bør undgås, eller i det mindste minimeres, under både togfremførsel og rangering. Her i Det Blå Blad havde vi i nummer 2-2015 en artikel om den store japanske togulykke, som tilbage i 2005 kostede 107 mennesker livet. Ulykken står som det klassiske eksempel på, hvor galt det kan gå, når lokomotivføreren forstyrres i en grad, hvor han / hun til sidst helt mister fokus på togfremførslen, bl.a. som følge af opkald om, hvorfor toget var forsinket. Nu skal man selvfølgelig være varsom med at sammenligne japanske og danske forhold, da kulturen er meget forskellig, men netop de såkaldte rettidighedsopkald er også hos os en kilde til både irritation og distraktion.

Man kan altid diskutere, hvornår opkald udgør en konkret risiko. Man kan til gengæld ikke diskutere om øget distrak-

tion fører til øget risiko. I det lys er det naturligvis – selv om lokomotivføreren altid er i sin gode ret til at melde fra – problematisk, at der blandt stationsbestyrere, disponenter, mv., tilsyneladende mangler en overordnet forståelse for, at deres henvendelse er sekundær i forhold til lokomotivførerens primære arbejdsopgave – at føre toget på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Lad os tage den med rettidighedsopkaldene først. Jf. SIN instruks 17.1.3 er radioen det primære kommunikationsmiddel til:

- Sikkerhedsmeldinger, jf. SR § 32
- Trafikinformation til togets personale og passagerer
- Andre samtaler mellem stationsbestyrer og togets personale

Radioen kan desuden anvendes til gennemstilling af samtaler mellem tog og almindelig mobil- eller fastnettelefon samt til udveksling af tekstmeddelelser. Sikkerhedsmeldinger har fortrinsret for øvrig anvendelse.

Udgangspunktet må derfor være, at stationsbestyreren kun kontakter lokomotivføreren om rettidigheds forhold, når vedkommende ved, at hverken stationsbestyreren selv, eller andre tog inden for hans / hendes område, har brug for strækningsradioen til sikkerhedsmeldinger. Lokomotivføreren besvarer opkaldet jf. SR § 32, stk. 2.1 ud fra en vurdering om, at besvarelse kan ske, uden det fjerner opmærksomheden fra anden sikkerhedstjeneste. Beslutter man at besvare opkaldet, og det viser sig, at der er tale om al mulig andet end en sikkerhedsmelding, er det naturligvis altid en overvejelse værd, om man som lokomotivfører vil tilvælge en sådan unødvendig distraktion, og reagere ud fra det, f.eks. ved at nedsætte hastigheden, eller alternativt holde helt stille (som det f.eks. kendes fra SR §45 (ind- og forbirangering) og §53 (La rettelse))

Og lige netop her er en ret væsentlig pointe. Næsten al distraktion er tilvalg, som man som lokomotivfører skal være kritisk overfor. Selv om stationsbestyrere, disponenter, osv. burde tage større hensyn, er det ikke dem, der har ansvaret for at sige fra over for distraktion. Det er os. Og vi har en god allieret, nemlig vores eget regelværk omkring mobiltelefoni. Her findes nogle klare regler for brug af mobiltelefon under togkørsel og rangering, som – formentlig med den intention at minimere distraktionen – allerede er tænkt ind i en sikkerhedsmæssig sammenhæng. Rettidighedsopkald, omdisponeringer, mv. kan derfor trygt henvises til den mobiltelefon alle lokomotivførere er udstyret med.

Også trafikinformation – som bestemt kan være brugbar for lokomotivpersonalet – kan af stationsbestyreren håndteres med et minimum af distraktion og uden unødig blokering af strækningsradioen, nemlig via "allekald". "Allekald" giver dels mulighed for at afpasse kørslen, dels mulighed for at formidle relevant information til togpersonale og passagerer, når det sikkerhedsmæssige arbejde i førerrummet tillader det. Faktisk kunne stort set al trafikinformation formidles uden generende opkald på strækningsradioen, da radioen jo – som nævnt i SIN instruks 17.1.3 – er udstyret med mulighed for at sende en tekstbesked, som lokomotivføreren så kan forholde sig til på et for kørslen passende tidspunkt.

Når det så alligevel ikke sker, er det måske et helt andet sted, løsningen skal findes, nemlig i sikkerhedskulturen. Ikke fordi jeg skal kloge mig unødigt på luftfarten. Men de mange procedurer og regelrette sikkerhedsmeldinger in mente, virker det bare ikke umiddelbart sandsynligt, at flyvelederen kalder en luftkaptajn nogle minutter efter take off for at få en forklaring på, hvorfor han tabte 3 minutter på at taxi ud til startbanen. Så måske er problemet i sikkerhedsarbejdet på jernbanen, at der simpelthen ikke er den fornødne respekt omkring distraktion og sikkerhedsmeldinger, hvilket bringer os tilbage til artiklens indledning og den gode sikkerhedskommunikation.

Som lokomotivførere ynder vi at sammenligne vores job med pilotens. Sammenligningen er bestemt ikke urimelig, men der er også forskelle. Umiddelbart er der behov for nogle klare procedurer for sikkerhedsmeldinger og en bedre kultur for, at disse udføres korrekt af såvel lokomotivføreren, som stationsbestyreren. Der er kun en måde at blive bedre på – ved træning. Banedanmark har allerede (jf. de oplysninger der kom frem på sikkerhedskonferencen) erkendt dette og har i konsekvens heraf indført træning i sikkerhedskommunikation i deres efteruddannelsesprogram. Og det selv om deres folk (stationsbestyrere, troljeførere, mv.) jo i udgangspunktet burde være bedre til sikkerhedskommunikation end lokomotivpersonalet af den simple grund, at de "sikkerhedskommunikerer". På den baggrund vil LPO DSB, i forbindelse med det forestående arbejde med fremtidens efteruddannelsesprogram, EUM5, argumentere for, at praktisk anvendelse af sikkerhedskommunikation (som jo var en hjørnesten i de tidligere SR test med en sikkerhedsinstruktør) skal indgå.

Og lad os så – helt lavpraktisk – slutte af med at agitere for, at man skriver de sikkerhedsmeldinger ned, man modtager. Det er ganske vist ikke et krav (endnu), men det gør det lettere at gentagne og huske sikkerhedsmeldingen.

Læserbrev: Udkald for videre-kommende…

Af: Lokomotivfører Danny Vøttrup, Odense

Jeg har netop læst Fremførings seneste nyhedsmail, hvor der står noget om lokomotivpersonalets manglende udkald i togene. Det er muligt, det kunne være bedre, men prøv så lige at læs min historie fra den virkelige verden…

Jeg rejste d. 26. november med tog 837 for at møde ind på arbejde. I Nyborg skal 837 kobles sammen med lyn 41 grundet problemer med en køreleding ved Odense. Desværre vil de to sæt ikke koble. Jeg tilbyder selvfølgelig min hjælp, men det vil bare ikke lykkes, og man beslutter derfor, at de alligevel skal køre til Odense i to afdelinger.

Banedanmark kalder ud i højttalerne på stationen: "Toget der holder i spor 1 (tog 137) er første tog mod Odense". Togføreren undersøger og får oplysningen bekræftet af Drift Vest. Han kalder derfor ud i tog 837 og får passagerne over til 137, så de kan nå deres forbindelse med lyntoget i Odense. Så langt så godt, hvis altså bare ikke lige det var fordi, at man så vælger, at tog 137 skal være sidste tog der forlader Nyborg!!!

Så er det sgu ikke sjovt at stå dér i uniform. Jeg kan godt forstå, at folk blev sure og frustreret. Og hvad kan/skal man sige til dem??? JA, svar udbedes... Kan man klage over noget, man ikke har fået? Nej, det burde man vel ikke kunne, men så alligevel, jo det kan man godt...

Jeg skal køre lyn 45 til Aarhus og står klar i spor 5 i Odense, da det er her, toget står til at ankomme. Der kommer en passagerer hen og spørger, om det kan passe, at toget kommer i spor 3??? Jeg skal lige til at sige: "Nej", da skærmene melder om sporændring. Så ja, det var rigtig nok, men hvor var udkald fra Banedanmark? En kollega fortæller, at kommandoposten i Odense ikke vil kalde ud, da opgaven nu ligger i Fredericia!

Nå, Jeg råber og skriger i spor 5, at toget er ankommet i spor 3, og at det er koblet sammen med tog 845, og at 845 (mod Syd- og Vestjylland) holdt forrest. Men var der skiltet i spor 3? Ja, det var der faktisk, men på den del af perronen, hvor lyntoget til Aarhus holdt, var der skiltet med Esbjerg og Flensborg!!! Så hvad sker der så??? 845 kører ud af Odense, mens passagererne prøver at finde ud af, hvilken del af toget, de skal med! Forvirringen gør, at vi i lyn 45 havde en del, der skulle af i Middelfart. Heldigvis fik jeg lov til at stoppe der ekstraordinært. Men hvad med dem, der ikke nåede deres forbindelse?

Jeg undrer mig over flere ting:

- Hvorfor kommer de nærmeste ledere ikke på perronen, når der er uregelmæssigheder i toggangen. Det har skete inden for normal arbejdstid?
- Hvorfor er der ingen udkald?
- Hvorfor er der ingen, der har et overblik??
- Hvorfor skal vi i den grad genere vores passagerer?
- Hvorfor kører vi fra vores passagerer?
- Kører vi egentlig tog for vores passagerer eller kører vi for at regnearkene til at passe?

Og hvorfor skal jeg læse om lokomotivpersonalts manglende udkald i togene i et nyhedsbrev, når hverken DSB eller Banedanmark kan få det til at fungere, og mislykkes totalt med at informere gud ved hvor mange passagerer???

Om nogen kan besvare min spørgsmål ved jeg ikke, men jeg har ikke lyst til et politikersvar. Jeg orker heller ikke at høre på, at driften ikke har overblikket, for det ved jeg desværre godt.

