LOKOMOTIVPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE
LPO DSB

Det Blå Blad

Nr. 2 - 2016

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ...S. 3

Redaktørens klumme ...S. 4

Tunneltjek (TUC) ...S. 6

Den gode lokomotivmandsgerning – Kampagne for bedre indmeldingskultur ...S. 8

Morten Schroll Kristensen - lokal tillidsmand i Aalborg ...S. 10

Nedsat bremseevne MF – siden sidst... ...S. 12

Konkurrence – Viden om fagbevægelsen og Arbejdsmarkedsforhold ...S. 13

Farvel Anker – Hyldest til en mand af folket. ...S. 14

Områdegruppens generalforsamling d. 7. april 2016 ...S. 16

1. maj i Kongens Have i Odense ...S. 18

Lokalnyt ...S. 20

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
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 15. juni 2016

Forside: "Koncentrede deltagere til LPO's ordinære generalforsamling" af Peter Kanstrup

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 05-2016 vedr. bedre indmeldingskultur
- Medlemsinformation nr. 06-2016 vedr. 1. maj arrangement i Odense
- Medlemsinformation nr. 07-2016 vedr. beslutninger på LPO DSB's generalforsamling 7. april 2016
- Medlemsinformation nr. 08-2016 vedr. fældning af træer langs jernbanen
- Medlemsinformation nr. 09-2016 vedr. iPads og nødprocedure
- Medlemsinformation nr. 10-2016 Vedr. kampagne for bedre rengøring af førerrum

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

Våde fødder…!

Af: Områdegruppeformand Søren Max Kristensen

Som alle i DSB nok er ved at være klar over, så har vi igennem de sidste år været udsat for omfattende besparelseskrav. Besparelseskrav, som ledelsen kalder effektiviseringer. Specielt da Jesper Lok kom til, blev der sat gang i svingdøren.

Den nye trafikkontrakt indeholder også meget store krav til omkostninger og effektiviseringer. Der skal som udgangspunkt spares 3 % hvert år i kontraktens gyldighedsperiode. De sidste mange år har driftspersonalet levet op til disse sparekrav. Der er strammet kraftigt op i tjenesterne. På DJ's område er antallet af ansatte raslet ned, dette på trods af, at vi har kørt flere togkilometer. Altså en klar effektivisering. På værkstederne er der ligeledes sparet på lønomkostninger til håndværkere og andet personale "nede på jorden".

I administrationen er der ikke sparet tilsvarende. Tværtimod er mange HK stillinger erstattet med akademikere, hvilket øger lønomkostningerne, og der bruges stadig rigtig mange penge på kontraktansatte og konsulenter. Da vi er blevet færre i driften til en større produktion, og der ikke samtidig er skåret hensigtsmæssigt i administrationen, må regnestykket nødvendigvis være, at overhead omkostningerne er steget. Samtidig har vi kunnet konstatere, at de besparelser, som vi i driften leverer hvert år, efterfølgende forsvinder i dårlig planlægning og evindelige korrigeringer.

Nu er grænsen ved at være nået. Besparelserne til K 16 er alt for massive. En køreplan, der er strammet for meget op, materielplaner, der ikke har noget med virkeligheden at gøre, og tjenester som er så beskåret, at selv små ændringer og forsinkelser vælter læsset. Oven i dette skal lægges, at vores togmateriel er i en historisk dårlig stand. Medfører det ikke nedbrud, forhindrer det i hvert fald muligheden for at hente tabt tid.

Konsekvensen af alle disse besparelsestiltag er, at vi ikke kan opfylde rettidighedsmålet, og at servicen for vores passagerer bliver kraftigt forringet. Forhold som enhver med viden og erfaring på jernbaneområdet kunne forudsige.

Hvad gør ledelsen så for at rette op på de dårlige beslutninger? Bliver der rettet i de fundamentale fejl og mangler? Nej desværre. Der bliver sat håbløse rettidighedsprojekter i gang, og der bliver udarbejdet informationsbreve til personalet. Et andet populært ledelsesværktøj er at trykke plakater med smarte "oneliners" som minder meget om det, man kan finde på Gajol æsker og inden i riskager. Samtidig er planen, at K 17 skal fortsætte som K 16, dog med mindre tilrettelser. Tjenesterne skal desuden yderligere forringes. Det er åbenbart ikke gået op for ledelsen, at mere af det samme ofte giver det samme.

Hvis det at drive jernbane sammenlignes med at krydse en rivende å, så drejer det sig om at komme tørskoet over på den anden side. Det gør man ved at udlægge trædesten. Disse trædesten består, i forenklet form, af følgende:

En ordentlig køreplan – ordentlige materielplaner – ordentlige personaleplaner – velholdt materiel – en effektiv og relevant administration – respekt for viden og erfaring.

Desværre har ledelsen formået at glide på samtlige trædesten. Der, midt i åen, opfinder ledelsen det ene projekt efter det andet, som skal lappe på de dårlige beslutninger. Sko og strømper er drivvåde og forsøges febrilsk tørret i kulørte plakater og nedladende e-læringsprogrammer.

Det må nu være på tide, at fagligheden kommer tilbage som den drivende kraft i virksomheden. Erfaring og viden skal gå foran smarte projekter, procesledelse og evige omorganiseringer. Det er muligt med de mange dygtige ansatte i både driften og administrationen, som endnu findes i DSB. Metoden er ikke plakatledelse og måletyranni, men inddragelse og et ligeværdigt samarbejde.

Sker dette ikke, efterlades personalet og, langt værre, vores passagerer på perronen med våde fødder.

Redaktørens klumme

Af: Peter Kanstrup, redaktør

EVAK – handler det efterhånden overhovedet om at blive bedre til at evakuere tog?

I forbindelse med arbejdet med EUM5 pågår der en drøftelse omkring efteruddannelsen i evakuering, brand og førstehjælp. LPO har ved flere lejligheder plæderet for, at vores nuværende efteruddannelse i evakuering (EVAK) måske var lige lovlig centreret omkring evakuering i tunnel. Over 90 % af lokomotivførerne får i dag en målrettet efteruddannelse i at kunne evakuere tog på nogle få udvalgte kilometer af det danske jernbanenet (Storebæltstunnellen og – med lidt god vilje – øvrige faste forbindelse), uagtet at alle de evakueringer (og tømninger) LPO er bekendt med, er foregået på den øvrige infrastruktur, i flere tilfælde endda under vanskelige vejrforhold og i vanskeligt terræn. Og – ikke uvæsentlig i forhold til nærværende – i flere tilfælde på måder, hvor der bestemt har været plads til forbedringer.

Det er bl.a. derfor – i vores optik – tid at brede uddannelsen ud. Det er i år 20 år siden, at Storebæltsforbindelse blev åbnet. Måske vi burde bruge jubilæumsåret til at afmontere det hysteri, der fra starten har været omkring tunnelsikkerheden og i stedet opfatte de faste forbindelser (inkl. Øresund) som det, de er. En jernbaneinfrastruktur, hvor det ofte vil være lettere at tømme og evakuere tog, end andre steder. Og vil man rigtig gerne slå et slag for bedre tunnelsikkerhed? Ja, så kan jeg da anbefale, at man bruger energi på at opgradere EVAK uddannelsen i forhold til Boulevardbanetunnellen, hvor specielt den senest afholdte øvelse viste, at der er rigeligt at bekymre sig om, ikke mindst i forhold til begrebet "spontan evakuering" (når passagererne selv vælger at forlade toget ved hjælp af nødåbning af døre uden forudgående tilladelse).

Brandskolens "model" af Storebæltstunnelen – set udefra

Foto: Jenik Langsted

At EVAK uddannelsen ikke allerede er lagt om skyldes måske nok især tunnelhysteriet, men også ét andet bestemt forhold har været mere end vanskeligt at argumentere imod. På Brandskolen i Korsør findes nogle unikke faciliteter, hvis mage næppe findes i hele Nordeuropa. Så rammerne for en vellykket uddannelse kan næppe være bedre. Uheldigvis er det, der kommer ud af anstrengelserne, meget påvirket af den ledelse, den kultur og det "læringsmiljø", der er på stedet.

EVAK bør handle om læring – i alle de scenarier, der gennemføres på et kursus. Hvis en elev kommer forkert i gang, eller er ved "at løbe ud af en tangent", er det instruktørernes pligt at hjælpe vedkommende på rette vej, meget gerne ved at inddrage de andre kursister. På den måde lærer alle – via inddragelse – noget. Og det sikres, at man får viden og indsigt i alle de (op til 12) scenarier, der gennemgås, i stedet for – som nu – blot fokusere på ens eget for at kunne bestå.

Vores ledelse skal naturligvis selv have lov at sige, hvad de tænker om det, der foregår på Brandskolen i Korsør. Jeg konstaterer her blot, at det på ingen måde er i tråd med DSB's ønske om at blive en lærende organisation, og der er da heller ikke – os bekendt – nogen i DSB, der hverken har bestilt eller købt et kursus, som tager afsæt i "Learning by fear". For det læringsprincip findes ikke, eller rettere. Det fungerer ikke.

Men selv om det snart 100 gange er slået fast, at man ikke kan dumpe på et AMU kursus, og selv om det både i skrift og tale er fastslået over for skolens ledelse, at man ikke under normale omstændigheder kan erklære en kursist for "ikke egnet", sker det alligevel jævnligt.

I forbindelse med den seneste evaluering, hvor også LPO deltog, er der gjort et helhjertet forsøg på at gøre Brandskolen begribeligt, hvad der forventes. Antallet af sager fra skolen, som kommer LPO for øre tyder ikke nødvendigvis på, at budskabet er forstået. Der er derfor grund til at se på om der kan skabes brugbare alternativer på et antal lokale brandskoler eller lign. I forhold til rammerne for undervisning er det ikke en ønskværdig situation, men hvis Brandskolen i Korsør ikke vil høre, er der jo ligesom ikke noget alternativ.

Det er svært ikke at tænke på den gamle revysang om politikeren Aksel Larsen med omkvædet: "Det ku' være så godt, men så var det faktisk skidt".

Tunneltjek (TUC)

Af: Peter Kanstrup, OSU Sikkerhedsudvalget

Det Blå Blad har efterhånden en del gange de senere år skrevet om uenigheder mellem ledelsen og den faglige organisation i forhold til arbejdsopgaven tunneltjek (TUC). Hændelsesforløbet har været langt og ind i mellem pinefuldt, og en enkelt gang i forløbet, har vi her på Det Blå Blad set os nødt til at gøre brug af sikkerhedsventilen, og give udtryk for vores "TUC -frustration" på bagsiden, under titlen: "TUC er kikset".

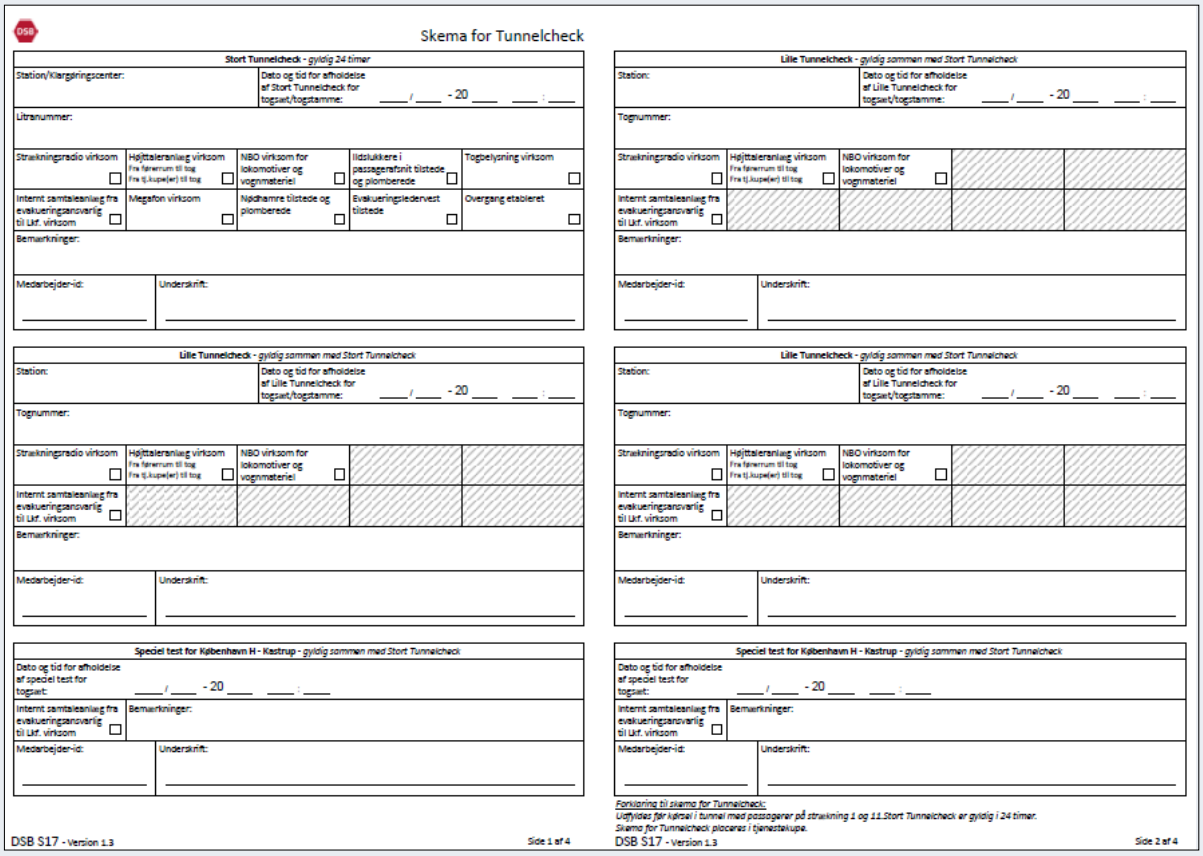
Trods vanskelighederne er der løbende fundet en række delløsninger. Først i forhold til uddannelsesspørgsmål, senere i forhold til stort tunneltjek. Nu er der så endelig udsigt til, at de sidste udeståender omkring lille tunneltjek finder en løsning. Ja, måske er den sidste supplerende instruks allerede lagt op i Den Digitale Rygsæk, når du sidder og læser dette.