Jeg har en fornemmelse af, at DSB ikke helt forstår, hvorfor arbejdsglæden er lav, men jeg kan nu godt forstå det…

Det Blå Blad har bedt Togdrift, svare på Dannys spørgsmål, og vi har modtaget følgende svar fra Driftschef, Rolf Møller Pedersen:

Af: Driftschef Rolf Møller Pedersen

Kære Danny

Tak for dit indlæg om udkald i togene.

Ud fra dit læserbrev tror jeg, vi er enige om, at DSB fortsat skal arbejde på at forbedre vores udkald – både dem på stationen og i togene. Arbejde på at gøre dem mere korrekte, bedre koordineret og nogle gange oftere, så kunderne får en så relevant og serviceorienteret information, som overhovedet muligt – ikke mindst i uordens situationer. Det er også derfor, at Klar Besked er et af elementerne i Service på DSB'sk.

Trafikinformation er forholdsvis let, når alt følger planen. Men når der sker afvigelser, skal der træffes hurtige beslutninger, som skal kommunikeres til mange på samme tid. Vi gør det ok de fleste gange, men der sker også fejl – det kan vi desværre ikke undgå.

Jeg har fået en meget kort svarfrist på dit læserbrev. Så vi har ikke kunnet nå at undersøge i detaljer, hvad der skete i de to eksempler, du nævner. Ud fra din beskrivelse tyder det på, at meget er gået galt, og at kunderne ikke har fået korrekt information. Det bedste vi kan gøre er at samle op, finde ud af om og hvor det gik galt og lære af det. Det vil vi bl.a. gøre sammen med Trafikinformation og Banedanmark.

I dit læserbrev spørger du, hvorfor lederne ikke kommer ned på perronen, når der er uregelmæssigheder i driften. Uregelmæssigheder er et vilkår for jernbanedriften, og jeg tror, det er meget vigtigt, at vi i de situationer prøver at bevare overblikket.

Hvis lederne skal smide det, de har i hænderne, hver gang der er uregelmæssigheder, så vil der opstå huller andre steder, som kan skabe nye og nogle gange større problemer. Det bør derfor altid være en vurdering for den enkelte leder i den enkelte situation, om det giver mening at komme ned og hjælpe til på perronen.

Jeg håber, at mit svar giver lidt mening på trods af den korte svarfrist. Jeg er ikke politiker og ønsker ikke at give politikersvar. Jeg er leder i DSB, og sammen med dig, og vores andre DSB-kolleger, arbejder vi på at sikre en god togdrift for vores kunder.

Nedsat bremseevne litra MF:

Sagen vedr. nedsat bremseevne MF nærmer sig – forhåbentlig da – snart sin afslutning.

Siden vi sidst skrev om nedsat bremseevne MF her i bladet, har DSB Sikkerhed besluttet at tage MF togsættene ud af regionaltogene mellem Odense og Fredericia, som var den strækning, hvor der var indmeldt flest hændelser.

Det er naturligvis en beslutning LPO DSB hilser velkommen.

Antallet af hændelser har generelt været meget på retur, og opfølgningen på de konkrete er blevet styrket. Også det er meget tilfredsstillende.

Der er d. 17. december 2015 indkaldt til, hvad der må formodes at blive den afsluttende workshop vedr. MF bremser. LPO DSB deltager på denne workshop, og det er vores forventning, at workshoppen munder ud i en række konkrete forslag / anbefalinger, som hver for sig, eller samlet, kan bidrage til den løsning, som har været alt for længe undervejs…

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2016

Aalborg

LPO DSB lokalgruppe Aalborg / Frederikshavn afholder ordinær generalforsamling onsdag d. 20. januar 2016 kl. 13 i Håndværkernes Hus, Kattesundet, Aalborg.

Dagsorden i flg. vedtægterne.

Efter generalforsamlingen er bestyrelsen vært ved spisning, hvor også pensionister er velkomne. Pensionister bedes tilmelde sig til kassereren på tlf. 24 68 75 71

Aarhus

LPO DSB lokalgruppen Aarhus afholder ordinær generalforsamling torsdag den. 21 januar 2016 klokken 13.30 i DSB kantinen Sonnesgade 21.

Efter generalforsamlingen, vil der være spisning, som er planlagt til kl. 18:00. Til spisning, husk og tilmeld jer på stuen.

Pensionister er meget velkommen, på denne dag og kan tilmeldes på telefon: 24687751

Esbjerg

LPO DSB Lokalgruppe Esbjerg afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 26. januar 2016 kl. 14:00 på adressen:

Søndre Skadsvej 7

6705 Esbjerg Ø

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter. Forslag vedrørende vedtægter skal være bestyrelsen i hænde senest

Lørdag den 12. december 2015. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest tirsdag den 12. januar 2016.

Efter generalforsamlingen er der fælles spisning.

Lokomotivfører-pensionister er vanen tro meget velkommen til at deltage, også i den efterfølgende spisning.

Tilmeldingsliste vedrørende spisning bliver fremlagt i briefingrummet.

Jernbanegade 37 i Esbjerg. Sidste tilmelding til fællesspisningen er torsdag den 21. januar 2016. Menuen bliver offentliggjort i løbet af december 2015.

Fredericia

LPO DSB Fredericia afholder i henhold til vedtægterne ordinær generalforsamling tirsdag den 19. januar 2016 kl. 13:00.

Vi holder vores Generalforsamling samme sted som sidste år, i mødelokalerne hos 3F, Venusvej 32 i Fredericia.

Dagsorden for Generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, og da LPO er vært med lidt godt til ganen, vil der også blive hængt en tilmeldingsliste op. Tilmelding til selve generalforsamlingen og til spisningen bagefter er derfor nødvendig.

Helsingør

LPO DSB lokalgruppe Helsingør afholder ordinær generalforsamling tirsdag d.02-02-2016 kl.15:00 i Helsingørs kongelig privilegerede Skydeselskabs Selskabslokaler, Stengade 46 3000 Helsingør.

Der vil være spisning efter generalforsamlingen ca. kl.18:00. Tilmelding til spisning vil foregå via mail. hamba@dsb.dk

Kalundborg

Generalforsamling for lokalgruppe Kalundborg afholdes onsdag d. 27. januar 2016 fra kl. 14.30 til ca. kl. 18.00, efterfulgt af spisning, hvor også pensionerede medlemmer er velkomne til at deltage. Ønsker man at spise med, skal tilmelding ske senest d. 20. januar, enten ved tilmelding på liste ophængt på stuen, eller ved henvendelse til kasserer, Lars, på tlf. 24687581

Forslag, der ønskes behandlet, skal være bestyrelsen i hænde senest d. 13. januar.

Nærmere information (herunder dagsorden, tilmeldingsliste og sted) vil blive mailet til de lokale medlemmer, og hængt op på stuen senest midt i december.

Opslagstavlen

Lokalgruppegeneralforsamlinger 2016

Korsør

LPO DSB lokalgruppe Korsør afholder ordinær generalforsamling onsdag den 3. februar 2016 kl. 18.00. Dagsorden ifølge vedtægterne.

Sted for afholdelse oplyses senere ved personlig indkaldelse.

Nykøbing F

LPO DSB lokalgruppe Nykøbing F afholder ordinær generalforsamling lørdag 23. januar 2016 kl. 9.30 i Jernbanehjemmeværnets lokaler v. FC Nykøbing F.

Dagsorden og tilmeldingslister bliver sat op på depotet. Pensionerede medlemmer er velkomne til at deltage.

Efter generalforsamlingen vil Lokalgruppen være vært for en middag.

København

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling torsdag den 28. januar 2016 kl. 15.00 i Valby Kulturhus (indgang fra Toftegård pl.)

Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail ebdro@dsb.dk

Forslag til vedtægtsændringer skal være bestyrelsen i hænde senest den 1. januar 2016. Øvrige forslag skal være bestyrelsen i hænde senest den 18. januar 2016, klokken 09.00

Næstved

LPO DSB Lokalgruppen Næstved afholder ordinær generalforsamling fredag den 22. januar 2016 kl. 14.00 i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.

Dagsorden ifølge vedtægterne. Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

Odense

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling fredag d. 29. januar 2016 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, Odense S.

Pensionister er velkomne

LKI gruppen

LKI-gruppen holder ordinær generalforsamling mandag den 25. januar 2016 kl. 15.45 på:

Hotel Plaza

Øster Stationsvej 24

5000 Odense

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Struer

LPO DSB lokalgruppe Struer afholder ordinær generalforsamling fredag den 15. januar 2016, kl. 13,30 i KFUM / KFUK's lokaler, Ringgade 68 i Struer

Dagsorden ifølge vedtægterne. Med efterfølgende spisning kl 18. Pris 100 Kr. Pensionister er velkomne, tilmelding på 2468 7604 eller 2468 7661. Tilmeldingslisten til spisning ophænges på tjenestestedet.

Tinglev

LPO Tinglev afholder ordinær generalforsamling torsdag den 4. februar 2016 kl. 14.00 i Tinglevhus.

Nyerhvervelse, generhvervelse og opretholdelse af infrastrukturkendskab

Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant i EU certifikat arbejdsgruppen

Andetsteds i dette nummer af Det Blå Blad kan man læse om udfordringerne i forhold til at få dokumenteret den enkelte lokomotivførers infrastrukturkendskab på de nye EU-certifikat. I den forbindelse opstår selvfølgelig spørgsmålet om, hvordan det forholder sig med hensyn til ny- og generhvervelse og opretholdelse af infrastrukturkendskab? Og hvordan er det lige med de strækningsskemaer, der det sidste 1½ år har ligget i Den Digitale Rygsæk?

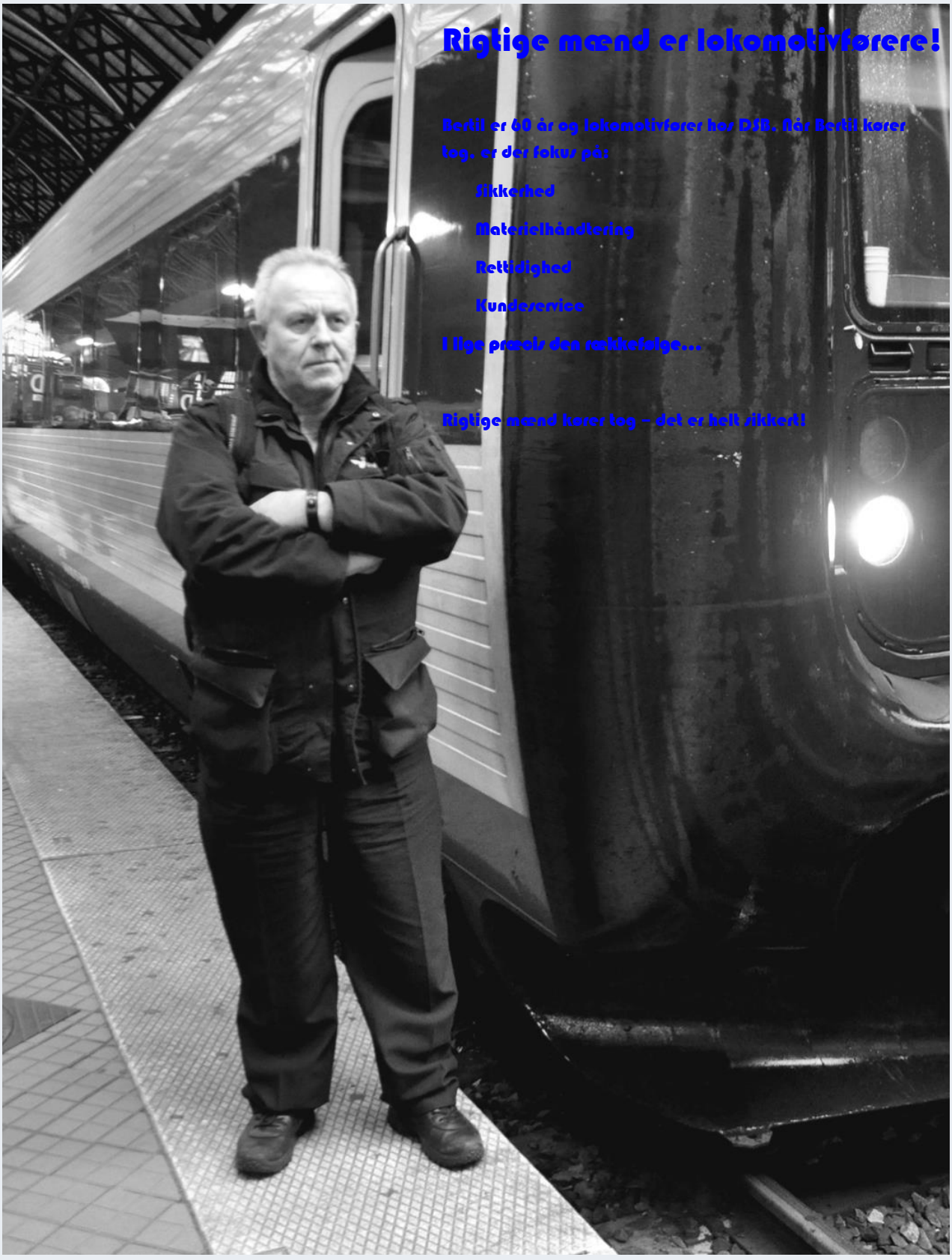
Følgende uddrag fra bekendtgørelse 985 om certificering af lokomotivførere knytter sig til ovenstående: "For allerede uddannede lokomotivførere, som har en gyldig licens, vil uddannelsen i infrastrukturkendskab omfatte kompetencer knyttet til de særlige forhold, som gælder for en given infrastruktur, og som lokomotivføreren ikke besidder i forvejen". Bekendtgørelsen forskriver endvidere, at infrastrukturkendskab uddannelsen skal foregå med en lokomotivfører kørelærer, og den skal ske som en kombination af teori og praktik.

Eksempel: Lokomotivfører Pedersen fra København er ikke indøvet på P-risten i Esbjerg. For at Pedersen må køre på denne infrastruktur kræves en indøvelse med kørelærer, hvor de særlige forhold for netop P-risten i Esbjerg introduceres (geografi, rangerinstruks, stedbetjente sikringsanlæg, oversigtsforhold, mv.).

Til brug ved indøvelsen, og som dokumentation for dens gennemførsel, udfyldes et strækningsskema for den relevante TIB strækning / station. Strækningsskemaerne – om end de godt kunne trænge til en opdatering – har som nævnt længe været tilgængelige i Den Digitale Rygsæk. Hvad der til gengæld endnu ikke er på plads, er bekendtgørelsens krav om, at de opnåede færdigheder skal afprøves ved en test (som vi ikke allerede havde tests nok!). Den mangel har Trafikstyrelsen faktisk påtalt ved deres seneste tilsyn hos DSB. Så der arbejdes nu videre med at få tænkt hele dette område – strækningsskemaer, uddannelse, test, registrering, udstedelse af certifikat, – sammen i en samlet pakke. Først når alt det er på plads, kan der udstedes et revideret certifikat, hvor af det fremgår, at Pedersen har kompetencen "Esbjerg P-rist".

Tidshorisonten for implementering er i skrivende stund uvis. Det er dog – inden mismodet helt tager over – værd at bemærke, at kravene vedr. indøvelse med kørelærer og anvendelse af strækningsskema kun gælder ved ny- og generhvervelse af infrastrukturkendskab. Kravet gælder således ikke de kompetencer, man allerede har på sit certifikat. Kan du køre på P-risten i Esbjerg i dag, så kan du også i morgen. Der er dog en finurlighed, som bør bemærkes: "Hvis en person ikke har ført trækkraftenheder på en given infrastruktur det forløbne år, skal infrastrukturkendskabet afprøves" De strækninger og stationer (herunder stationsområder og sporgrupper), man har stående på sit certifikat skal altså enten vedligeholdes, testes eller slettes. For at overholde kravet i bekendtgørelse 985 om, at certifikatet skal være retvisende, er det er derfor vigtigt, at man som lokomotivførere sletter de kompetencer, man ikke bruger / ikke får vedligeholdt. Sker der ikke, vil det nemlig afføde et utal at tests i infrastrukturkendskab, blot for at kunne opretholde en kompetence man måske oven i købet ikke bruger. Så vidt vi vurderer er det test, for testens skyld og i øvrigt penge ud af vinduet.

Hele forløbet omkring certificering – både den del som omhandler EU certifikat fase 2 (opdeling af infrastrukturkendskabet på stationer, se artiklen s. 8) og nærværende omkring uddannelse og tests – er endnu ikke på plads og udvikler sig hele tiden. I det omfang det skønnes nødvendigt, følger vi op, enten via medlemsinformationer, eller ved yderligere uddybning i næste nummer af Det Blå Blad.



Rigtige mænd er lokomotivførere!

Bertil er 60 år og lokomotivfører hos DSB. Når Bertil kører tog, er der fokus på:

- Sikkerhed
- Materialehåndtering
- Rettidighed
- Kundeservice

I lige præcis den rækkefølge…

Rigtige mænd kører tog – det er helt sikkert!

LPO DSB Jubilæumsliste 2016

40 års jubilæum

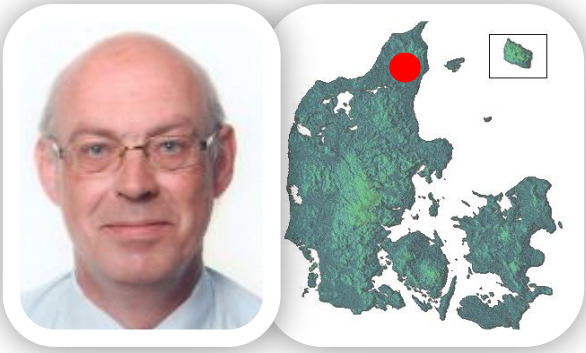
15. februar
Jørgen Borch Nielsen, LPO Fredericia
23. februar
Leif Panduro, LPO København
8. marts
Elo Møller, LPO Fredericia
28. juni
Steen Kjærgaard Mortensen, LPO Esbjerg
23. oktober
Per Krog Rasmussen, LPO Odense
1. november
Jan Rytter, LPO København

25 års Jubilæum

1. januar
Rene Filbert, LPO Odense
Michael Hansen, LPO Tinglev
Jørn Skjøtt, LPO Aarhus
Gert Vibel, LPO Helsingør
Hans Kasper Wittorff, LPO Aalborg
Bent Schreiber Rasmussen, LPO Aarhus
Bruno Skjold Andersen, LPO Odense
Annette Marie Bakholdt, LPO Aarhus
Jørgen Berg Jørgensen, LPO Aarhus
1. februar
Erik Windfeld-Hansen, LPO Fredericia
1. marts
Tommy Østergaard Møller, LPO Aarhus
1. april
Thomas Agertoft, LPO Helsingør
Lars Maymann Johansen, Lki-gruppen
1. maj
Gert Jensen, LPO Odense
Henrik Schøtt, LPO Aarhus
Leif Andreas Olesen, LPO Esbjerg
Pernille Bernth Thomsen, LPO Esbjerg
Morten J Lund, LPO Struer
Kenneth K Kristensen, LPO Aarhus
Bjarne Refsgaard, LPO Aarhus
Ole Hansen, LPO Struer
14. maj
Poul Erik Dupont, LPO Struer
26. juni
Henrik Pedersen, LPO Fredericia
1. juli
Jan Nielsen, LPO København
15. juli
Jimmi Them Nielsen, LPO København
1. august
Flemming Mai, LPO København
1. september
Kurt Granow, LPO Fredericia
Bent Kremmling, LPO Tinglev
Hans Schøn Merstrand, LPO Aarhus
Børge Christian Hansen, LPO Tinglev
Peter Søby Steffen, LPO Aarhus
Adi Marina Jensen, LPO Aarhus
Hans Ingvard Andersen, LPO Struer
Torben M Bejlegaard Petersen, LPO Aalborg
Jørn Lund Poulsen, LPO Esbjerg
4. september
Bjørn Jensen, LPO Odense
15. september
Søren Martin Kwasniak, LPO Fredericia
1. oktober
Jan W Møller, LPO Fredericia
1. november
Sten Rasmussen, LPO Aarhus
Per Tønnesen Nielsen, LPO Aarhus
Erik Kræmer, LPO Aalborg
John Thygesen, LPO Esbjerg
Carsten Mørch, LPO Odense
Niels Erik Hosbond, LPO Aalborg
Michael Mondrup Madsen, LPO Aarhus
Ole Stærk, LPO Struer
Svend Erik Jørgensen, LPO Esbjerg
15. november
Rene Weismann Larsen, LPO Esbjerg

Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Andersen

Nu nærmer sig den søde juletid, og med den nye ture, ny køreplan og væsentligt ændrede arbejdsforhold for os lokomotivførere i Aalborg / Frederikshavn. Juletiden kan vi nok ikke gøre så meget ved, turene heller ikke og slet ikke køreplanen. Men vores arbejdsforhold har vi dog stadigvæk lidt indflydelse på. Her tænker jeg selvfølgelig på enmandsbetjeningen af regionaltogene på strækning 24 og 25, hvor vi fra køreplanskiftet kører alene uden vores kolleger fra det genopstandne "togpersonale".