Lad os benytte lejligheden til at summere op.

Der er enighed mellem DSB Drift F&R og LPO DSB om, at det ikke – ud over de to lektioner, der var afsat til gennemgang af de daværende instrukser i forbindelse med uddannelse i GSM-R og STM i begyndelse af 2015 – kræver uddannelse at udføre arbejdsopgaven tunneltjek. Lokomotivpersonalet forventes at kunne udføre såvel stort, som lille tunneltjek, ud fra de instrukser, der fremgår af Banedanmark SIN-L, instruks 1.4 og 11.1*. I konsekvens af, at der ikke er en uddannelsesmæssig ensretning, er der metodefrihed under forudsætning af, at den kontrol, der fremgår af Banedanmarks instrukser, udføres. Fremgangsmåde og elementernes rækkefølge aftales i hvert enkelt tilfælde af de to implicerede medarbejdere, den der udfører arbejdsopgaven (TUC på arbejdsseddel), og den der er medhjælp TUC (Tucm på arbejdsseddel).

I konsekvens af ovennævnte er den tidligere instruks (SIN DSB cirkulære) vedr. tunneltjek udgået og skema for tunneltjek (DSB S17) er revideret. DSB S17 er et sikkerhedsbærende dokument. Det skal udfyldes efter hvert tunneltjek og placeres på køretøjet som angivet på DSB S17. Stort tunneltjek er gyldig i 24 timer, lille tunneltjek er gyldig for aktuel oprangering. Bemærk i øvrigt, at NBO ikke skal afprøves i togsæt. Som det fremgår af DSB S17, er det kun nødvendigt at afprøve, om NBO er virksom på lokomotiver og vognmateriel.

Der skal, jf. Banedanmark SIN-L instruks 1.4, punkt 3.1.2, henholdsvis instruks 11.1,



Skema for Tunnelcheck

Stort Tunnelcheck - *gyldig 24 timer*

Station/Klargøringscenter: | Dato og tid for afholdelse af Stort Tunnelcheck for togsæt/togstamme: ____/____ - 20____ ____:____

Utranummer:

Strækningsradio virksom ☐ | Højttaleranlæg virksom (Fra førerrum til tog / Fra tj.kupe(er) til tog) ☐ | NBO virksom for lokomotiver og vognmateriel ☐ | Ildslukkere i passagerafsnit tilstede og plomberede ☐ | Togbelysning virksom ☐

Internt samtaleanlæg fra evakueringsansvarlig til Lkf. virksom ☐ | Megafon virksom ☐ | Nødhamre tilstede og plomberede ☐ | Evakueringsledervest tilstede ☐ | Overgang etableret ☐

Bemærkninger:

Medarbejder-id: | Underskrift:

Lille Tunnelcheck - *gyldig sammen med Stort Tunnelcheck*

Station: | Dato og tid for afholdelse af Lille Tunnelcheck for togsæt/togstamme: ____/____ - 20____ ____:____

Tognummer:

Strækningsradio virksom ☐ | Højttaleranlæg virksom (Fra førerrum til tog / Fra tj.kupe(er) til tog) ☐ | NBO virksom for lokomotiver og vognmateriel ☐

Internt samtaleanlæg fra evakueringsansvarlig til Lkf. virksom ☐

Bemærkninger:

Medarbejder-id: | Underskrift:

Lille Tunnelcheck - *gyldig sammen med Stort Tunnelcheck*

Station: | Dato og tid for afholdelse af Lille Tunnelcheck for togsæt/togstamme: ____/____ - 20____ ____:____

Tognummer:

Strækningsradio virksom ☐ | Højttaleranlæg virksom (Fra førerrum til tog / Fra tj.kupe(er) til tog) ☐ | NBO virksom for lokomotiver og vognmateriel ☐

Internt samtaleanlæg fra evakueringsansvarlig til Lkf. virksom ☐

Bemærkninger:

Medarbejder-id: | Underskrift:

Speciel test for København H - Kastrup - *gyldig sammen med Stort Tunnelcheck*

Dato og tid for afholdelse af speciel test for togsæt: ____/____ - 20____ ____:____

Internt samtaleanlæg fra evakueringsansvarlig til Lkf. virksom ☐ | Bemærkninger:

Medarbejder-id: | Underskrift:

Speciel test for København H - Kastrup - *gyldig sammen med Stort Tunnelcheck*

Dato og tid for afholdelse af speciel test for togsæt: ____/____ - 20____ ____:____

Internt samtaleanlæg fra evakueringsansvarlig til Lkf. virksom ☐ | Bemærkninger:

Medarbejder-id: | Underskrift:

Forklaring til skema for Tunnelcheck:
Udfyldes før kørsel i tunnel med passagerer på strækning 1 og 11.Stort Tunnelcheck er gyldig i 24 timer.
Skema for Tunnelcheck placeres i tjenestekupe.

DSB S17 - Version 1.3 Side 1 af 4

DSB S17 - Version 1.3 Side 2 af 4

punkt 3.1.2 udføres lille tunneltjek ved ændret oprangering. Det har i praksis vist sig vanskeligt i alle tilfælde at fastslå, om der er lavet lille tunneltjek på den aktuelle oprangering, f.eks. hvis opformeringen er foregået på en P-rist i et tidligere driftsdøgn, eller et enkeltkørende togsæt har været parkeret efter nedformering, og nogle timer senere klargøres til et personførende tog, som skal passere en tunnel på strækning 1 eller 11. Der er derfor udarbejdet en instruks, som skal anvendes, når lokomotivføreren ikke med sikkerhed kan fastslå, om den aktuelle oprangering er tunnelklargjort (lille TUC). Instruksen indarbejdes i det eksisterende regelværk (SIN DSB). Det er i skrivende stund uafklaret om instruksen iværksættes straks via cirkulære, eller om den blot indarbejdes i regelværket på et senere fastsat tidspunkt.

Det kan afslutningsvis oplyses, at bestemmelsen i SIN-L vedr. afprøvning af strækningsradio også er gældende for GSM-R radioer. På forespørgsel fra LPO DSB har GSM -R projektet / Banedanmark meddelt, at der skal foretages en radioprøve via opkald til nærmeste stationsbestyrer (Tast [1])

* Tunneltjek benævnes på strækning 11"Øresundstjek", jf. Banedanmarks SIN-L, instruks 11.1, punkt 3.1.2

Den gode lokomotivmandsgerning – Kampagne for bedre indmeldingskultur

Af: Peter Kanstrup, LPO DSB, daglig ledelse

Som det fremgår af medlemsinformation nr. 5-2016 slår LPO DSB nu et slag for en bedre indberetningskultur (ikke af hinanden, men af hændelser), ikke bare fordi det er en naturlig del af lokomotivførerjobbet og den faglighed, vi ønsker at promovere, men også fordi et øget antal indberetninger faktisk kan være til stor hjælp i områdegruppens daglige arbejde.

Det er nemlig således, at LPO DSB alt for ofte oplever manglende forståelse for vores henvendelser, f.eks. i forhold til forskellige sikkerhedsmæssige forhold og diverse materielproblemer, idet ledelsen ikke mener at kunne genkende vores fremstilling, hvis forholdene ikke, eller kun i ringe grad er meldt ind i de respektive systemer.

Sagt lidt firkantet er holdningen på "Borgen": "Er det ikke meldt ind – er det ikke sket"

Det skal der simpelthen gøres noget ved, ellers får vi aldrig løst de tilbagevendende problemer, vi, som lokomotivførere, oplever i hverdagen ude i driften.

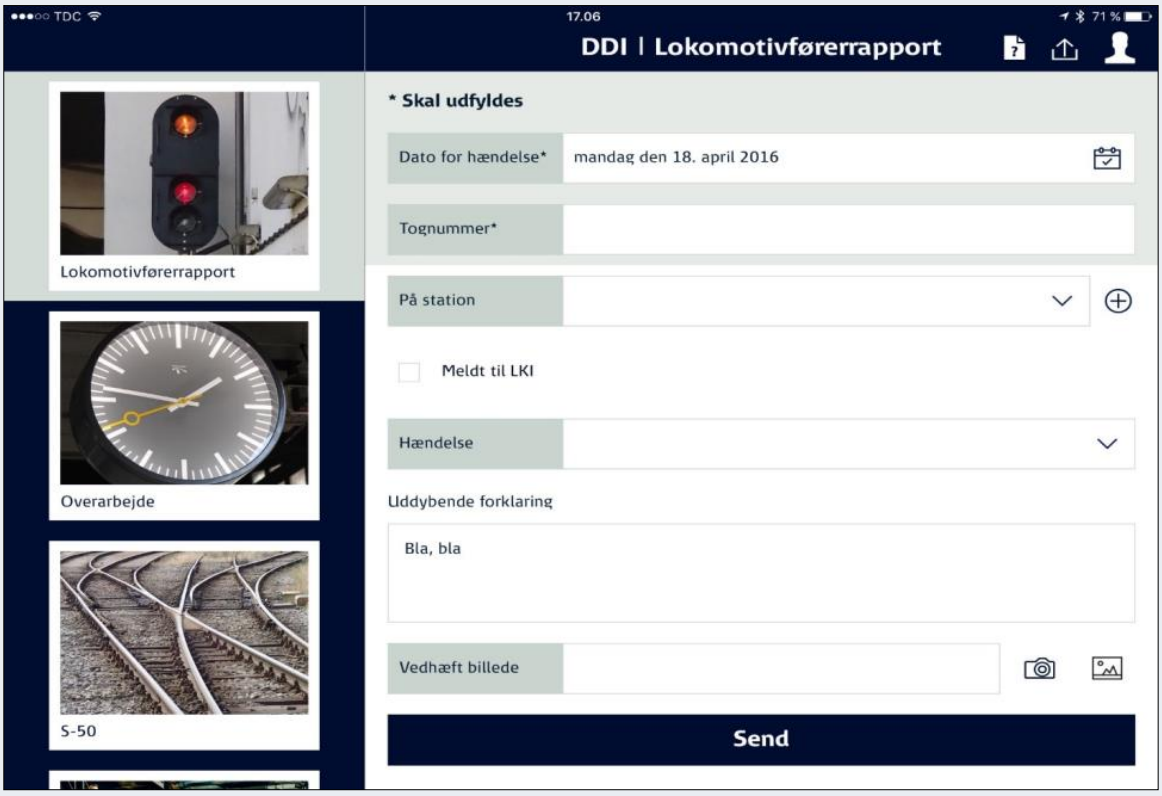
Akutte forhold skal som altid indmeldes til LKI vagten ved først givne lejlighed, men ellers er det dig som lokomotivfører, der på dagen, og i situationen, beslutter, hvad der skal / bør meldes ind i de respektive systemer. Nedsat bremseevne, dårlige førerstole, manglende folie på frontruder, utilstrækkelig varme (eller køling) i førerrum eller måske manglende beskæring af træer og bevoksning langs banen? Der er nok at tage fat, så fat pennen, eller rettere iPad'en og klø på. For selv om iPad'en ikke er en indlysende succeshistorie, er der faktisk noget den er rigtig god til, nemlig fotodokumentation. Tag et foto af det kritisable forhold og vedhæft dette foto til din indmelding i DDI.

Åbn "Kamera-app'en". Tag et foto ved at trykke på den hvide cirkel til højre på skærmen. Fotoet lægger sig automatisk ned i den app, der hedder "Fotos". Når du har tiden til det, så åbner du DDI. Udfyld den relevante formular. Nederst ved "vedhæft billede" trykker du på ikonet længst til højre (ligner bjergtoppe med en lille sol til venstre – se rød markering). Her vælger du det aktuelle foto (i "kamerarulle" / "øjeblikke"). Tryk herefter på send.

Luft er der som bekendt ikke meget af i tjenesterne, så skulle der gå et par dage, inden du kan finde tid til at lave indmeldingen, jamen så er det sådan, det er. Det vigtigste er, at de forhold, den enkelte mener bør indberettes, rent faktisk også bliver det.

LPO DSB forventer i nær fremtid – måske allerede når du læser nærværende – at have skudt en kampagne for bedre rengøring af vores førerrum i gang. Kampagnen er en udløber af de tiltag, der arbejdes med i vores førerrumsgrupper (Gruppe 3.2F), hvor netop manglende / dårlig rengøring af førerrum var et meget væsentligt ankepunkt ved den seneste APV.

Til sidst en lille opmærksomhed vedr. indberetninger af sikkerhedsmæssige forhold, via indberetningssystemet, Synergi. Anvendelsen af dette system (via "LKF links" i vores iPad) grænser til håbløst. LPO DSB presser ufortrødent på for en acceptabel løsning. Indtil den foreligger opfordrer – problemerne med Synergi til trods – til, at også sikkerhedsrisici og hændelser indberettes. Brug evt. DDR på de stationære Pc'er der er opsat i briefing rum på depoterne. Er du tvivl, så spørg din lokale tillidsrepræsentant til råds.



Morten Schroll Kristensen - lokal tillidsmand i Aalborg

Af: Hans S Merstrand, Informationsudvalget

I denne udgave har Det Blå Blad været en tur forbi Aalborg og taget en snak med formanden for Lokalgruppen på depotet.

Kan du fortælle lidt om dig selv?

Jeg er 40 år gammel, og bor på et landsted uden for Aalborg sammen med min kone Mette og vores 3 børn. Fritiden bliver brugt på vores heste og selvfølgelig børnenes fritidsaktiviteter. Når tiden er til det, holder jeg også meget af jagt og fiskeri.

Jeg er udlært som kleinsmed hos Gerhard Christensen Maskinfabrik i 1997. Efterfølgende har jeg arbejdet som rejsemontør i offshore branchen, bl.a. i Norge. Jeg startede som lokomotivfører i DSB i 2004, og jeg har altid kørt fra depotet i Aalborg, har i øvrigt været kørelærer siden 2011.

Foto: Lars Rolving Jensen

Hvordan og hvornår blev du lokalgruppeformand for LPO Aalborg, og havde du lavet fagligt arbejde før den tid?

Min faglige karriere startede, da jeg blev opfordret af arbejdsmiljørepræsentant Bo Halle til at stille op som menigt medlem af bestyrelsen på generalforsamlingen i 2007. Efter en rokering blev jeg samme år næstformand, og i 2009 afløste jeg Jørgen Ohmeyer som formand.

Hvad har draget dig i mod det faglige arbejde?

Jeg har en stor interesse i at kunne bidrage til, at vi lokomotivførere får en bedre hverdag. At sørge for, at alle bliver behandlet så retfærdigt som muligt. Samtidig betyder det meget for mig, at sammenholdet på depotet, og også i bestyrelsen i lokalgruppen, er så godt, som det er. Det arbejder vi i bestyrelsen meget på at bevare og styrke.

Hvad synes du, har været sværest, ved at starte som lokalgruppeformand?

Det sværeste, synes jeg, var, at jeg følte, at jeg fra dag 1 skulle kende alle aftaler, cirkulærer, reglementer, osv. Og så skulle jeg lige finde min egen måde at gøre tingene på.

Hvordan vil du beskrive en tilfældig dag som tillidsrepræsentant for lokomotivførerne i Aalborg?

Der er næsten konstant sager vedr. forkerte arbejdssedler, aftaler som ikke bliver overholdt, osv. Derudover er der den gode snak på stuerne og samarbejdet med arbejdsmiljørepræsentant, Bo Halle. Og så er der selvfølgelig samarbejdet med den lokale gruppeleder, Lotte Sandlykke. Derudover er jeg aktiv i LO Aalborgs bestyrelse, hvor jeg prøver at påvirke udviklingen i Nordjylland.

Foto: Lars Rolving Jensen

kendskab til, og at vi opfattede dette faktum som et problem. Vi var i Folketinget for at prøve at gøre vores indflydelse gældende, men desværre talte vi for døve ører. Så politikerne forstår ikke vores udfordringer. Samtidig står vi med en følelse af, at DSB i grunden heller ikke forstår vores udfordringer. Måske bunder det i, at der ikke er mange i topledelsen med en egentlig jernbanebaggrund.

Hvordan ser du fremtiden for LPO DSB Aalborg?

Vi har i bestyrelsen et fremragende samarbejde og sammenhold. Samtidig står områdegruppen efter min mening stærkt sammen i alle forhold, så jeg ser ikke rigtig nogen problemer for lokalgruppen for nuværende. Vi får ganske vist et lavere antal medlemmer at repræsentere i nær fremtid, men jeg tror, at de før nævnte udfordringer nok skal fylde tiden ud…

Hvilke udfordringer har LPO Aalborg for indeværende?

Den klart største udfordring lige nu er den forestående overdragelse af trafikken i Nordjylland i august 2017, hvor vi står over for nedlæggelsen af depotet i Frederikshavn. Vi er i bestyrelsen stærkt optaget af at sørge for, at det kommer til at påvirke lokomotivførernes hverdag, og privatliv, så lidt som muligt. Vi har holdt adskillige møder med Nordjyske Jernbaner i et forsøg på at sikre, at enderne når sammen og for at sikre at så mange lokomotivførere som muligt, får mulighed for at bevare en arbejdsplads i Nordjylland.

Føler du at politikkerne, DSB og andre forstår jeres udfordringer, i Aalborg?

Politikerne traf den forkerte beslutning, da de overdrog trafikkøberansvaret til Regionen, uden at der var tale om en virksomhedsoverdragelse. Vi gjorde i bestyrelsen fra starten Rasmus Prehn, trafikpolitisk ordfører for Socialdemokratiet, opmærksom på, at der ikke stod noget om personalet i de papirer, som lokalgruppen havde

Foto: Lars Rolving Jensen

Nedsat bremseevne MF – siden sidst…

Af: Peter Kanstrup, OSU Sikkerhedsudvalget

Fagbladet Ingeniøren bragte d. 14. marts en artikel om nedsat bremseevne på litra MF. Artiklen gav anledning til nogen utryghed i medlemskredsen og en del henvendelser til LPO DSB. Vi opfordrede på den baggrund DSB Sikkerhed til at udsende en information til lokomotivførerne, som kunne kaste lys over de undersøgelser den såkaldte Knorr-rapport omhandler, og de (del)konklusioner Knorr kommer frem til i rapporten.

Du kan læse artiklen fra Ingeniøren her

I LPO DSB ser vi nu frem til, at det analysearbejde Workshoppen iværksatte helt tilbage i november 2014 afsluttes. Vi har d. 18. april 2016 rykket for en status. DSB Sikkerhed oplyser i den forbindelse, at det afsluttende arbejde pågår, og at årsagsanalysen indeholdende tiltag og anbefalinger udsendes til Workshoppen (herunder LPO DSB) i meget nær fremtid. Indtil den foreligger, arbejder vi ufortrødent videre ud fra nedenstående (genoptryk fra Det Blå Blad 1-2016):

- Den aftalte 6-punktsplan (se Det Blå Blad 2-2015) opfyldes
- Relevante tiltag fra workshoppen gennemføres, f.eks. en kunstig nedskrivning af bremseprocenten for at få en fladere ATC bremsekurve
- Materielinformation nr. 107 MF fra 25. juni vedr. varme bremser justeres
- Antallet af indmeldte Synergi sager vedr. nedsat bremseevne MF minimeres.

I øvrigt er opfordringen herfra uændret:

Hvis du oplever nedsat bremseevne på litra MF skal dette indmeldes i Synergi. Hastigheden afpasses i forhold til bremseevnen og forholdet indmeldes til LKI vagten straks muligt. Nærværende gælder naturligvis også ved en lignende situation ved kørsel fra en anden litra.

Foto: Hans Schøn Merstrand

Konkurrence – Viden om fagbevægelsen og arbejdsmarkedsforhold

Artikelserien om den danske fagbevægelses udfordringer sluttede i det seneste nummer af Det Blå Blad. Det blev til i alt 7 artikler, som forhåbentlig har givet læserne et indblik i både fagbevægelsens historie og de udfordringer, der er i dagens Danmark, hvor mange af de goder, der er opnået gennem årene, alt for ofte tages som selvfølgeligheder, der vil bestå til evig tid. Gid det var så vel, men uheldigvis er det med fagforeninger, som med dine stueplanter derhjemme. Hvis ingen tager sig af dem, dør de

Her på redaktionen håber vi, at vores læsere har haft fornøjelse – og læring – af artiklerne. Vi runder artikelserien af med en lille konkurrence om den danske fagbevægelse og danske arbejdsmarkedsforhold.

Besvar nedenstående ved at skrive tallet ud for det (du tror er det) rigtige svar på hver af de 6 spørgsmål i en lang køre, f.eks.: 111222. Send dit svar til det-blaablad@live.dk senest onsdag d. 15. juni kl. 12. Vi trækker lod blandt de rigtige svar om **3 gode flasker rødvin**.

Spørgsmål 1 – Forkortelsen LO står for:

1. **Ligeløn og overenskomstdækning**
2. **Landsorganisationen (af fagforeninger) i Danmark**
3. **Latterlige overenskomster**

Spørgsmål 2 – I Danmark fastsættes mindstelønnen:

1. **Ved lodtrækning**
2. **Af Folketinget**
3. **Der er ingen fastsat mindsteløn med mindre man er dækket af en overenskomst**

Spørgsmål 3 – Social dumping er:

1. **Et andet ord for ansættelse af østarbejdere**
2. **Når politikerne reducerer de sociale ydelser**
3. **Når nogen arbejder for en lavere løn end den, der er aftalt i overenskomsten**

Spørgsmål 4 - Gule fagforeninger er:

1. **Fælles betegnelse for fagforeninger med mange asiatiske medlemmer**
2. **Såkaldte fagforeninger, som ikke sørger for, at deres medlemmer har en overenskomst, f.eks. Det Faglige Hus**
3. **Del af fagbevægelsen, som er kendt for at have gule logoer**

Spørgsmål 5 – Hvis du ikke er omfattet af en overenskomst må din arbejdsgiver:

1. **Tilbyde dig de løn og ansættelsesvilkår, han / hun synes er rimelige**
2. **Ikke tilbyde dig ansættelse**
3. **Kun betale den løn LO fagbevægelsen finder rimelig**

Spørgsmål 6 – Den 6. ferieuge:

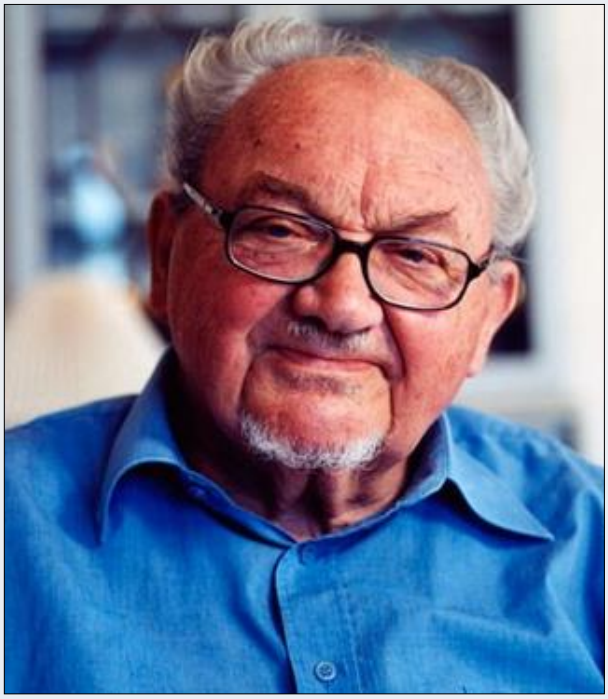
1. **Fremgår af Ferieloven**
2. **Gives til alle som har brug for ekstra ferie**
3. **Er forhandlet via overenskomsterne**

Foto: Hans Schøn Merstrand

Farvel Anker – Hyldest til en mand af folket.

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Denne nekrolog har ikke til formål at hylde Ankers Jørgensens politik eller hans politiske resultater som statsminister i en brydningstid med ikke mindre end to alvorlige økonomiske (olie)kriser på kun 6 år. Sigtet er et helt andet, nemlig at hylde mennesket Anker Jørgensen og hans stædige kamp for lige muligheder i vores samfund. At minde alle om, at Anker måske nok var en lille mand af statur, men også den lille mands mand, og ind til videre den sidste ikke akademiker i statsministeriet.