Der er i vores omfattende regelværk beskrevet, hvorledes lokomotivføreren skal forholde sig i en given situation, og lokalgruppen skal her kraftigt opfordre alle til at opdatere sin viden på dette område. Der udestår lidt udfordringer med hensyn til melding om røg- og brand på litra MF og MG. Lokalgruppen arbejder på at få præciseret, hvad lokomotivføreren skal prioritere i forhold til ODI, fordi begge opgaver – fortsætte kørsel og samtidig undersøge årsagen til meldingen om brand / røg – det kan vi altså ikke. Lokalgruppen vil informere, så snart vi får en afklaring på dette forhold.

Turvalget blev godt overstået. Alle ture blev besat, og denne gang var der en generel tilfredshed at spore med hensyn til turenes udformning. Der var i hvert fald ro om tur 345 denne gang…

Et glimrende eksempel på det sammenhold, der trods alt stadigvæk præger personalet "på gulvet" i DSB, var den Oktoberfest der blev afholdt i Aalborg i… ja, oktober måned. Omkring 60 lokomotiv- og togførere fra depoterne i Aalborg / Frederikshavn og Århus mødtes i festligt lag. Og der var ikke sparet på det gode humør, ej heller på mad og drikkevarer. Fantastisk fest, som de lokale festudvalg fortjener stor ros for.

Så meget for denne gang.

LPO DSB lokalgruppe Aalborg / Frederikshavn ønsker alle en fredfyldt jul samt et godt nytår

PS! Husk vores generalforsamling d. 20. januar 2016, se opslag i dette blad…

Aarhus

Af: Lars K Andersen

Rusk, regn og blade på skinnerne. Efteråret er kedeligt, men uanset det, kan der jo sagtens ske positive ting. Her i Aarhus har vi haft 4 x 25 års jubilæums. Den 17. september havde Lars Roland Nielsen jubilæum. Lars startede ved Odderbanen og har kørt der, indtil DSB overtog

Lokalnyt

driften Odder – Aarhus. Når dette læses vil Lars formentlig være klar til at køre Danmark tyndt med IC3. Den 1. oktober havde Bruno Kvolbæk så sit jubilæum. Bruno er i dag en af de kollegaer, der sørger for, at togene på P-risten bliver forsynet, oprangeret og klar til næste dags arbejde. Samme dag havde både Søren U Arevad og Gitte V Larsen jubilæum. Gitte har alle årene kørt på de lange skinner for DSB og de sidste år har hendes favorit tog absolut været IC4 toget. Der skal her fra lokalredaktøren lyde et stort tillykke med dagen til alle 4.

For mange er efteråret også den tid, hvor man glæder sig til at se resultatet af turvalget. De fleste har jo en god fornemmelse af, hvor de har mulighed for at komme til at køre. I år var det dog noget svært at forudsige noget som helst, da vi her i Aarhus var blev skåret drastisk ned i antallet af turpladser (fra 118 mand til 82). Årsagen var at DSB ønskede, at turene på Nærbanen, som jo lukker ned i august 2016, udelukkende skulle køres af folk i rammeture. For turgruppen var det en meget svær opgave at løse, men løst blev den selvfølgelig. Om resultatet var godt? Det er i hvert fald ikke noget, vi har pralet af, om end det hører med til historien, at opbygning af ture er en proces. Det der ikke lykkes fuldt ud det ene år, har man ofte stor mulighed for at lave om eller justerer det næste år. Det er stræber vi så efter næste år, hvor der særligt skal fokuseres på flere blandingsture. Og så lige lidt statistik at runde af med. Hele 151 mand M/K (ud af 190) fik deres første ønske opfyldt.

BR 605

Af Lek Krüger – "BR 605 fører"

I forbindelse med K16 ophører kørslen med BR 605 mellem Aarhus og Hamborg-Berlin. 15 lokomotivførere i Aarhus skal derfor tage afsked med en særdeles god arbejdsplads.

Det har været et rigtigt positivt bekendtskab. Førerrummet som arbejdsplads, med undtagelse af førerstolen, fås nok ikke meget bedre. Håndtagene på førerbordet er af en størrelse, så de ikke mistænkes for at have været designet som gearstænger til en russisk kampvogn. Fordanskningen af førerrummet kunne dog, have været foretaget med lidt større elegance, men den har alt i alt været til at leve med.

Tiden er desværre løbet fra BR 605 i Tyskland, især på grund af elektrificering af jernbanenettet (tyskerne startede med at elektrificere mellem de største byer!), og DB ser derfor ingen fremtid for BR 605, der efter tyske forhold er for små, for få og kun kan køre 200 km/t. Vi siger tak for besøget til BR 605. Det har været en stor fornøjelse.

Foto: Lek Krüger

Den 9. november havde jeg fornøjelsen af at være til dialogmøde med vores nye direktør. Han kom langt omkring i vores virksomhed og den gennemgående røde tråd i hans indlæg var forandring, som vi skulle være mere klar til. På et spørgsmål fra salen om, hvorfor vi skal have enmandsbetjente tog, gav han underdirektør Annette Haugaard lov til at svare. Jeg forstod ikke, hvad hun mente, men jeg kom til at tænke på hurtigsnakkeren Kim Schumacher fra de glade 80'er.

Generalforsamling er jo også noget der bliver tænk på her i efteråret. I LPO Aarhus afholdes den 3. torsdag i januar kl. 13:30 i kantinen Sonnesgade 21. Sidst år var deltagerantallet langt under, hvad vi kan være bekendt. Derfor har vi i år bestemt, at mad og forfriskninger er gratis for deltagerne. En generalforsamling er jo fantastisk vigtig, særlig for en fagforening, hvor medlemmer er presset af både virksomheden og det politiske system. Generalforsamlingen er der,

Lokalnyt

hvor man har den ultimative mulighed for at kunne gøre sit synspunkt gældende. Tænker du så nu, at det ikke er noget for mig at møde op, for det hjælper jo ikke noget i alligevel, så må jeg bare sige: Havde alle gennem tiderne sagt sådan, havde vi ikke i dag været en forholdsvis stærk fagforening. SÅ KOM FRISK DEN 21. januar 2016.

Den Humanitære Fond Oliekanden

Den 21. januar 2016 har Den Humanitære Fond Oliekanden 50 år jubilæum. Dette fejres d. 22. januar i tidsrummet kl. 11-14 ved en reception Ny Banegårdsgade 42 i lokalerne ved siden af motionscentret. Alle er velkommende. Fonden drives af folks vilje, til at donerer penge, som fonden derefter uddeler til en forening, hvor børn får gavn af donationen. Som noget nyt kan man nu donerer via Mobilpay på tlf. 26858543. Skriv "oliekanden" på afsendelsen.

På receptionsdagen vil der ekstraordinært blive uddelt 3 jubilæumsdonationer på 10.000 kr. stykket til følgende: Hospitalsklovnene, Vand og by og Børnehjerteforeningen.

Nekrolog

Det var med stor sorg, at lokalgruppe Aarhus modtog meddelelse om at, pensioneret lokomotivfører Lars Vindum var afgået ved døden den 22 september 2015.

Lars var en dygtig og engageret lokomotivfører, som gik op i sit job og ikke mindst i sine kollegaer. Lars var altid på den ene eller anden måde blandet ind i fagligt arbejde. I 1988 blev han valgt som formand for LPA (som det hed dengang) i Aarhus, en post han bestred frem til 1992, og han var desuden i mange år en fremtrædende person inden for lokomotivførernes turarbejde. Lars tænkte altid på at hjælpe sine kollegaer, og i hans arbejde i lokalgruppen og på landsplan var han meget afholdt for sin loyalitet og flittighed.

Lars kom som 10 årig fra Holstebro til Åbyhøj. Efter endt skolegang kom han i lære som elektromekaniker og søgte i 1979 ind som lokomotivfører ved DSB, et job han bestred til han som 60 årig valgte at gå på efterløn.

Privat var Lars gift med Myrna, hvis datter Søs han tog til sig som sin egen, og senere kom barnebarnet Karoline til. Lars brugte meget tid sammen med barnebarnet, og var altid klar til at hjælpe, når der var behov for dette. Han blev tilkaldt, når der skulle tømres eller andet skulle laves, og dette altid med den akkuratesse, der var hans varemærke.

Lars døde alt for tidligt. Han blev kun 63 år. Fra lokalgruppen i Aarhus skal lyde et:

"Æret være hans minde"

På Lokalgruppe Aarhus vegne

Niels Flaathen Jacobsen

Lokalgruppeformand

Lars Vindum

Lokalnyt

Esbjerg

Af: Leif Zimmermann

Her er lidt nyt fra depotet i Esbjerg.