Anker kom fra fattige kår. Kun 5 år gammel var han blevet forældreløs og han voksede derfor op hos sin faster og onkel. Som mange andre børn fra arbejdsklassen gik han kun 7 år i skole, hvorefter han kom ud på arbejdsmarked. Først som arbejdsdreng, så bud og siden lagerarbejder hos FDB.

Under besættelsen blev Anker indkaldt for at aftjene sin værnepligt, og da samarbejdspolitikken med tyskerne brød sammen i 1943 blev han, som alle andre danske soldater, interneret. Fangeskabet varede dog kun få uger, og da Anker igen var på fri fod gik han aktivt ind i kampen mod nazismen.

Om det var hans sikre fornemmelse for ret og uret, der drev hans engagement i Modstandsbevægelsen skal være usagt, men det var i hvert fald ønsket om en mere retfærdig deling af, og adgang til, samfundet goder, der førte Anker ind i det faglige arbejde. Han tog den lange vej fra tillidsrepræsentant ude på arbejdspladsen, til formand for først lager- og pakhusarbejderne, senere Transportgruppen og til sidst forbundsformand for arbejdsmands- og specialarbejderforbundet, det som nu, efter en række fusioner, hedder 3F.

En sådan karrieremæssig himmelflugt har fået mange – både før og efter Anker – til at miste jordforbindelsen. Men ikke Anker. Han forblev arbejderklasse classic. Med bopæl i det københavnske arbejderkvarter i Sydhavnen og med en indre tro på, at ting kunne ændres til det bedre. Ikke bare for ham selv, men for hele samfundet. Han ville noget så enkelt og dog så svært, som et stærkt fællesskab, hvor vi passer på hinanden. Hvor frem-

skridt er noget, vi skaber sammen. Med hinanden og for hinanden.

Så Anker gik ind i politik. Først i Borgerrepræsentationen og fra 1964 i Folketinget, hvor han indtog en noget tilbagetrukken rolle på den socialdemokratiske venstrefløj. Lige til den dag, hvor daværende statsminister Jens Otto Krag havde fået nok af politik, og – højst overraskende for alle, også Anker – forlod posten, og bad Anker om at tage over.

Anker havde aldrig sagt nej til en udfordring. Så han tog ansvarets tunge åg på sig. Og selv om de fleste på det tidspunkt nok anså ham for en døgnflue på de bonede gulve – ikke mindst efter det såkaldte jordskredsvalg i 1973 – sad han ad 2 omgange i alt næsten 9 år på posten. I øvrigt uden på noget tidspunkt at have et stabilt flertal bag sin politik.

I sin regeringstid stod Anker fadder til efterlønnen og han sikrede staten andel i Nordsø olien, men han fik aldrig styr på statens finanser, ikke mindst fordi han – i modsætning til vore dages politikere – ikke ville gennemføre de reformer, som økonomerne anbefalede. Reformforslag der dengang – som nu – var vendt mod "den jævne mand". Da Anker i efteråret 1982 ikke længere kunne opnå opbakning til sin politik overlod han statsministeriet til den konservative, Poul Schlüter. Anker forblev dog formand for Socialdemokratiet frem til 1987, hvor han 65 år gammel forlod den politiske scene.

Mange – også insidere i det politiske liv – har benyttet lejligheden til i de nekrologer, der naturligt er skrevet i forbindelse med Ankers død, at hylde ham for at være autentisk. For at være båret af en indre glød og en vision for det samfund, han som politiker havde sat sig for at påvirke og forandre. Flere har direkte skrevet, at vores dages politikere kunne lære noget af hans tilgang til det at være politiker.

Anker var ligetil og i sandhed en mand af det folk, han ønskede at være tættest mulig på. Kunne hans autentiske og enkle tilgang til det at være politiker stå som et eksempel for nuværende og fremtidige politikere, og kunne Ankers vej fra det allernederste til det allerøverste lag i samfundet være en inspiration til efterfølgende, for de der tror, det ikke nytter at kæfte op, så har Ankers liv og virke bestemt ikke været forgæves.

Det er nemlig helt afgørende for den fortsatte udvikling af vores folkestyre, at menigmand står tilbage med en fornemmelse af at være en del af styret. At man betyder noget og kan nå til tops også selv om man hverken er født med en guldske i munden, er ud af et politisk familiedynasti eller har den bedste uddannelse.

Må det være denne skribents inderlige ønske, at Anker – af hensyn til den fortsatte udvikling af hele vores samfund og demokrati – blot var den seneste, og ikke den sidste, af sin slags

Områdegruppens generalforsamling d. 7. april 2016

Af: Thomas Knudsen, redaktionsudvalget

Den 7. april samledes tillidsfolk for lokomotivførerne i DSB i Fredericia. De mødtes for at afholde LPO DSB's ordinære generalforsamling i selskab med indbudte gæster og en mindre gruppe af lokomotivførere, som havde fundet tid og ønskede at overvære dette arrangement.

Da mange havde rejst fra nær og fjern i Kongeriget, startede dagen med en lille frokost og en hyggelig snak med kolleger inden det mere formelle overtog scenen.

Selve generalforsamlingen startede med 2. del af en lille historie – skal vi kalde det en form for "politisk læring" – som områdegruppeformand Søren Max Kristensen havde startet på den forrige generalforsamling 2 år tidligere. Hvor mange generalforsamlinger vi skal igennem, før vi når til vejs ende på historien, må tiden vise, men vi er i hvert tilfælde mange som er spændte på en eventuel konklusion.

Efter denne åbning blev det tid til at finde en dirigent. Den daglige ledelse foreslog LKI Jørn Weiss og forsamlingen var enig i, at det var en god ide. Hermed kunne man for alvor komme i gang med den formelle del af programmet.

Og så fik områdegruppeformand Søren Max Kristensen igen lov til at overtage talerstolen, nu for at aflægge beretningen. Denne blev i det store og hele modtaget godt. Som det sig hør og bør, var der en livlig og god debat efterfølgende, hvorefter beretningen blev enstemmigt vedtaget.

Herefter overtog områdegruppekasser Hans Schøn Merstrand scenen for en kort stund for at orientere om områdegruppens økonomi.

Dernæst skulle man i gang med behandlingen af de indkomne forslag. Alt i alt kan man sige, at der for alle forslags vedkommende var en spændende, livlig og vidende debat. Nogle forslag blev vedtaget, andre blev forkastet og andre igen blev trukket. For at nævne blot et par af de forslag, som var oppe, kan nævnes, at det blev vedtaget, at pensionister nu har mulighed for at deltage i områdegruppens generalforsamlinger som gæster. Derudover blev der vedtaget et forslag, som gør, at økonomisk trængte lokalgrupper kan ansøge områdegruppen om hjælp til indkøb af særligt dyre effekter. Til sidst kan det nævnes, at et forslag fra lokalgruppen i Nykøbing Falster, der omhandlede forholdene for lokomotivfører i reserven, blev trukket efter en længere debat og en smule gravearbejde, som viste, at der allerede fandtes et forslag, der gjorde, at områdegruppen skal arbejde med de problematikker, som LPO Nykøbing Falsters forslag bragte på bane.

Det sidste større punkt på dagsordenen var valg. Der var genvalg til områdegruppeformand, Søren Max Kristensen samt medlem af daglig ledelse, Peter Kanstrup.

Generalforsamlingen blev rundet af med et længere indlæg fra Dansk Jernbaneforbund ved forbundsformand Henrik Horup, samt korte hilsner fra SPO ved områdegruppeformand, Jørn Nicolaisen og LPO S-tog ved områdegruppeformand, Thomas Bryan Lund.

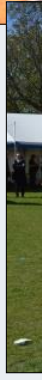
Dagen sluttede med en gang stegt flæsk med persillesovs og en øl dertil samt hyggeligt samvær med de fremmødte kolleger.

Fotos: Peter Kanstrup og Thomas Knudsen

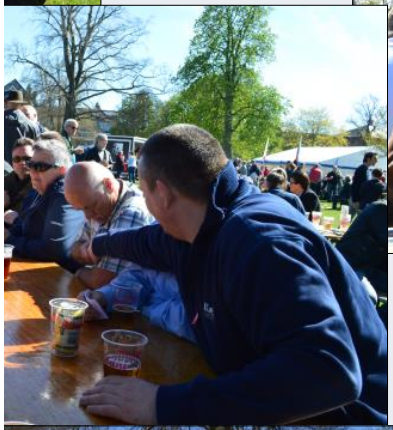
1. maj i Kongens Have i Odense

LPO DSB takker for den enorme opbakning i medlemskredsen (fra hele landet), til vores fælles 1. maj arrangement for 2016, og lader stemningsbillederne tale for sig selv – også mange tak, til dem der lavede alt det praktiske arbejde, som vi andre nød godt af. Vi ses på pladsen igen i 2017....i øvrigt samme dato.

Billeder taget af Hans Schøn Merstrand

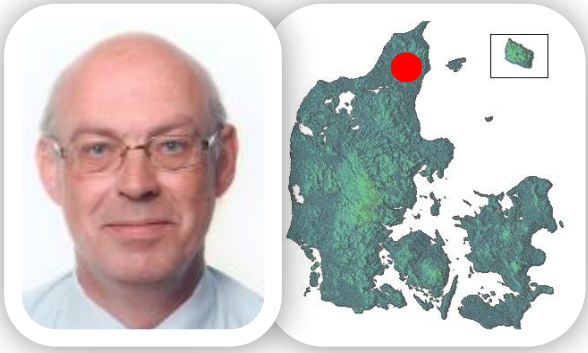


Dansk
Jernbaneforbund



Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Jensen

Jeg sad forleden og så en udsendelse på TV2-News omhandlende primærvalgene i USA. I hvert fald den ene kandidat er, i bedste fald, kontroversiel. Han vil blandt andet ikke fraskrive sig retten til at bruge atomvåben i Europa!!!

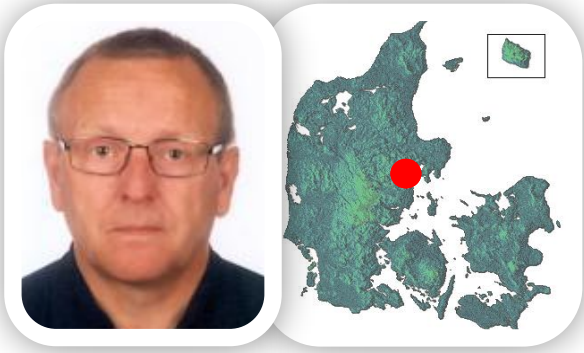
Hvad har det nu med os lokomotivførere at gøre. Det handler om valg, det handler om at vælge det rigtige. Nu vil mange måske påpege, at vi ikke har nogle valg at træffe. Vores hverdag er tilrettelagt i arbejdssedler, ODI, SIN DSB samt alt andet udgivet i den digitale rygsæk. Og alligevel bliver vi bedt om at træffe nogle valg, valg som måske bedst kan beskrives som fravalg. Et eksempel: Den oprindelige tjeneste foreskriver en pilafløsning, en rangering, en forsyning, endnu en rangering og derefter en togfremførsel. Nu træffer en eller anden en beslutning om, at togsættet skal afgå som 2F2 i et tog med afgang 20 minutter tidligere. Nu er forsyningstiden væk, og den er blevet erstattet af en bemærkning på arbejdssedlen: "Hej XXX, hvis muligt må du gerne give tog XXX en sjat diesel. Venlig hilsen XXX". Nu er en sjat i min terminologi ikke ret meget mere end, hvad der kan være i bunden af en kop, så hvad det skal nytte vides ikke, men man beder lokomotivføreren om at træffe et valg. Se stort på rangertider, forsyningstider etc. eller sende et togsæt mod København, vel vidende at der ikke er diesel til mere end godt 400 Km. I dette tilfælde valgte lokomotivføreren at sende togsættet afsted uden tankning. Selvfølgelig blev LKI-vagten informeret om situationen, så der blev taget hånd om situationen.