Efter 4 års ventetid ser det endeligt ud til, at sporskiftet i Holsted bliver udskiftet. Det har været op af bakke at få Banedanmark i sving, men der er håb forude. Jeg kan dog stadig undre mig over, at sporene der blev lavet i sommeren 2011, stadig ikke bliver udnyttet, hvad angår hastigheden. Jeg tænker her på sporene mellem Tjæreborg og Bramming, henholdsvis mellem Bramming og Esbjerg, hvor den maksimale hastighed på de helt nye spor er 120 km/t! Det er sgu da for dumt, at der ikke er nogen, der kan tage en beslutning og frigive hastigheden til 180km/t. Prøv og tænk på de forsinkelser, der kunne hentes, og brændstof og bremseklodser, der kunne spares!

Hvad "ISSE 4" angår, må jeg bare konstatere, at DSB's plan om, at de fungerer som tiltænkt i 2019, er en illusion på ledelsesniveau, som efter min mening aldrig kommer til at holde stik. Man skulle have sparet alle uvildige undersøgelser af IC4 projektet og spurgt dem, der er de egentlige eksperter, nemlig os lokomotivførere. Så var svaret blevet: "Stop det mens legen er god"! De kommer ALDRIG til at fungere efter hensigten og køre det, de var indkøbt til.

Dette bliver mit sidste indlæg til Det Blå Blad i denne omgang. Jeg har søgt nye udfordringer og starter som lokomotivfører ved DB Schenker d. 1. december 2015. I den forbindelse vil jeg gerne takke DSB for 8 dejlige år på godt og ondt, mest godt – heldigvis :-). Sidst men ikke mindst vil jeg takke mine FANTASTISKE kolleger ved depotet i Esbjerg. Jeg kommer sgu til at savne jer, for efter min mening forlader jeg Danmarks bedste depot i DSB regi. Der skal også lyde en stor tak til togførerne i Esbjerg samt alle andre kolleger i DSB. Pas på hinanden derude. Vi vinkes ved.

Helsingør

Af: Hans Morten B. Andersen

Lokalgruppe Helsingør genopstår…

Som det fremgår andet steds i dette blad, blev LPO DSB lokalgruppe Helsingør, som en konsekvens af integrationen mellem DSB og DSB Øresund, (gen)oprettet på en stiftende generalforsamling, afholdt d. 8. oktober på LO skolen i Helsingør. Generalforsamlingens formål var at få vedtaget et sæt vedtægter og valgt en bestyrelse, således vi er selvkørende fra køreplanskiftet d. 13. december.

Bestyrelsen består herefter af Hans Morten B Andersen, som formand, Pernille Rasmussen som kasserer og tidli-

Lokalnyt

gere lokalgruppeformand og områdegruppekasserer, Torben Sonne som bestyrelsesmedlem. Og da bestyrelsen har besluttet at udpege undertegnede som lokalredaktører, er jeg allerede trukket i arbejdstøjet og leverer her første lokalindlæg fra Helsingør.

DSB Øresund

Fra den 13. december overgår DSB Øresund, som tidligere nævnt, til DSB. Vi har i den anledning fået uventet hjælp fra transportminister Hans Christian Schmidt. Han siger, at det hele fra den dag bliver meget bedre på Kystbanen. Det glæder vi os jo rigtig meget til i Helsingør.

Jeg tænker. Mon værkstedet har fået denne besked også. Var det ikke den samme sang, vi fik for 7 år siden, bare med modsat fortegn. Det var jo den selvsamme mand, som splittede vores gode arbejdsplads i atomer, dengang det hed DSB First. Nu skulle det hedde DSB Øresund. Kørsel blev stort set begrænset til Danmark og vi måtte nødtvunget sige farvel til vores gode kørsel op i Sverige (øst og nord for Malmø, red.) og goddag til en meget ensformig arbejdsdag. Vi kom også i underskud af lokomotivførere, og har været det lige siden. Det vi oplever, svarer til at være busvognmand, have 4 busser, der skal køre samtidig, men kun have 3 chaufførere. Den er lidt svær…

K16 og ture

Det koster at have været væk fra store DSB i 7 år. Vi har mistet den kørsel, vi havde til Kalundborg, Nykøbing F og Odense / Fredericia, inden DSB First / DSB Øresund tog over. Da vi også har mistet på litrakendskab og infrastrukturkendskab til de pågældende steder, og da det tager tid at uddanne, kommer der nok til at gå lidt tid, før vi i Helsingør kommer til at besøge disse depoter igen.

De nye ture for K16 blev ikke modtaget med lige stor begejstring blandt kollegaerne. Det blev i hvert fald ikke denne gang, at 4 yngste lokomotivførere på depotet, kom i morgenturen, da den blev skåret ned fra 8 til 6 mand M/K. Nu lukker morgenturen ved 12 ældste på depotet.

Vores hele nattjenester steg med 500 %! Ja, 500%, i læser ikke forkert… Så helt nye ture er blevet sat sammen. Nu må det afprøves, og det positive er selvfølgelig, at der jo så er lidt at arbejde med for den nye bestyrelse og turudvalget til K17.

For en god ordens skyld nævner jeg lige de strækning hvor vi kører i dag

- Helsingør- Malmø
- Malmø –Helsingør

Vi kører også til Ystad, men dette er lige pludselig blevet et problem, inden vi skal overgå til DSB. Nogen af lokomotivførerne i Helsingør har kørt til Ystad i 15 år uden førerrumsbesøg af myndighederne, hvilket åbenbart er kommet bag på dem, For at man skal kunne nå at gennemføre et komplet tilsyn inden 13. december, er det besluttet, at der kommer der 2 lki fra Uppsala og kører med frem og tilbage. Ydermere skal der være 2 lokomotivførere på hver afgang. Det lyder måske ikke af meget, men når man mangler 15-20 mand hver dag i DSB Øresund, så kunne det jo nok være planlagt lidt bedre.

Lidt trøst er der dog at finde. Vi skal ikke være så længe på Kystbanen, som vi plejer. Der er i K16 nemlig både skåret ned på køretiden og på vendetiderne i Nivå. Så

Foto: Anonym

Lokalnyt

må vi jo se, hvordan det kommer til at gå…

Sommerferievalg og bestyrelse

Den nye bestyrelse har afholdt første bestyrelsesmøde, og vi er i skrivende stund ved at gøre klar til vores sommerferievalg, som bliver afholdt d.17. december 2015 på LPO gruppens nye /gamle kontor i Helsingør.

Ferievalg var dog ikke eneste punkt på dagsorden på dette møde. Faktisk er der nok at tage fat på som ny lokalgruppe.

Nu vil jeg slutte for denne gang. I vil høre mere fra Lokalgruppe Helsingør i fremtiden, når vi har fundet os til rette og er kommet på plads i vores nye omgivelser.

God jul og Godt nytår til jer allesammen

Kalundborg

Af: Maiken Tomlinson

Turvalg K16

Fredag d. 9. oktober holdt vi turvalg for Kalundborg, og det medførte et par overraskelser for depotet. Morgenturen er ikke længere så populær som for få år siden (læs: som før vi gik over til individuel UA-optjening!), og den blev i år først lukket med 3. "yngste" mand på depotet, idet 2 af vores morgenfolk syntes, de havde fået nok af de tidlige morgener, og søgte over i eftermiddags-/aftenturene.

Foto: Frank Rønsholt

I K16 er vi blevet skåret ned med 2 mand i tur, så vi kommer ned på 22 pladser. Det betyder til gengæld, at vi får en relativ stor reserve på 12 fuldtidsfolk + én på deltid. Det er mit største håb, at denne styrke vil gøre det lettere for tjenestefordelingen at få dækket depotets tjenester, og samtidig have bedre mulighed for at efter-

Lokalnyt

Ferieplan

D. 12. november havde vi besøg af John Dyrhøj, der kom forbi for at besvare spørgsmål vedrørende "Ferieplan" og brugen af denne. Han ankom kl. 8.30, og kørte først hjem igen hen på eftermiddagen. Der kom rigtig mange spørgsmål i løbet af dagen, især angående de problemer der har været på det seneste, med konti, der pludselig var gået i minus. Og den alvidende, meget tålmodige ferieplans-guru tog sig god tid til at forklare "hvordan og hvorfor". Tusind tak til John for at komme forbi, og bruge en hel dag i Kalundborg!!

Mere dobbelt-MG på Nordvestbanen

For en god måneds tid siden blev det besluttet, at vi skulle køre mere dobbelttraktion med MG på Nordvestbanen. Personligt syntes jeg, at det var en rigtig god idé, da kørsel med 2xMG hidtil primært havde været kørt af lokomotivførere fra København. Det er min helt klare holdning, at hvis kørslen med sammenkoblede IC4 skal lykkes bare nogenlunde, er det vigtigt at alle får mulighed for at køre med det jævnligt. Men hold nu k… hvor man fik vendt op og ned på mange tjenester, blot fordi ét tog om morgenen nu skulle køre med 2 MG i stedet for ét! "Banke-tjenesten" (tjeneste på depotet hele natten), hvor man før havde parkeret 2 tog (og forsynet det ene af dem) om natten, og klargjort 3 tog om morgenen, blev nu lavet om til at forsyne og parkere 2 tog om natten, og så klargøre og forsyne dobbeltsættet om morgenen, samt være medhjælper til tunneltjek (TUC) på sættet. Dette medførte endvidere, at 2 af morgentjenesterne også blev lavet om, så de skulle møde ind ½ time tidligere. Selv om man er vant til at stå op før fanden får sko på, så er det altså noget af en forskel, om man skal møde kl. 3.21 eller 2.51!!! Man er dog nu kommet frem til, at dobbeltsættet bliver forsynet i København tidligere på dagen, så både "banke-tjans" og morgentjenester er ført (nogenlunde) tilbage til det oprindelige. Derudover fandt man også ud af, at det ikke var nødvendigt med TUC, da sættet ikke skulle køre personførende i tunnel!