Med hensyn til valg er vi jo så heldige at have en ledelse, som helt klart har sagt, at intet forretningsmål må fremmes på bekostning af sikkerheden, så der har vi ikke nogen valgmulighed. Man har oven i købet forsynet os med en rigelig mængde dokumenter, hvor det klart står beskrevet hvad vi skal "vælge" at gøre. Og der står også beskrevet hvad vi skal "vælge" at gøre, hvis vi f. eks. ikke kan få opdateret iPad eller DDR. Så hedder det nødprocedure, med alt hvad det indebærer af opringninger, nedskrivninger osv. Den gode lokomotivmandsgerning er sikkerhed, materiel, rettidighed og komfort. Sikkerhed for togfremførslen, men så sandelig også sikkerhed for lokomotivføreren. Trafikstyrelsen kan, og har ret til, at dukke op på førerrumsbesøg, og har man ikke orden i sine "papirer", er en vis mand løs i Laksegade. Og der er KUN lokomotivføreren til at sikre sig, at man har orden i sine ting, og at alle procedurer er overholdt som beskrevet i DDR.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Aarhus



Af: Lars K Andersen

Situationen på depotet er den, at de lokomotivførere som har givet tilsagn om at ville køre for Nordjyske Jernbaner, har fået tilsendt ansættelseskontrakter. Disse skal underskrives og afleveres inden 2. Maj. Så snart de er afleveret, kender vi lidt mere til personalesituationen på depotet. Håbet og målet er stadigvæk, at overdragelsen af trafikken i Nordjylland ikke kommer til at betyde forflyttelser eller afskedigelser.

Nu står foråret og sommeren for døren, og i den anledning holder vi så snart vinterferievalg!

I august kommer K16-3 med nye køretider nord for Aarhus. Lyn og IC tog får yderligere 4 min. køretid i retning fra Aalborg mod Langå. Den modsatte vej får lyntogene 3 min og IC 4 min. ekstra. Ifølge køreplanskontoret er det fordi, man forventer, at kørsel med målevognen til efteråret vil nødvendiggøre disse køreplanstillæg. Det får jo én til at reflektere over, hvad det er for nogle spor vi kører på i øjeblikket, ikke sandt…

Nogle giver udtryk for, at ting der sker mere end to gange er en kutyme. I så fald er det, der sker søndag den 29. maj i Djurslands-sommerland, blevet en kutyme. LPO Aarhus og de lokale gruppeledere er gået sammen og inviterer depotets lokomotivførere, ægtefæller, børn og børnebørn på denne udflugt, som går til Danmarks største og bedste sommerland. Billetter koster 50 kr. De kan købes ved henvendelse til Hans Friis (se opslag på stuen) sidste chance for køb af billetter er den 22. maj.

Studietur går i år til Polen (Bydgoszcz). Der er afrejse 10. oktober og hjemkomst d. 14. Ønsker man at komme med, er tilmeldingsliste til turen fremlagt på stuen fra den 2. maj kl. 12:00. Pensionerede lokomotivførere er, som altid, velkomne, men de aktive har forrang, hvis listen er overtegnet.

Den 4. maj kommer DJ's ledelse på besøg og fortæller om de udfordringer, som vi, særlig i Aarhus, står over for. Der vil selvfølgelig i næste nummer af Det Blå Blad være en lille indlæg om dette medlemsmøde.

Når folk bliver ansat som lokomotivfører, er det mange gange en drøm, der går i opfyldelse. Man glæder sig til at komme på arbejde hver eneste dag. Men tiden går – **meget stærkt** – og pludselig er man en ældre lokomotivfører. Lidt træt når man møder til natarbejde. Forundret over at den gode arbejdsplads er forandret. Tiden er en

Lokalnyt

anden og man får lige pludselig lyst til noget andet. Da er det, at man er moden til en tilværelse som pensioneret lokomotivfører. Siden sidst har følgende taget det spring: Lars Smed, Stig J Nielsen og Erik Krogh. Held og lykke med pensionisttilværelsen. Må I savne Greenspeed og opdateringer.

Poul J Goodballe har valgt at søge over i Arriva, og skal fremadrettet køre ud fra Herning. Bo Bjerre har sagt op og fået job ved letbanen og Allan S. Nielsen er blevet forfremmet til LKI.

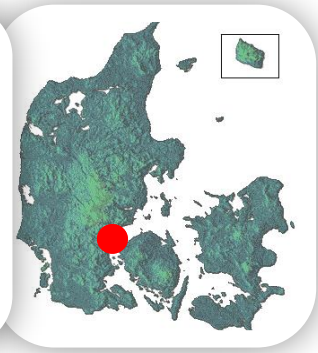
Som nævnt før går tiden meget hurtig, og følgende har siden nytår haft 25 års jubilæum:

- 1. januar: Annette Bakholdt, Jørn Skjøtt, Bent S Rasmussen og Jørn B Jørgensen.
- 10. marts: Tommy Østergaard
- 1. maj: Henrik Schøtt, Kenneth K Kristensen og Bjarne Refsgaard.

Et slangudtryk fra en kommandopost er: "tog ophobning på stationen". Det kan vi til fulde forstå i Aarhus, når vi ser rundt på baneterrænet. IC2 og IC4 bliver placeret rundt i terrænet, hvor der er lagt skinner, ja man ser faktisk stort på alle regler om **frisporsmærker**. Men bevares, der er jo heller ikke sket noget – endnu. Af erfaring ved vi dog, at DSB lige præcis ved, hvordan reglerne er, hvis der kommer en ridse i deres tog. Så moralen er: Lad dig ikke lokke. Overhold reglerne for frisporsmærker, når du parkerer tog. Også selv om DSB, trods mange indmeldinger – og en del fotodokumentation – tilsyneladende har lidt svært ved at respektere reglerne.

Foto: Hans Schøn Merstrand

Fredericia



Af: Ole Bang

Medlemsmøde

I midten af marts måned afholdt lokalgruppen medlemsmøde i pauselokalet i Vejlevejbygningen. Vi havde inviteret LPO's næstformand, Jan Danielsen og Ferieplans bestyrer, John Dyrhøj, til at komme og svare på spørgsmål omkring arbejdstidsregler, korrigeringsregler, Ferieplan og andre regler, som er relevante i det daglige. Man kan tolke fremmødet til arrangementet på mange måder. Jeg glæder mig over, at alle på depotet, nu har styr på aftaler og arbejdstidsregler. Tak for indsatsen til Jan og John.

Personalia, mv.

Lokalgruppen har modtaget en invitation til Railway Cup i hockey hos LPO Odense. Vi forventer at stille med ét hold og i stærkeste opstilling, så det kan kun blive godt. Jeg er sikker på at pokalen vil pynte i pauselokalet.

At alle kommer helskindede hjem, kan vi kun håbe på. For med den store afgang af kollegaer til pension og nyt job, som er annonceret, så bliver vi udfordret på bemandingen resten af året. Indtil nu er Kenny Nielsen gået på pension, og Simon V. Pedersen og Jens Peter Poulsen har fået nyt job andre steder i jernbaneverdenen. Held og lykke med fremtiden til jer alle.

Vi har også haft to 40 års jubilarer. Jørgen Borch Nielsen havde jubilæum d. 15. februar og Elo Møller d. 8. marts. Endnu engang stort tillykke med jubilæet til dem begge.

Lokalnyt

Turgruppen

Turgruppen med Elo Møller i spidsen har gennem lang tid kæmpet for at få MR udvekslingen mellem Næstved og Fredericia til at falde i hak. Der har længe været uoverensstemmelse mellem antallet af togsæt, og mandskab / tid til at håndtere opgaven. Efter mange mails og telefonsamtaler, er Korrigeringen og Driftscenteret nu med på, hvordan tingene skal foregå. Om det så er en blivende tilstand, må tiden vise. Det er derfor meget vigtigt, at de Ansvarshavende noterer evt. fejl og mangler i døgnrapporten og at fejlbehæftede arbejdssedler indsendes. Hvis vi ikke kan dokumentere fejl og mangler, så er de jo ikke sket.

Et DSB?

Personaledirektøren skrev tidligere på året, at nu er rejsen mod "Et DSB" nu kommet til en ny Sundhedsordning. Om den nye ordning er bedre eller dårligere end den vi tidligere havde, må tiden vise. Den er dog blevet dyrere.

Hvis man tager personaledirektørens skriv i den anledning og udskifter ordet "sundhedsordning" med "kantineordning", så får man tegningen til et nyt og spændende tiltag, også for os i driften.

Ny kantineordning: Ens for alle og mere enkelt.

Rejsen mod ét DSB er nået til den kantineordning, DSB tilbyder. Det betyder lige adgang for alle ansatte og et stærkere, fælles fokus på kost. DSB har i mange år har haft uhensigtsmæssige centrale og utilstrækkelige lokale tilbud, som var uens i sine tilbud, og hvem der kunne benytte dem. Det ændres nu. Det forklarer personaledirektøren:

"Vi har i DSB´s ledelse ønsket, at vores kantineordning fik en fælles tilgang, og på den baggrund har Personale sammensat et ny ordning til alle ansatte, der nu omfatter alle ansatte - og som er enkel at bruge". Mange vil, ifølge Personaledirektøren, med den nye kantineordning opleve at få noget, de ikke har. Andre vil opleve forandringer i det, de kender. Alle vil opleve en fælles tilgang og adgang til kantineordningen, og efter en mere ensartet, effektiv og enkel screening af madpakken, får man et hurtigt svar på, om man bør gøre brug af ordningen.

Nu må vi så se om rejsen mod "Et DSB", kan komme ud af Telegade, så det driftsvendte personale tilbydes samme gode kantineordning som i Telegade…

Uniform

Der har længe været et ønske om at få kortebukser på uniformsprogrammet. Det er lykkes lokalgruppen at få fat i prototypen til den måske kommende model.

På røven med DSB…

Foto: Ole Bang

Lokalnyt

Helsingør

Af: Hans Morten Bejning Andersen

Som jeg skrev i sidste nummer af Det Blå Blad, håbede jeg at kunne skrive om risteperroner og lys over sporskifterne i P1, P2 og P3, Der er ikke sket så meget. Vi har dog haft en afsporing i mellemtiden. Det er den anden afsporing i Helsingør inden for 4 måneder. Hver gang der sker sådan en afsporing, koster det rigtig mange penge. Infrastrukturen bliver ødelagt, materiellet tager stor skade og de trafikale forhold bliver også påvirket af disse uheld i flere uger nogle gange måneder. Ved det seneste uheld har man sat en forstærket mast op. Så er man jo også helt sikker på, at materiellet tager endnu mere skade, hvis uheldet sker igen. Det er nok det forkerte sted at sætte ind, men det skal jeg ikke gøre mig klog på. Jeg spørger mig selv. Hvor længe, har man råd til at vente?

Foto: Hans Morten B Andersen

Et SMUTO anlæg ville nok minimere disse uheld. Ligesom det kunne hjælpe, hvis man kunne se, hvad vej sporskiftet står, hvilket godt kan være lidt svært uden lys. Så rangertiden går stærkt, når man skal kravle op og ned af togsættene. Det kunne måske være en af årsagerne til, at man kommer for sent ud af byen nogen gange.

Risteperroner

Hvis man havde vidst bedre, var man nok startet i Helsingør. Her ville de i hvert fald været blevet brugt mere end de risteperroner, vi har i Kastrup. De er ikke blevet brugt i de seneste 3 måneder grundet ID kontrol, og ingen ved, hvornår de skal i brug igen. Men bagklog kan man jo altid være.

ID Kontrol/ture/tjenester

ID kontrollen påvirker vores ture og tjenester i Helsingør så meget, at det er helt urimeligt.

Det eneste miljøkørsel vi har i Helsingør, er vores Ystad kørsel. Ystad -toget har ikke kørt siden 4. januar, men kom dog tilbage den 15. marts. Så tænkte man, at nu bliver det hele godt igen i Helsingør. Men det var åbenbart en alt for stor opgave for Korrigeringscenteret at lægge disse tog tilbage i vores tjenester. Det klagede vi over, og så fik vi en "disp-tur" med Ystad i. Men hvorfor skal det være sådan altid?

Lokalnyt

Fra 8. maj har vi fået lovning på, at alle vores Ystad tog er tilbage i vores tjenester igen. Det er fint, men vi har endnu ikke kørt i de ture, vi søgte tilbage i oktober 2015, og ingen kan svare på, hvornår det sker.

Selvom tjenestefordelingen er ved at drukne i nattjenester, og har svært ved at dække dem der er, så laver man ekstra nattevagter til Helsingør. Det gør det jo heller ikke nemmere for tjenestefordeleren.

Ferie

Personalet søger ferie som aldrig før. Juni, juli og august er allerede lukket i Helsingør, og der er kun få ledige dage i maj og september. Så kan man jo tænke over, hvorfor de søger alt det ferie.

Vinterferievalget afholder vi den 24. maj. Her har John Dyrhøj lovet at komme til Helsingør, hvor man så kan stille ham spørgsmål vedr. Ferieplan.

Rettidighedsprojekt

I februar måned startede man et projekt op i Helsingør vedr. rettidighed. Af flere årsager stoppede det dog brat igen. Et nyt er ved at blive sat i søen, men denne gang skal lokomotivførerne ikke være en del af det.

Det er jo ikke noget nyt for lokomotivførerne, dette ord

– rettidighed. Man har jo prøvet til siden det første tog kørte mellem København og Roskilde i 1847, og med 3 daglige afgange i 1856, havde man også problemer med at overholde køreplanen. Men mon ikke – med al den energi man bruger – det nok skal lykkes en dag at få togene til at køre til tiden. Man skal bare huske, at der kører lidt flere tog i dag, end der gjorde for 150 år siden.