Personale

Siden sidst har vi fået en ny kollega, John Sørensen, fra København. Velkommen til Kalundborg, John. Desværre mister vi til turskiftet i december igen en kollega, idet Søren Nielsen (øst) flytter til København depot. Vi ønsker Søren god fornøjelse og pøj pøj i hovedstaden.

Den 22. november kunne Frank Bjarne Pedersen fejre sit 30 års jubilæum – stort tillykke med det!

København

Af: Ebbe L L Drøgemüller

Mød direktøren fortsat…

Lokalgruppeformanden havde på baggrund af den ringe tilslutning til de foregående runder med ledelsens roadshow –"mød din direktør", et kaffemøde med Anette Haugaard. Her forklarede undertegnede lokalgruppens tanker omkring disse møder over for underdirektøren, bl.a. at vi ikke mener, at lokomotivførerne skal arbejde gratis for at møde direktørerne, og at et sådan møde ligeledes bør ske uden for vores pauserum. Lokalgruppen bragte et forslag på banen med et møde i Telegade, med efterfølgende spisning og socialisering kollegerne imellem. Den ide købte Anette Haugaard og hun fik også resten af ledelsen med. Så langt så godt. Det eneste man åbenbart ikke forstod var, at ingen lokomotivførere arbejder gratis. Man er efterfølgende overrasket over, at tilslutningen ikke er massiv, da man jo betaler 1 time til de københavnske lokomotivførere, og 2 timer til de lokomotivførere, der kommer fra provinsen for at deltage

Lokalnyt

i mødet! Igen skal en medarbejder åbenbart bruge fritid for at møde ledelsen i selskabet. En lokomotivfører fra f.eks. Slagelse eller Kokkedal bruger jo henved 4 timer på mødet, inkl. transporttid. Tiden er uden afsat tid til spisningen. Den tid kan de fleste godt regne ud, er for egen regning. Men lokomotivførere arbejder altså ikke gratis. Før man forstår dette vil tilslutningen nok aldrig blive andet end sporadisk og tilfældig.

Ny lokalefordeling

De fleste, der har haft deres gang på stuerne i København, er den seneste tid stødt på folk, der har gået rundt og målt op og interviewet folk om ønsker og tanker omkring vores lokaler på Kh. Uden at gå for langt ind i de aktuelle planer for vores lokaler, er det dog tydeligt, at der er nogen, der har et ønske om at omdanne Hovedbanegården til et Telegade light. Lokalgruppen sidder foreløbigt med i dette arbejde og prøver at præge processen så meget, som vi kan i forhold til de ønsker, vi ved, lokomotivførerne har. I den forbindelse er det vigtigt at erindre alle om, at det er lokalgruppen, der taler på lokomotivførernes vegne. Den enkelte lokomotivfører må selvfølgelig komme med alle de kommentarer, han / hun ønsker, til folkene, der render rundt i vores lokaler. Men husk lige, at det er lokalgruppens bestyrelse, der er valgt til at tale på alles vegne, og os der, som de eneste, skal stå til regnskab for dette på generalforsamlingen. Lokalgruppen forventer selvfølgelig, at vi bliver hørt og respekteret i forhold til en eventuel omfordeling af lokalerne på Kh. I modsat fald kan vi ikke tage ansvaret for de løsninger, man når frem til. Dette er meddelt ledelsen og projektet. Det bliver spændende at se om samarbejdsviljen går begge veje, også når det kræver indrømmelser fra ledelsen, eller om man vælger at trække ledelseskortet, hvilket ikke ville overraske os.

Turvalg K16

Forløbet af turvalget K16 var noget anderledes end det plejede at være for lokalgruppe København. Dette selvfølgelig på baggrund af, at DSB Øresunds lokomotivførere skulle integreres i turvalget, hvilket selvsagt gav en del udfordringer. Ud over det åbenlyst besværlige i at afholde et samlet turvalg for lokomotivførere stationeret i forskellige lokaler/depoter, var der udfordringerne med at udforme valide anciennitetslister, formidle stemmesedler og formidle resultatet. Det gik nu alligevel. Vi ser dog frem til, at vi næste år kan komme tilbage til vores faste rutiner igen. Pga. forskellige kompetencer var turvalget delt op i en "DSB Ø" del og en "DSB" del. F.eks. giver det sig selv, at Sverigeskørslen fortsat skal udføres af de lokomotivførere, der kører det i dag, af den simple grund, at der ikke er nogen tilbage i DSB, der har JTF kompetencer. Til turvalget var det meget tydeligt at se, at lokomotivførerne fra DSB Øresund har været kørt hårdt i reserven, og der var efter turvalget ikke én ledig turplads i "DSB Ø" turene. Det var der til gengæld i "DSB" delen. Faktisk så mange pladser, at selv sidste mand kunne komme i flere forskellige ture eller rammeture. Debatten om anciennitetssystemet må derfor forstumme for en tid, i hvert fald i forhold til turvalget. Efter ekstra turvalg i "DSB" delen er turvalget slut og turrepræsentantvalget forestående. Der skal vælges turrepræsentanter til alle turene og i "DSB Ø" turene bliver det således en ny måde at arbejde på, da turarbejdet i DSB Øresund har været forestået af en samlet turgruppe for alle turene. Vi er dog helt sikre på, at der sidder gode folk, der gerne vil påtage sig dette arbejde.

Integrationen af DSB Øresund i DSB

Det største emne, der p.t. rør sig i København, er selvfølgelig den forestående integration af DSB Øresund i DSB (se artikel herom andet steds i dette blad). Det siger sig selv, at det bliver en kæmpe omvæltning, ikke mindst for lokomotivførerne fra DSB Øresund. I den forbindelse vil lokalgruppebestyrelsen i København godt opfordre til, at der tages godt imod vores kolleger fra DSB Øresund. Det var ikke lokomotivførerne, der valgte at skille DSB i flere dele tilbage i 2009, og der er ingen lokomotivførere, der har valgt, at det nu skulle lægges sammen igen. Vi er sikre på, at vi nok skal få det godt sammen, hvis vi alle vil. Fra lokalgruppe København skal der lyde et stort velkommen til hver eneste af jer. Vi håber I vil finde jer til rette iblandt os.

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere og deres familier en glædelig jul og et godt nytår.

Lokalnyt

Nykøbing F

Af: Finn Rasmussen

Så er det igen blevet tid til at skrive lidt om, hvad der sker her i Nykøbing F.

Studietur

Vi var i starten af oktober på studietur til Wernigerode i Harzen, Tyskland. Det var aftalt med ledelsen, at 12 mand kunne få fri til turen, og så var tilmeldingen ellers efter "først til mølle-princippet". 10 meldt sig til, hvilket gav plads til to tidligere kolleger.

Tirsdag den 6. oktober kl 9.12 stod 9 forventningsfulde deltagere på Nykøbing F station, hvor vi skulle med ICE toget. Første stop – Rødby færge, hvor de sidste 3 deltagere stod på. Forude ventede en togtur på ca. 6 timer med tre skift: Hamburg, Hannover og Goslar. Vi var fremme i Wernigerode sidst på eftermiddagen. Her skulle vi bo på Hotel Altora, som lå i gå afstand fra stationen. Efter vi havde fået tildelt vores værelser, var der lige tid til at gå ud og se lidt på byen, inden vi skulle spise aftensmad på hotellet.

Udflugt til Folketinget

Af: Svend Erik "Sveske" Rasmussen

Tirsdag d. 10. november havde TPO og LPO Nykøbing F arrangeret en udflugt til Folketinget. Vi havde forlods lavet en aftale med socialdemokraten, Lennart Damsbo, der er valgt i vores område, dels om en rundvisning, og dels om et møde, hvor vi fik lejlighed til at stille spørgsmål specifikt rettet til vores område i almindelighed og jernbanen i særdeleshed. Spørgsmålene havde vi forberedt på forhånd, og da Lennert er medlem af Trafikudvalget, var det vores overbevisning, at han burde være den helt rigtige at komme til.

Efter en grundig visitering, fik vi adgang til Borgen hvorfra landet styres. Lennart Damsbo tog imod os på klokkeslæt, som aftalt. Da der ikke var nogen debat i Folketingssalen på det tidspunkt, gik vi direkte derned. Her fik vi et meget fyldestgørende foredrag om, hvordan Christiansborg rent praktisk fungerer med de i alt 1200 ansatte, udsmykning, placeringer, rangordninger, afstemninger og ikke mindst lidt af Lennarts egne anekdoter og oplevelser fra de i alt 8 år, han har siddet i Folketinget. Derefter blev vi vist rundt på de bonede gulve, hvor vi fik de historier, der knytter sig til hele bygningen, og hvor vi også fik lejlighed til at se mange af koryfæer, som vi normalt kun oplever på TV. Så var det tid til at afholde det aftalte halve times møde, hvor vi præsenterede Lennart for vores forberedte spørgsmål, som bl.a. omhandlede: Femern, Storstrømsbroen, hvor er de 400 mio. der er bevilget til nye el-lokomotiver, Sydbanen der igen og igen nedprioriteres og dieselpartikler. Nogle svar fik vi, men mange af spørgsmålene var ret komplekse, og skal stilles til og besvares af trafikministeren, så derfor fik Lennart alle vores spørgsmål skriftligt.

Vi sluttede vores besøg i Folketingssalen, hvor vi overværede afslutningsdebatten om retsforbeholdet, samt afstemning. En meget givende og interessant dag på Borgen, hvor man får et godt indblik i, hvordan vores demokratisk valgte politikere efter bedste evne prøver at få lille Danmark til at fungere.

Dagen sluttede på Rio Bravo. Selvfølgelig med Danmarks nationalret stegt flæsk og persillesovs.

Lokalnyt

Onsdagen startede med en rundvisning på Harzer Schmalspurbahns damplokomotiv værksted i Wernigerode. Efter rundvisningen kørte vi med damplokomotiv trukne tog på den smalsporede bane fra Wernigerode til Brocken, som ligger i 1125 meters højde. Der skulle efter sigende være en rigtig flot udsigt, men det var desværre meget tåget den dag, så det blev bare til en Bratwurst til frokost, os gik turen ellers tilbage til Wernigerode, hvor vi så i stedet havde tid til at tage op og se Wernigerode Slot.

På tredjedagen skulle vi have været på besøg på VW fabrikkerne i Wolfsburg, men det gik i vasken. I stedet blev det til en rundtur med veteranbus i det østlige Harzen. Turen indbefattede et besøg på et kloster, en tur med svævebane og en sejltur på en inddæmmet sø med tilhørende vandkraftværk, der blev bygget før murens fald i det tidligere Østtyskland. Efter busturen var der nogen, der gik tilbage til hotellet, andre gik i byen og fik sig en forfriskning. Om aftenen var vi igen samlet til fælles spisning ude i byen og fejring af vores turarrangør, Svend Eriks, fødselsdag.

Studieturen var ved at være til ende, det var blevet fredag, og tid til vende næsen hjemad.

Medarbejdermøde

Der blev onsdag den 28. oktober afholdt medarbejdermøde, hvor sektorchef, Morten Salicath, var på besøg og fortælle lidt om sporarbejdet på Sydbanen. Morten havde meget at fortælle. Sporarbejdet på Sydbanen bliver måske udsat, da projektet hænger sammen med Femern forbindelsen. Den er forsinket, da tyskerne ikke er klar med deres del af projektet. Forsinkelsen kan betyde, at det kan komme på tale at lukke banen mellem Nykøbing F og Rødby i flere år, da denne strækning er meget nedslidt. Også bygningen af en ny Storstrømsbro risikerer at blive udsat, selv om den gamle bro er i meget ringe stand. Efter Morten Salicath indlæg om sporarbejdet på Sydbanen, var det LKI Rene H Rasmussen, der fortalte lidt om IC4 uddannelsen, som "rammer" Nykøbing F depot næste år.

Foto: Finn Rasmussen

Næste punkt på mødet var ture og MTAPV. Derefter blev der serveret skipperlabskovs. Efter maden underholdt vores kollega, Jan Skipper, med hans oplevelser i Siriuspatruljen.

Torsdag den 5. november havde vi her i Nykøbing F besøg af Anette Haugaard, hvor medarbejderne havde mulighed for at komme i dialog med ledelsen, og d. 10. november var der arrangeret en tur til Folketinget…

Julen nærmer sig, så derfor vil jeg ønske alle en rigtig glædelig jul og godt nytår.

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Nye ture

Vi har jo fået de nye ture, og der er afholdt turvalg i god ro og orden. Da antallet af lokomotivførere i blandet tur

Lokalnyt

falder fra 16 til 12 er der kamp om pladserne, og der kræves cirka 20 års anciennitet for at komme i den tur. Aftenturen kræver omkring ti års anciennitet.

Desværre falder depotets produktion, så vi går fra 32 til 30 lokomotivførere i tur, og samtidig mister vi al vores kørsel til lufthavnen.

Fra K16 mister vore kollegaer fra Nykøbing Falster al kørsel på Lille Syd. For DSB betyder det, de sparer at uddanne dem i MQ og i første omgang også i det nye signalsystem. For os betyder det en meget mere ensartet (ordet trivielt med vilje ikke brugt) kørsel med MR på Lille Syd. Vi har efterhånden meget få dage, hvor vi ikke kører på Lille Syd enten før eller efter anden kørsel.

⇒ Blandet tur 274: 12 lokomotivførere. Lille Syd andel af togpar 78 % (tur 275+278 i K15 60 %) I turens køres der til: Fredericia, Helgoland, Østerport, Nykøbing F og Rødby. Turen har 69,05 % aftenfri og der optjenes 49,35 UA-timer.

⇒ Morgenturen 276: 10 lokomotivførere. Lille Syd andel af togpar 85 % (i K15 79 %). I turen køres der til: Fredericia, Holbæk, København H og Nykøbing F. Turen har 67,14 % aftenfri og der optjenes 16,26 UA-timer.

Foto: Frank Rønsholt

⇒ Aftenturen 277: 8 lokomotivførere. Lille Syd andel af togpar 86 % (i K15 75 %). I turen køres til Holbæk, Rødby, København og Østerport. Turen har 37,5 % aftenfri og der optjenes 123,10 UA-timer.

⇒ Uden for tur har vi så ni ugentlige togpar på Lille Syd.

Det er vores håb, der er tale om en enlig svale, så vi næste år kan få lidt mere varieret kørsel igen. Det er jo kun lige, vi kan opretholde vores strækningskendskab uden for Lille Syd. Og ud over MR og MQ, er det stærkt begrænset, hvad vi har af tjenester og i særdeleshed klargøring og afslutning! Engang var der noget, der hed "miljøkørsel" for at give mere afveksling og udfordring i hverdagen, det er der i hvert fald ikke meget tilbage af!

MQ

Den 27. oktober var der test af MQ på Lille Syd. Det viste sig, at man havde tænkt sig, at toget og strækningen samtidig kunne og skulle godkendes til enmandsbetjening. Tiden var noget knap, så vi nåede faktisk ikke engang at få toget godkendt til strækningen, og til kørsel som enmandsbetjent – der jo i dag sker efter andre normer end de andre baner, hvor MQ i dag kører enmandsbetjent – var der slet tid til. Da Svendborgbanen havde akut mangel på MQ, blev MQ'en dagen efter kørt til Fyn, og siden har vi ikke set en MQ på Sjælland.

Endnu mangler cirka 15 lokomotivførere i Næstved at få MQ uddannelse. En lille håndfuld har heller ikke haft den teoretiske teknikuddannelse, så der er lang vej til, vi alle kan køre MQ, og flere af os vil, når vi skal køre praktikkørsel, have en teori, der er mindst tre måneder gammel, sikkert endnu mere!

Det er naturligvis ikke tilfredsstillende, og de kørelærere, der skal lære os at køre MQ her i Næstved, er jo også langt fra fortrolige med det strømlinede køretøj …

Lille Syd genåbnet

Efter cirka to måneders spærring, hvor der bl.a. er lavet sporsænkning ved tre vejbærende broer, afgreningssporskifte mod Køge Nord og sporudveksling mellem Haslev og Herfølge, er Lille Syd igen åben for normal drift. Mens banen var lukket, har man desuden benyttet lejligheden til at opsætte markerboards mellem Roskilde og Næstved til brug for den fremtidige kørsel med ERTMS.

Personalenyt

Den 14. november kunne vi byde Kim Kromann velkom-

Lokalnyt

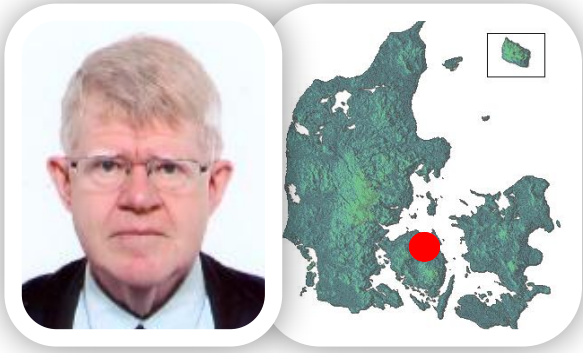
men på depotet. Da Kim indtil videre kun har ME-attest – og vi ikke har nogle rene ME-tjenester – er han begyndt sin Næstved-tid med udstationering til Nykøbing Falster. Inden Jul skulle han dog have den i Næstved nødvendige MR-attest. Vi byder Kim velkommen på depotet og ser frem til et godt samarbejde.

Samtidig med vi siger velkommen til Kim, tager vi afsked med Peter Andersson, der efter 21 år i Næstved har valgt at søge nye udfordringer på depotet i Nykøbing Falster. Vi takker Peter for godt samarbejde og ønsker ham alt vel under sydligere himmelstrøg!

Plus en minus en er jo nul, så personalesituationen i Næstved er ikke blevet bedre, og med et par langtidssygemeldinger er personalesituationen til tider noget anstrengt. Det kan derfor være svært, ja ofte umuligt, at få fri. Og desværre er der ikke udsigt til, at situationen bliver bedre på kort sigt.

Mogens Ekman-Christensen kunne den 2. november fejre 40 års ansættelse i statens tjeneste, hvoraf de 33 år har været ved DSB. Mogens kom til Næstved den 23. maj 1985 og var i starten af 1990'erne et par år mester på Godsbanegården. Vi takker Mogens for godt samarbejde gennem mange år og ønsker ham held og lykke med sin fortsatte tjeneste her på depotet. Mogens fik i øvrigt en særlig jubilæumsdag. I anledning af Præcisionsdagen var Flemming Jensen på fransk visit, og uden for remisen var der opsat pølsevogn. Flemming Jensen har lovet at besøge os igen, og det ser vi frem til.

Odense



Af: Ole Stuhr Hansen

I dette efterår er det to år siden, at stormen Allan hærgede landet, tæt fulgt af vinterstormen Bodil. Tilsammen vindfældede de stribevis af træer, rev køreledninger ned og sendte adskillige af vores togsæt på værksted i ugevis.

En kollega fra depotet her i Odense fik stormens følger tæt ind på livet, da han på første morgentur den 6. december 2013 fra Svendborg til Odense påkørte et velvoksent bøgetræ mellem Stenstrup og Kværndrup. Aksel to på den forreste MQ afsporede, men toget holdt sig på sporet. Ellers kunne påkørslen have været fatal.

Foto: Anonym

De samlede skader og afledte samfundsomkostninger, hvor passagerer landet over i dagevis fik forlænget deres rejsetid i busser, mens der blev ryddet op på skinnerne, og DSB fik repareret de smadrede togsæt, er løbet op i millioner.

Lokalnyt

Siden har vi i relativ ubemærkethed fået revideret Jernbaneloven med en nyskrevet paragraf, der giver infrastrukturforvalteren mulighed for at kræve træer og bevoksning langs strækningerne fjernet eller beskåret for lodsejerens regning. Så nu skulle vi være rustet til at undgå lignende uheld.