Lars Maymann (t.v.) og Thomas Agertoft

Foto: Hans Morten B Andersen

Kørelærer

Vi har desværre en hel del kørelærer der går arbejdsløse rundt i Helsingør: Dette skyldes manglende EUK uddannelse. Det kan jo undre en, at man ikke får sendt disse kørelærere afsted på kursus i en fart, så man kan benytte sig af deres kompetencer. Man kan også godt forstå, at kørelærerne er lidt frustreret. Den ene dag kan man bruges, og næste dag kan man ikke.

Jeg kan i den forbindelse lige nævne, at litra ET ikke bliver omtalt på EUK kurset. Det meste omhandler IC4, og det er jo ikke det, vi fremfører mest af i Helsingør.

Aprilsnar

Personalet i Helsingør var lidt skuffede over, at den lokale formand ikke havde udsendt en aprilsnar i år. Det har de været forvent med de andre år, men med alt det, der er udsendt i årets løb (her tænker jeg ikke fra LPO, men en anden afsender), har der været aprilsnar nok. Så det må man have til gode til næste år.

Jubilæum: 2 x 25 år

170 gæster var mødt frem i Helsingør Kongelige Skydeselskab for at sige tillykke til lokomotivfører Thomas Agertoft og gruppeleder Lars Maymann Johansen, som begge havde været i DSB i 25 år den 1. april 2016. Rammerne var perfekte. Der var god mad og drikke til alle gæster og en masse gode taler til begge jubilar. Det mindede om de gode gamle dage i Helsingør.

Nu vil jeg slutte for denne gang og ønske jer et godt forår.

Lokalnyt

Kalundborg.

Af: Maiken Tomlinson

Kolleger

Først lige en rettelse til mit seneste indlæg, hvori jeg skrev, at ingen havde forladt Kalundborg depot siden sidst. Dette var ikke korrekt, idet én af vores nyeste kolleger, Thomas Nielsen, sagde op i december. Vi ønsker Thomas held og lykke fremover.

Men denne gang er den god nok; ingen opsigelser siden sidste indlæg!

D. 2. maj får vi igen en ny kollega fra S-tog, Peter Sørensen. Velkommen til Kalundborg til Peter!

Fødselsdage

Anders Laursen fyldte 50 år d. 16. marts.

Carsten G. G. Pedersen fyldte 40 år d. 13. april.

Frank Bjarne Pedersen fylder 65 år d. 11. maj.

Lars V. B. Kristensen fylder 50 år d. 1. juni.

Et stort tillykke til alle fødselarerne!!

Tjenestefordeling

Vi har fået ny tjenestefordeler for Kalundborg. Idet Susanne Vinkelgaard skulle bruges andetsteds, har vi nu fået Bente Davidsen som tjenestefordeler. Bente har været tjenestefordeler i det hedengangne DSB Øresund, og før dét var hun togfører, så hun kender lidt til livet på banen. Indtil videre har vi stort set kun fået positive tilbagemeldinger fra folk, både hvad angår Bentes måde at tjenestefordele på, og den måde hun kommunikerer med folk på – flink, imødekommende og med en jargon lidt a la en murer-/betonarbejder, hvilket mange synes er skønt!

Der er ingen tvivl om, at tjenestefordeleren for Kalundborg har været presset til det yderste de seneste år pga. af personalesituationen. Dette har gjort, at især reserven har været tilsvarende presset, og eventuelle ønsker i vid udstrækning har været tilsidesat. Dertil kommer, at kommunikationen mellem lokomotivførerne og tjenestefordelingen har været stort set "nedsmeltet", hvilket ikke gavner hverken lokomotivføreren, tjenestefordeleren eller for den sags skyld produktionen.

Foto: Hans Schøn Merstrand

Med en øget reservestyrke i år, håber vi nu på, at det går i den rigtige retning på alle fronter! Vi byder derfor Bente velkommen som tjenestefordeler for Kalundborg, og ønsker Susanne al mulig held og lykke fremover!

"Er det ikke meldt ind, er det ikke sket"

I forbindelse med LPO´s kampagne med ovenstående titel, har jeg fået en del henvendelser fra kollegaerne,

Lokalnyt

hvoraf en del mener, at det ikke nytter. Et andet problem er at få tid til at melde tingene ind, da det jo gerne skulle ske i arbejdstiden (ikke i pausen). Dette kan være problematisk, når vi dagligt får rettelser i tjenesterne, der gør, at vi kun lige har tid til at holde vores pause, og når iPad´en for gud ved hvilken gang driller, og ikke vil åbne den app, man skal bruge. Så er det desværre ikke så lige til…

MEN her vil jeg gerne komme med en lille bøn til jer alle, om at gøre et forsøg, alle hindringerne til trods, for indimellem har vi jo alligevel lidt "ej anvendt tid" (og p.t. ingen e-læring!), og iPad´en virker faktisk nogen gange. Og faktum er desværre at: Hvis vi ikke melder tingene ind, sker der ikke en fløjtende fis, for så kan både Banedanmark og DSB´s ledelse læne sig tilbage, og sige "Hvad er problemet? Der er jo ingen, der har meldt noget ind" – og så har LPO ingen dokumentation for, at det modsatte skulle være tilfældet.

Hvad DTO´er angår, så er det også her blevet rigtig nemt, at "smøre den af" på det kørende personale. Og det er rigtig ærgerligt, at vi ofte bare lader den ligge, for det viser sig faktisk, at rigtig mange DTO'er slet ikke skal ligge hos os. Meget vil vi stå til ansvar for, men at signalgivningen og sporskifter ikke virker, og at der konsekvent er fejl på materiellet, der gør, at der opstår forsinkelser, er ganske enkelt ikke vores skyld! Her er den hurtigste løsning, at ringe til "Straksopfølgningen", og give dem den rigtige version om årsagen til forsinkelsen (tlf.: 2468 4181). Er det udenfor "åbningstiden", kan man som regel lægge en besked.

Og til de, der så stadig siger, at det ikke nytter: Man kan ikke bevise, at noget ikke nytter, medmindre man efterfølger opfordringen først!

LPO Kalundborg ønsker alle et godt forår!

København

Af: Ebbe L L Drøgemüller

Personalesituationen

At personalesituationen i København er anspændt, er de fleste vist klar over. At rettidigheden og materiellet samtidig hænger i laser gør det ikke bedre. Ansvaret for dette kan vist kun placeres et sted. Hos dem der ansætter og afskediger personalet og laver køreplaner, tog, m.m. Eller nærmere endnu, hos dem der beslutter, om der skal ansættes og afskediges. Dem der beslutter hvilke køreplaner, der skal køres efter, og hvilken kvalitet materiel, m.m. skal køre med. Altså hos ledelsen. Dårlig ledelse og manglende overblik er vel det pæneste udtryk, vi kan komme på. Havde det været en lokomotivfører, der havde leveret så ringe et stykke arbejde, havde han ikke været lokomotivfører ret længe derefter. Sådan foregår det desværre ikke i ledelsen. Her sætter man blot et nyt projekt i gang og fjerner fokus fra de reelle problemer. Pga. den anspændte personalesituation er man f.eks. begyndt at tilbyde MUSV samtaler i personalets fritid? Til overtidsbetaling forstås. Nu skal den enkelte medarbejder så redde virksomheden, så den kan overholde egne politikker? At man på den måde jonglerer på kanten af vores arbejdstidsregler overrasker vel ingen. Nu kan en lokomotivfører efter DSB´s mening så arbejde 9 timer + 2 timer, altså i alt 11 timer. Dette er efter lokalgruppens mening i klar modstrid med vores arbejdstidsregler. Om de to sidste, eller de to første ti-

Lokalnyt

mer så sker til overtidsbetaling, ændrer jo ikke på dette. Hvis der udbetales løn i forbindelse med MUSV samtalen, er det selvsagt arbejde, og så må arbejdstidsreglerne vel gælde? Endnu engang er et forretningsmål sat over sikkerhed…? Fra lokalgruppens side skal i hvert fald lyde en meget klar opfordring til at sige nej tak til MUSV samtaler i fritiden.

Aflysning af sikkerhedskulturdage

I fortsættelse af ovenstående kan vi jo tage de massive aflysninger af sikkerhedskulturdage, der sker i København, med i samme åndedrag. Nu er det selvfølgelig ikke umuligt at afholdes disse sikkerhedskulturdage senere på året. Men det er yderst problematisk, at den stramme personalesituation gør, at den "nøduddannelse" i brug af iPad, som alle lokomotivførere er stillet i udsigt, nu også skydes til efteråret. At korrekt brug og indgående kendskab til et så væsentligt arbejdsredskab er sikkerhedskritisk, er vel ingen overraskelse. Igen er et forretningsmål sat foran sikkerhed…?

Foto: Hans Schøn Merstrand

ID kontrol

Ved den dansk/svenske grænse er der, som de fleste nok ved, indført ID kontrol. Man har efter krav fra de svenske myndigheder indført dette i Kastrup. Passagerer til Sverige skal nu skifte tog og perron i Kastrup og igennem ID kontrollen, med væsentlig længere rejsetid som resultat. Det siger sig selv, at det har kæmpe betydning for de mennesker der pendler over Sundet, for at arbejde i nabolandet. Vi har desværre allerede nu set, at det begrænser lysten til at tage arbejde på den anden side af ID kontrollen. Den første kollega fra Sverige har allerede sagt op og lokalgruppen kan kun frygte at tallet stiger i takt med ID kontrollens løbende bliver forlænget. Vi må håbe, at tilstandene snart normaliseres ved vores grænser.

Afsked med 1. linjeleder

1. linjeleder situationen er også anspændt i København, dette hænger måske sammen med alle de mere eller mindre værdiskabende opgaver, der skal udføres af de lokale 1. linjeledere. Om dette har haft indvirkning på Gruppeleder R. S. Larsens beslutning om at gå på velfortjent pension, skal lokalgruppen lade være usagt. Det er dog tydeligt for enhver, at stillingen som 1. linjeleder har ændret sig meget i de senere år, med indtoget af new public management i virksomheden DSB. I dag er det måltal og projektledelse der styrer virksomheden. Viden og erfaring er ikke noget, der rykker, og er vel nærmest en hæmsko for et karriereforløb i DSB. En leder, der blot ønsker at tage sig af sine folk og sørge for, at medarbejderne kan levere det arbejde, de er ansat til, har trange kår i DSB af i dag. Lokalgruppen vil her igennem Det Blå Blad godt sige Richard mange tak for det gode samarbejde, vi har haft igennem tiden. Vi håber, at han må få et godt og langt otium. God høst i vinmarkerne fremover, skal i hvert fald lyde herfra.

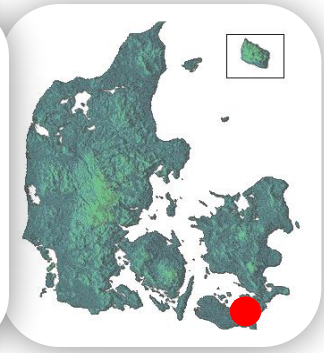
Medarbejderarrangementer

I samarbejde med de lokale 1.linjeledere gentages metoden for planlægningen af medarbejderarrangementerne igen i år. Skulle du sidde inde med en god ide til et spændende medarbejderarrangement, så kontakt lokalgruppen. Måske du har specielle kontakter til en anderledes arbejdsplads, en seværdighed eller måske en særlig interesse, som kunne danne baggrund for et arrangement?

Sidste år gik medarbejderarrangementerne til ret forskellige steder. Fra Tøjhusmuseet og Politigården, over et besøg hos den store dieselmotor på Dieselhouse. Så kom ud af busken og byd ind med ideer. Og husk! Man kan andet end at bowle på et medarbejderarrangement :-)

Lokalnyt

Nykøbing F



Af: Henrik Nordentoft Lyck Hansen

Generalforsamling

Siden vores seneste indlæg i Det Blå Blad har vi her på depotet afholdt generalforsamling. En hyggelig dag med godt fremmøde og besøg fra LPO's daglige ledelse og DJ. Desuden mødte en del pensionerede kollegaer op, og det er jo altid rart at få en snak med nogle af dem, der ikke længere har deres daglige gang på depotet.

På generalforsamlingen blev det til en del ændringer i bestyrelsen. Blandt andet blev antallet af bestyrelsesmedlemmer reduceret fra 5 til 3. Denne ændring i vedtægterne blev lavet for at gøre det lettere at skaffe frihed til bestyrelsesarbejdet. Henrik B Eriksen, Finn Rasmussen og Svend Erik Rasmussen havde valgt at trække sig fra bestyrelsen som henholdsvis kasserer og bestyrelsesmedlemmer. Svend Erik blev dog valgt til bestyrelsessuppleant, så han kan fortsætte arbejdet med turgruppen. Som ny kasserer blev undertegnede, Henrik Lyck, valgt ind.