Men den nye lovgivning hjalp dog ikke stort, da et kraftigt snefald den 22. november fik en række træer til lægge sig ud over det ene spor mellem Borup og Viby. Så enten har Banedanmark endnu ikke opdaget mulighederne i den nye paragraf, eller også er lodsejerne langs strækningerne lidt langsomme til at finde kædesavene frem.

Det Blå Blad vil i en artikel i det første nummer i 2016 se på mulighederne i den nye lov.

Med efterårets komme fik vi på depotet et genoptryk af den kendte plakat, hvor lokomotivførerne advares om, at de må påregne længere bremselængde, når bladene falder af træerne.

Som en kollega udtrykte det: "Den plakat kan da ikke være lavet til lokomotivførere – er der nogen, der ved noget om glatte skinner, så er det da os. Den er nærmere fremstillet for at berolige cheferne opad i systemet. Så kan de ikke beskyldes for at have ignoreret problemet i tilfælde af en ulykke".

Jeg er ikke utilbøjelig til at give ham ret. Alle førere har prøvet glatte skinner, selv om sommeren, hvor støv og pollen på skinnerne forvandles til sæbe, når der falder en regnbyge. Så vi er vant til at køre når det er glat, også når plakaten ikke er sat op.

Efteråret bød også på turvalg, hvor hele fire kolleger blev tvangsplaceret i reserven modsat den weekend, hvor de havde ønsket fri. Det er vist ikke set før i depotets historie. Senere er det dog lykkedes for to af kollegerne at finde brugbare løsninger.

Jeg har ikke løsningen på problemet, men må konstatere, at systemet er udfordret af dagens virkelighed med delebørn og ægtefæller/kærester, der – ligesom lokomotivførere – skal arbejde hver anden weekend. Så der venter noget af en opgave for LPO's lokalbestyrelse, der har taget emnet op.

Struer

Af: Niels Haunstrup Christensen

I Struer er alt ved det gamle, og dog ikke. Når disse linjer læses, er man forhåbentligt gået i gang med at etablere nye perronriste. Der etableres høje riste mellem spor 8 og 9 samt langs hele spor 10 i alt 315 meter. Fremmednets standerne bliver samtidigt skiftet til samme type som kendes fra P-risten i Fredericia. Adgangsvejen til spor 10 asfalteres, og der bliver opsat en ny lysmast. Rengøringspersonalet får samtidigt en ny containerplads. Det er rart, at vi endeligt er ved at nærme os den normale standard. Nu må vi så håbe, at vi på et tidspunkt kan få etableret et omstillingsanlæg i Struer. Vel har vi fået gode adgangsforhold til de håndbetjente skifter. Men selv om vi nu står godt og sikkert, er problemet, at der er ca. 10 cm længere ned til "osten". Dette giver en ekstra krum ryg med øget risiko for rygskader.

Lokalnyt

Det gamle pakhus er i efterårsferien blevet åbnet som et jernbanemuseum. Det er skønt, at der bliver taget hånd om vores fælles historie, og jeg håber, at museet får succes med at trække folk til. Museet giver masser af beskæftigelse til vores pensionerede kollegaer. De får brugt deres store viden inden for jernbanedriften, og møder ligesindede til en hyggelig stund. Tilstrømningen til museet kan dog også aflæses på anden vis, idet vi har fået flere sporløbere over spor 5. Vi har aftalt med Banedanmark, at der skal opsættes en låge i adgangsvejen til pladsen for at forhindre alt for mange sporløbere.

Vi nærmer os K16. Det er, som beskrevet mange steder, et køreplanskifte der bringer mange forandringer. Vi får i Struer en noget kortere køretid på strækning 33 til Fredericia. Jeg er lidt bekymret for, at det bliver svært at overholde køreplanen. Vi har allerede et par store La forhold, og der kommer flere i forbindelse med etableringen af Holstebro-motorvejen. Jeg vil i den forbindelse kraftigt opfordre til, at man får fjernet den lange La, vi har i Hjerm. Jeg er godt klar over, at Banedanmark ikke mener, den er særlig problematisk, da vi kan køre igennem med 60 km/t. Fakta er bare, at vi, på grund af ATC togstop, er nødt til at bremse ned til 25 km/t ved passage af PU signalet ved overkørslen. Få det nu fikset så vi ikke skal fejre flere års fødselsdag med denne La.

Der blev efter MTA'en i 2014 aftalt en del tiltag. Et af dem var et medarbejdermøde omkring utrygheden ved brugen af enmandsbetjening. Nu har vi jo haft enmandsbetjente tog i Struer siden 1992, så der burde måske ikke være så meget at være i tvivl om. Spørgelysten viste dog klart, at lokomotivførerne ikke føler sig godt nok rustet til at tackle situationen, når det spidser til. Det er nemt at føle sig lille i et forsinket tog, hvor det eneste vi kan tilbyde er, at kunderne kan kontakte 70 13 14 15, og at de så for øvrigt må have en fortsat god nat. Det var et godt og velbesøgt arrangement. Gad vide om det var det sidste, for nu forelægger der en ny MTA, og her er der også plads til forbedrende tiltag.

Endelig ser det ud til at vi skal have MG uddannelse i Struer. Første hold skulle gerne starte sidst i januar 2016. Vi glæder os meget, da de fleste i Struer ikke har fået nye litra attester de seneste tyve år. Det giver yderligere glæde, at MG skal afløse litra MR. MR har været et rigtig godt tog, men nu er de altså så slidte at vi ikke længere kan være dem bekendte.

I forbindelse med K16 får vi en ny mand på depotet. Det er Bent Koldsø, som kommer fra Odderbanen og depotet i Odder. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at byde Bent velkommen på DSB's nordvestligste depot.

Lokomotivpersonalet i Struer vil gerne ønske jer alle en glædelig jul og et godt nytår.

Foto: Frank Rønsholt

Lokalnyt

Tinglev

Af: Jesper Rodkjær Pedersen

Det er sjældent succeshistorier om den offentlige transport, der fylder medierne, medmindre man da lige ved et tilfælde er kommet til at læse i "Ind & Se". Ikke desto mindre er det derfor en sensation, at vi her kan bringe en historie om, hvordan DSB har oplevet en enorm passagerfremgang. Faktisk er succesen så massiv, at DSB ganske overraskende ikke har kunnet skaffe det fornødne materiel til at transportere de mange rejsende – de har derfor sat busser ind i stedet, hvilket er helt i tråd med Strategi 2030, hvor togkørsel ikke er et af kerneområderne. Den massive passagerfremgang, der bliver omtalt her, er selvfølgelig på strækningen Flensborg – København/Malmø, hvor efterspørgslen er så stor, at flere hundrede håbefulde passagerer til tider hober sig op i forhallen på Flensburg Bahnhof. Efter sigende har det givet stort hovedbrud for DSB Kommerciel i Telegade, som ikke rigtig kan forstå, hvor den store succes kommer fra, da de efter deres vidende ikke har ført store flotte reklamekampagner i hverken Syrien, Afghanistan eller store dele af Afrika. Den eneste logiske forklaring de har kunnet finde er, at det må være det strandede IC4 -tog i Libyens ørken, som har givet så meget positiv omtale og opmærksomhed, at folk fra hele verden vil hertil for at prøve dette fantastiske tog. I forhold til at håndtere succesen, så har den overordnede strategi fra ledelsens side - ud over at ringe efter nogle busser – primært været at lade togpersonalet selv finde en løsning på problemerne. Hvis man læser og ser filmklip om Ledelse på DSB'sk på ABC, så er det nok det, som de kalder "at sætte en klar retning". Togpersonalet fortjener stor ros for deres indsats – en indsats som helt tydelig har trukket store veksler på de involverede medarbejderes daglige overskud. Med tiden er der takket være tog- og lokomotivpersonalet, samt tysk politi, kommet nogenlunde ensartede procedurer for, hvordan situationen i Flensborg håndteres. Det kan godt være, at pressens fokus ikke længere præcis er på problemet omkring fyldte tog ved den dansk/tyske grænse, men lad det hermed være bekræftet – problemet eksisterer stadigvæk i varierende grad, og det fylder meget i vores hverdag.

Mens disse linjer bliver nedfældet, så synger efteråret på sidste vers, og vinteren står for døren. De læskure, som skulle sættes op i forbindelse med ombygningen af Tinglev station, blev ikke leveret i første omgang. Det har betydet, at både passagerer og personale har haft utilfredsstillende forhold i dårligt vejr. Heldigvis er læskurene ved at blive bygget p.t., så forhåbentlig kan vi holde os tørre i fremtiden, når vi venter på toget.

Siden sidste nummer af det Blå Blad er vi blevet en mand mindre på depotet. Dion A. S. Bjurner fra knoklergenerationen (hans eget udtryk) har valgt pensionisttilværelsen i stedet for det hårde liv ved banen. Vi vil komme til at savne den altid ulastelig klædte eksilkøbenhavner, og vi ønsker ham al mulig held og lykke med det nye kapitel i hans liv.

Når dette nummer af Det Blå Blad er trykt og sendt ud, så vil der være sket en ændring i lokalgruppebestyrelsen i Tinglev, da undertegnede forlader DSB d. 30. november. Hans Mathis Petersen, som er nuværende næstformand, overtager formandsposten frem til den ordinære generalforsamling den. 4. februar 2016. Det bliver derfor også det sidste lokalgruppeindlæg fra min hånd. Det har været en ære og fornøjelse at få lov til at bidrage til Det Blå Blad – et blad som vi efter min mening har grund til at være meget stolte af. Jeg håber, at I vil tage godt imod den kommende lokalredaktør. Pas godt på hinanden og bliv ved med at stå sammen – tak for denne gang.

Skandale i dansk erhvervsliv!

Flere virksomheder er blevet testet positive i alt for høje MTA-værdier.

DSB afviser at være blandt de skyldige.