MG uddannelse

Så er vi begyndt på uddannelse på IC4. Det første hold har været gennem den teoretiske del her på depotet og mangler nu blot kørslen, som foregår fra København. Der har været en del snak om, at når nu alle kurser ikke kan afholdes på eget depot, hvordan skal det så foregå, og der er i skrivende stund ikke 100 % styr på, hvordan der skal afregnes.

Personalemangel

Så er der mandskabsproblematikken. Vi er i øjeblikket alt for få folk på depotet. Dette ligger pres på alle mand og specielt på reserven. Depotet får godt nok tilført nye folk fra S-tog. Det forventes, de er klar omkring sommer. Vi hilser vores nye kolleger velkomne og glæder os til at lære dem at kende.

Problemet er bare at det antal, der kommer, går cirka lige op med dem, der går hjem. Det gør jo ikke ligefrem situationen bedre. Vi håber at ledelsen snart får øjnene op for problemet, som jo eksistere på flere depoter.

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Litra MQ

Ja noget kunne tyde på, at MQ bliver en tilbagevendende rubrik i lokalnyhederne fra Næstved. Det er ved at være lang tid siden, vi har set en MQ i Næstved, men nu er vi i gang med at få uddannet den tredjedel, der endnu ikke har MQ-attest. Da det er over et halvt år siden vi fik teorien, får vi først en ny gang teori. Det sker i Aarhus, da der ikke kan skaffes MQ til Næstved. Senere skal vi så køre med kørelærer og have attest, det sker også i Aar-

Lokalnyt

hus, men tager kun fire dage. En rejsedag, en køredag, en værkstedsdag og så en dag med attest og hjemrejse.

For at vores tjenestefordeler Palle ikke skal blive alt for fortvivlet – vi er jo ikke for mange i forvejen – sendes et tilsvarende antal lokomotivførere fra Aarhus til Næstved, mens der er Næstved-lokomotivførere i Aarhus.

Tilsvarende skal dem, der allerede har MQ-attest have genopfrisket deres færdigheder ved kørsel på Svendborgbanen.

Der har – i hvert fald for de menige lokomotivførere – været påfaldende stille omkring en godkendelse af Lille Syd til enmandsbetjening med MQ. Det forlyder, man havde glemt at lave en "signifikantvurdering" inden prøvekørslerne, og at de måske skal køres om. I alle tilfælde skal der jo nye prøvekørsler til, før der kan køres med to MQ i oprangeringerne på Lille Syd. Uden for Telegade er der nok ikke mange, der tror vi kan køre enmandsbetjent, når vi formodentligt skifter fra MR til MQ til september. Da det kun er de cirka 20 tilbageværende togførere i Næstved, der er uddannet i MQ, må det forventes, at der skal uddannes, ja måske ligefrem ansættes flere togførere i Næstved!

Rengøring – eller mangel på samme

Uoverensstemmelser mellem ISS og DSB, om hvordan man vasker frontruder på MR, betyder desværre, at vi i flere måneder ikke har fået vasket frontruderne. Når togene er "kørt sammen" eller koblet sammen, er det svært at vaske frontruderne uden at klatre op på trinnene på fronten. Hidtil har vi fået vasket frontruderne på vores MR-tog en gang i døgnet. Et MR-tog kan køre i Næstved i op til en måned inden det kommer på værksted for eftersyn, og – forhåbentlig – vask af frontruderne! F.eks. ME'erne får vasket frontruderne når de får eftersyn, vist nok hver tredje dag. Det kan undre, at man i en virksomhed, der klart signaliserer, at man tager sikkerheden meget alvorligt, ikke prioriterer klart udsyn fra førerpladsen højere…

En formildende omstændighed er det naturligvis, at vi har 171 dage med nedbør årligt i Danmark. Det er bare ikke altid, de er jævnt fordelt, og efter bare én tur langs Holmegaards mose, kan togets front være helt klistret til i insekter, når vejret er til det.

At forsøge at fjerne dem med sprinklervæske kan være en mulighed – hvis man altså har været så heldig at få et tog med sprinklervæske på – og kan leve med forruden bliver "tåget" de næste fem minutter, for vores sprinklervæske er jo reelt kølervæske med lidt sæbe i.

En løsning med opsætning af spand og kost kan være en fin løsning hvis man ønsker en ekstra fin rude eller har en særlig beskidt rude, men en vask af frontruden en gang i døgnet kan ikke være et urimeligt ønske! Hvis vi selv skal vaske frontruderne, skal vi måske næste gang der kommer ny aftale med ISS, også selv svinge gulvkluden i førerrummet, og næste gang igen lige tage toilettet med, når vi nu er i gang…

Også på depotet i Næstved mærker vi den nye ISS-aftale. Tidligere havde vi rengøring seks dage om ugen. Nu har vi kun fem, dvs. fra fredag til mandag gøres der ikke rent, der skiftes ikke håndklæder og der fjernes ikke affald (ja det kan lugtes) m.m. Ja, i juledagene var der fire dage uden rengøring, i Påsken tre. Det er bare ikke godt nok, der kommer trods alt mange personer igennem hver dag, også når cheferne holder fri. I sidste ende kan besparelsen resultere i højere sygefravær på grund af beskidte håndklæder og uhumske toiletter.

Ny kolleganetværker

Michael Sørensen-Naur har ønsket at blive fritaget for hvervet som kolleganetværker. Som ny kolleganetværker har Flemming Kongsted Larsen meldt sig. Vi takker for den tid Michael har været kolleganetværker og takker ligeledes Flemming for at stille op dette arbejde.

Foto: Hans Schøn Merstrand

Lokalnyt

Odense

Af: Ole Stuhr Hansen

Ministerbesøg:

Så har vi haft fint besøg på Svendborgbanen. Banens ejer i skikkelse af transportminister Hans Christian Schmidt (V) var blevet inviteret til Fyn af Svendborgs borgmester, så han ved selvsyn kunne danne sig et indtryk af statens forvaltning af infrastrukturen på Sydfyn. Og hvad var mere nærliggende end at tage toget sammen med de hårdt prøvede pendlere?

Besøget fandt sted godt en måned efter, at ministeren havde givet DSB og Banedanmark tommelskruer på og krævet en genopretningsplan for den misrøgtede bane, som i september sidste år var nær en nedsmeltning med en rettidighedsprocent på under 50.

Men denne morgen gik alting efter planen. Ministerens tog afgik fra Odense og ankom til Svendborg rettidigt. Og der var ikke blot tale om et enkeltstående, heldigt tilfælde. Vores direktør for drift og vedligehold, Anders Egehus, var med i toget, og han kunne fortælle de talrigt fremmødte journalister og tv-folk, at genopretningsplanen virkede efter hensigten: Kunderettidigheden i marts havde været oppe på 95 procent – den højeste i to år. Kritikere havde allerede midt i måneden hæftet sig ved, at rettigheden steg og antallet af aflysninger faldt, netop da IC4-materiellet – som en del af genopretningsplanen – blev fjernet fra Svendborgbanen.

Men IC4-togenes fravær er ikke hele forklaringen på de bedre tider, forklarede vores informationschef, Tony Bispeskov, til Fyns Amts Avis: "Vi må jo også være ærlige at sige, at vi har været mindre ramt af signalfejl, skinnefejl og dårligt vejr. Så det ene med det andet gør, at tingene er forløbet på en måde, som gør, at vi kan sige, at nu minder det om noget, kunderne på Svendborgbanen kender fra tidligere".

Der blev dog hældt lidt malurt i bægeret den morgen, da ministeren drog mod Sydfyn, for flere pendlere hæftede sig ved, at DSB havde "skruet op for servicen" i anledning af ministerbesøget. Der var nemlig særdeles god plads i toget, fordi det var oprangeret af hele to togsæt. "Og det er misvisende, fordi der normalt er mange mennesker, som skal mase sig ud og ind i en alt for fyldt vogn", skrev en af pendlerne på DR P4 Fyns facebookside.

En anden pendler skrev: "Man indsætter et ekstra tog på grund af besøg af en minister. Det er jo netop med til, at han ikke fatter en meter af de problemer, der er på Svendborgbanen dag efter dag".

Ministeren mente nu ikke, at det ekstra togsæt ændrede på hans oplevelse af Svendborgbanen, men han lovede pendlerne, at banen ikke vil blive glemt. "Jeg har tænkt mig at holde øje med Svendborgbanen, og derfor har jeg bedt om at få jævnlige opdateringer", sagde Hans Christian Schmidt til Fyns Amts Avis.

Afvisning af forslag om urafstemning ved valg af fællestillidsmand

Således opmuntret af Hans Christians Schmidts løfte

Lokalnyt

Reportere fra både radio, tv og aviser var mødt op, da transportminister Hans Christian Schmidt (V) slog følge med de hårdt prøvede pendlere på Svendborgbanen.

fortsatte vi lokomotivførere vores daglige kamp for at holde Svendborgbanen kørende.

Men allerede en uge efter ministerbesøget måtte vi førere i Odense hen og hente den slidte ja-hat frem igen. Årsagen var en nedslående nyhed fra vores egen fagforening, LPO, der havde haft områdegruppe generalforsamling og havde nedstemt et forslag fra lokalgruppen om, at vi fremover skal anvende urafstemning blandt alle fagforeningens medlemmer, når der skal vælges ny områdegruppeformand (fællestillidsmand).

Det vil føre for vidt med en detaljeret beskrivelse i denne spalte, men der var tilsyneladende en frygt for, at man med forslaget ville åbne muligheden for, at alle og enhver kunne melde sig som formandskandidat. Derfor trak Odense-gruppen sit forslag og valgte i stedet at bakke om et forslag fra Aarhus, som gerne ville have indført urafstemning i tilfælde af kampvalg, men på den betingelse, at en kandidat havde opbakning fra mindst en 1/3 af de delegerede på områdegruppens generalforsamling.

Desværre trak Aarhus-gruppen sit forslag tilbage. Odense fastholdt, men stod alene tilbage med sit ønske om urafstemning ved formandsvalg. Men man kan håbe på, at debatten fortsætter. En urafstemning er ikke nødvendigvis et ideelt redskab i en demokratisk proces, men til gengæld kan den skabe debat og få kandidater i tale, og det er vel ikke så ringe endda? At forslaget overhovedet kommer op vidner om, at en del af LPO's medlemmer finder diskussionen interessant. Personligt håber jeg, at emnet forbliver på dagsordenen. Det er vigtigt i en tid, hvor fagbevægelsen stræber på at modernisere sig selv. LPO nyder stor opbakning – vi har rekordstor organisationsprocent – og den skal vi fastholde, bl.a. ved at imødekomme forventningerne fra medlemmerne, også de unge.

Høj værkstedsstandard i Odder?

Forleden aften, da jeg gik ned for at afløse på en MQ, kom en glædesstrålende kollega ud af førerrummet: Togsættet bremsede godt, der var masser af trækkraft, førerbordet var rent og uden skrammer, og alle kontakter og betjeningsgreb var intakte. Togsættet var tilmed nyvasket og uden graffiti, og i passagerafsnittet var rengøringspersonalet kommet godt rundt i hjørner og langs lister.

Det viste sig, at der var tale om et af de togsæt, som i flere år har været lånt ud til Grenå-Aarhus-Odderbanen, og som derfor er blevet vedligeholdt på det tidligere privatbaneværksted i Odder.

Normalt plejer vi jo ikke at kunne sammenligne kvaliteten mellem DSB's forskellige værksteder, fordi de forskellige litra serviceres på ét og samme værksted. MF og MG i Aarhus, ER og ET på Helgoland, MR, MQ og MP i Fredericia. Men her var forskellen slående. Der kan selvfølgelig være tale om et tilfælde – en gang imellem får vi også togsæt med fin trækkraft retur fra værkstedet i Fredericia – og man må formode, at de to MQ-værksteder er underlagt de samme økonomiske rammer og dermed de samme muligheder for at holde en ordentlig standard for vedligeholdelse.

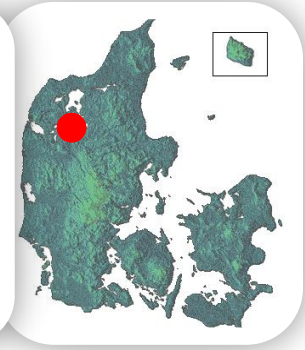
Hvis der er forskel, kan en forklaring måske findes i den

Lokalnyt

kultur, der hersker på de to værksteder. Hermed ikke sagt, at håndværkerne i Fredericia ikke passer deres arbejde. Men jeg har talt med to lokomotivførerkolleger, som har været på besøg på værkstedet i Odder, og de kan begge fortælle historier om håndværkere, der gennem årene har kæmpet for – og sat en ære i – at holde Odderbanens aldrende Y-tog, lynetterne, i topform. De driftssikre togsæt nåede at køre på banen i 44 år (!), og der var fin trækkraft til stede lige til det sidste.

Og det er åbenbart lykkedes at bevare standarden og kulturen på værkstedet, efter at det i 2012 blev bygget om, så det kunne servicere MQ-erne. Men desværre er det snart slut. Aarhus letbane åbner i efteråret 2016, og tiden med servicering af dieseltogsæt synger på sidste vers i Odder.

Struer



Af: Niels Haunstrup

Så er foråret endelig over os, også i Struer.

Her er der sket en del siden sidst. Arbejdsforholdene er blevet forbedret betydeligt. Der er blevet etableret høje riste perroner ved vores opstillingsspor: 8, 9 og 10. Ja, der er endda også opsat nye fremmednet standere med oprul. Her sidst i april måned bliver de sidste lysmaster monteret og så skulle alt være ok. Det er nu langt mere sikkert at bevæge sig i området. Mogens Nielsen, vores AMIR, har fulgt processen nøje. Det skal han have ros for, da der i ombygningsperioden selvfølgelig har været lidt bøvl og besvær, det var jo trods alt vinter.

Desværre gror træerne ikke ind i himlen. Der blev ikke etableret omstillingsanlæg, så vi må stadig svinge "ostene" ved de håndbetjente sporskifter. I spor 100 har vi fået etableret en høj rampe, så det er muligt at gå fra et MR-togsæt til det næste.

Foto: Niels Haunstrup

Langt om længe er vi her ved depotet gået i gang med at få attest til nye litra. Der er rigtig mange i Struer, der ikke har fået nye uddannelser de sidste 15-20 år. Det er litra MG der spøger. Når dette blad udkommer, skulle der gerne være ca. 17 mand, der har attest, og de næste ti mand er på vej på skolebænken. Det bliver godt at få udfaset de gamle slidte MR-tog til fordel for noget nyere. Jeg er udmærket klar over, at MG er udskældte for mange ting, men de vil være en forbedring for vores kunder. Da vi fra Struer kører mange enmandsbetjente tog, skal vi have strækning 33 godkendt til dette formål med MG. Jeg er sikker på, at det nok skal lykkes at finde brugbare løsninger. Det er vores håb at alle mand på depotet har MG attest inden K17, men nu får vi se.

I Struer er vi ikke særlig hårdt ramt af sporarbejder denne sommer. Lidt er der dog. Viborg station bygges, om da der skal anlægges en vej der, hvor spor 1 befinder sig. Hele sporarealet skal derfor forskydes. Dette vil give anledning til en kortere periode, hvor banen er lukket, samt en 11 uger lang periode, hvor der ikke kan foretages krydsninger i Viborg.

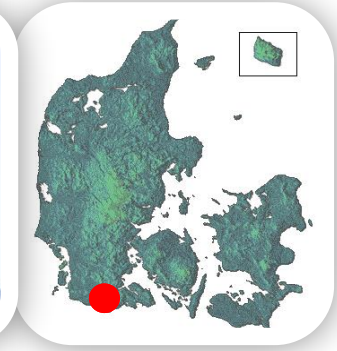
På Banen mellem Struer og Herning vil der også forekomme lukkedage. Her er det Holstebro motorvejen der

Lokalnyt

er på spil. Banen skal forlægges tre steder: Mellem Holstebro og Hjerm, ved Tvis samt ved Gødstrup. I første omgang vil lukningen vare 10 til 12 dage sidst i juli måned. Det bliver spændende at følge om det kun er et af forlægningerne der tages i brug eller om de tager to i brug.

Lad mig slutte med håbet om, at vi er mange der ses i Odense til 1. maj i Kongens Have.

Tinglev



Af: Torben Due

D. 2. marts fik Tinglev fint besøg, da vores nye administrerende direktør Flemming Jensen, lagde vejen forbi vores velfungerende depot. På Tinglevhus blev de fremmødte tog- og lokomotivførere holdt i skak i ca. 90 minutter af en velforberedt og energisk direktør. Vi blev trygt ført igennem alle relevante problemstillinger i DSB og ikke mindst fik vi et indblik i de udfordringer, som venter lige om hjørnet. Det var tydeligt, at vi mødte en ærlig direktør, som var klar til at modtage kritik og samtidig udstrålede en vilje til, at ville DSB og skabe en fremtidssikret sund virksomhed. Direktøren afslørede bl.a., at hans nuværende stilling ikke blot skulle være af midlertidig karakter, men derimod gerne holde karrieren ud. Direktøren lagde ej heller skjul på, at der fremadrettet venter mange tiltag og omstruktureringer, som vil påvirke de ansattes hverdag. Men han lovede, at det vil komme til at foregå på en ordentlig måde og i respekt for den positive kultur som i over hundrede år har været kendetegnet for DSB. Mange ansatte fik luft for deres nuværende frustrationer, mens direktørens forlængede arm A. Haugaard flittigt noterede ned. Det er undertegnedes klare holdning, at der blev lyttet til de ansatte, og at man fra ledelsens side er meget opmærksomme på vores daglige udfordringer og virkelig ønsker at gøre det bedst muligt, således at en god arbejdsplads også eksisterer langt ud i fremtiden.

Sorgen over, og savnet af, vores gamle gruppeformand Jesper "Mufti" R. Pedersen er her stadig, men som ugerne er gået, har vi efterhånden accepteret det og ladet et godt minde lagre sig dybt i hukommelsen - MEN nu er der dukket et spøgelse op i kølvandet på denne store personligheds afsked. Det er en kendt sag, at "Mufti" er en dedikeret og aktiv lystfisker og i mangen en dansk å og sø har genopladet batterierne i en travl hverdag, mens fiskene har kæmpet for livet i et forsøg på at undgå de glinsende metalkroge krydret med en lokkende orm. DESVÆRRE fisker "Muftien" ikke længere kun efter fisk. Tilsyneladende har han fået fremstillet nogle større og kraftigere kroge, som er stærke nok til at plyndre vores depot for guldet. For nogle dage siden breakede nyheden om, at DB Schenker har gaflet yderligere to af vores kapaciteter pr. 1. maj, således at vi fremover skal klare vores produktion uden to gange Thomas. Der skal naturligvis lyde et STORT TILLYKKE med det nye job til Thomas og Thomas. I vil blive savnet i det enorme tomrum, som I begge efterlader jer. Bestyrelsen håber ikke, at det vil blive en ny trend næsten månedligt at tage afsked med dygtige kolleger, men har samtidig en dyb respekt for, når denne mulighed vælges. Bestyrelsen agter i nær fremtid, at indkalde "Muftien" til en lille snak og samtidig ryge fredspiben med ham. Kun mellem læserne og undertegnede kan jeg røbe, at vi agter at introducere ham for en ny fritidsaktivitet, som skal afløse fiskeriet: Frimærker!

På årets generalforsamling fik vi desværre ikke uddelt vores Æ-Tøvs pris, som normalt gives til en af depotets gode medarbejdere, som har udmærket sig i helt særlig grad i det forløbne år, dog oftest for noget, som ikke skulle være gjort. Tidligere har den bl.a. være givet til en pasrejsende kollega, for at have taget et sydgående tog i Kolding, med det resultat, at lokomotivføreren blev efterladt. Prisen kan i helt specielle tilfælde gives til andre uden for depotet, og det er undertegnedes klare op-

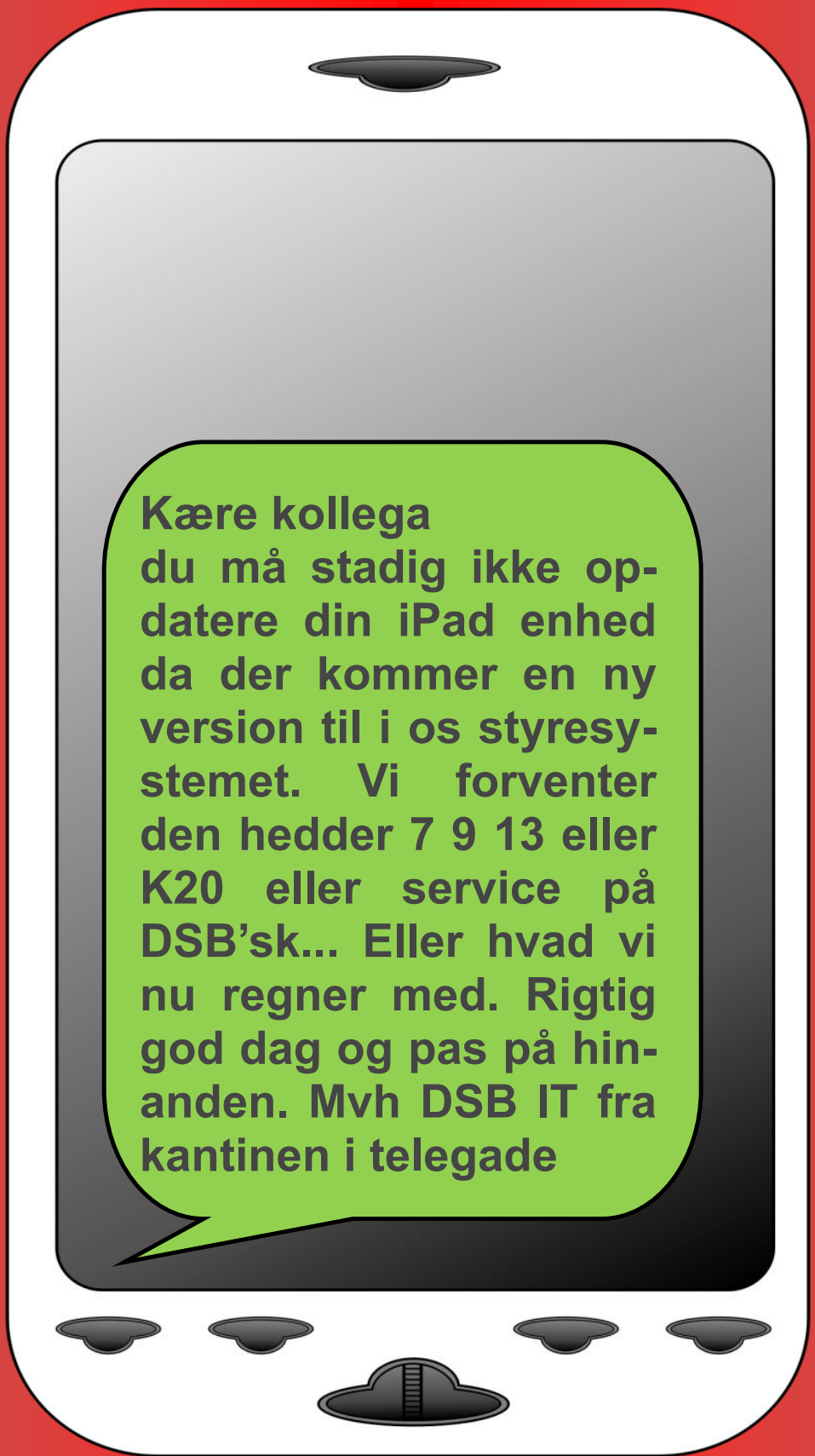
Lokalnyt

fattelse, at der sidder en potentiel værdig modtager i Driften. Historien er som følger:

Midt i marts kører en glad kollega et 300-tog mod Tinglev (endestation Hamborg). Mens han veltilfreds nynner SønderjyskE´s slagsang og tænker tilbage på klubbens MANGE sejre i foråret, bliver han "forstyrret" af et opkald på strækningsradioen, som fortæller ham, at Driften har besluttet at bruge toget som hjælpetog for at hente et nødstedt tog uden for Gråsten. Det kan der selvfølgelig være mange gode grunde til, så fint nok. Forventningen fra Driften var imidlertid, at det højest burde tage en halv times tid, og så er det, at man taber sutten lidt og tænker, at det her er godt nok op ad bakke. I runde tal er der 30 km fra Tinglev til Gråsten, og eneste mulighed for at sende hjælpetoget afsted, var ved at udrangere det. Enhver regnekyndig kan regne sig frem til, at 30 km med max. 40 km/t. tager præcist 45 minutter. Hertil skal så lægges den tid, der går med at gøre det nedbrudte tog klar til transport, plus tiden til at returnere til Tinglev. Sammenlagt kostede det intet mindre end 90 minutter.

Skulle ovennævnte på et tidspunkt kandidere – og måske endda udløse en Æ–Tøvs pris – kan jeg berolige Driften med, at der bestemt er grund til at glæde sig. Med Æ-Tøvs prisen følger nemlig en god flaske vin.

Foto: Hans Schøn Merstrand

Foto: Hans Schøn Merstrand

”Mens vi venter på den næste opdatering…”