LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 3 - 2016

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet **S. 3**

Redaktørens klumme – Fjern busserne **S. 4**

K16 eller kaos? **S. 6**

Effektivitet på DSB'sk? **S. 7**

iPad, DDR og nødprocedure **S. 10**

Lars Gravlund Jacobsen – lokal tillidsmand i Næstved **S. 12**

Lokalgruppe Københavns studietur til Neumünster maj 2016 **S. 15**

Konkurrence: Viden om fagbevægelsen og arbejdsmarkedsforhold – Og vinderen er… **S. 18**

Nekrolog **S. 19**

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. 5. september 2016

Forside: "Baneterrænet i Aarhus" af Hans Schøn Merstrand

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. 11 vedr. LKI hjælper til i driften

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

Leder

Af: Søren Max Kristensen

I de foregående udgaver af Det Blå Blads leder har der været en del kritik af ledelsesformen i DSB og den kaotiske situation som vores virksomhed er havnet i. Måske det er på tide at prøve at kigge lidt frem og se, om der ikke også er nogle positive tegn i den nærmeste fremtid.

Selv om Jesper Loks rædselsregime ikke har bragt meget godt med sig, så må vi konstatere, at DSB's økonomi er langt bedre i dag end for 4 år siden. Alene det, at DSB's gæld er kraftigt minimeret, og fortsat falder, er åbenlyst positivt. Desværre stopper det positive nok her. Omkostningen ved Jesper Loks metode har været, at DSB's primære formål, togdrift, nu er i en forfatning, hvor et sammenbrud ikke er urealistisk, hvis der ikke gøres noget meget snart.

K 16 er et eksempel på dette forestående sammenbrud. På trods af utallige advarsler blev den indført. Forudsætningerne for at der blot skulle være en lille chance for, at K 16 kunne blive en succes var, at materiellet var i topform, og at personaleplanerne faktisk tog hensyn til produktionen og antallet af lokomotivførere og deres geografiske placering. Det skete desværre ikke, da ledelsen holdt fast i de måltal, som et eller andet computerprogram havde regnet ud.

Det er derfor modtaget med stor tilfredshed, at DSB nu har meddelt, at K 17 skal replanlægges. I skrivende stund har vi endnu ikke set konkrete planer, men hvis ændringerne begrænses til det, som planlægningschefen beskriver i Ind og Se, så er det næsten ikke besværet værd. K 16 må betegnes som et akademisk forsøg, som er slået fejl. Før dette anerkendes af ledelsen, bliver det ikke bedre.

Materielsituationen er som bekendt historisk dårlig. Ledelsen har nu bedt om konsulenthjælp udefra. Det er selvfølgelig positivt, at ledelsen nu vil gøre noget efter flere års laden stå til. Men det undrer da, at der i en stor virksomhed som DSB ikke er den fornødne viden tilstede. Måske fyringer og flugt af dygtige og erfarne medarbejdere nu viser sig at være en fejl. Ledelsen har meddelt, at de forventer en plan i september. Vi ser frem til at få præsenteret denne plan. Om den er god og tilstrækkelig til at rette op på materielsituationen, vides i sagens natur endnu ikke. Men en ting er sikkert. Den bliver rasende dyr.

Alle vores genvordigheder i driften kommer ikke fra samme kilde. Banedanmarks sporarbejder har igen i år været en kilde til store frustrationer, dyre "nu og her" ændringer og manglende rettidighed. Banedanmark har nu meddelt, at de udskyder sporarbejdet på Østfyn med 3 år. Spærringerne hen over sommeren opretholdes dog, således der kan udføres "nødreparationer".

Fint nok. Men hvis det betyder, at vi de næste år skal belemres med mange LA-forhold, så er vi lige vidt. Da vi efterhånden kender Banedanmarks arbejdsmetoder, hvor der indføres LA-forhold, i stedet for reparationer, gør man klogt i at lægge noget ekstra køretid ind hen over Østfyn. Lad os hellere komme lidt senere frem, men til gengæld holde, hvad vi lover. Det vigtigste er, at vores passagerer ved, hvad de kan regne med.

Summa summarum er, at der kan være lidt lysere tider på vej. Dog er der nogle forudsætninger, der skal være opfyldt:

Bedre køreplaner - bedre materielplaner – bedre og mere robuste tjenester – bedre vedligehold af materiellet – hensyn til LA forhold – bedre personaleplanlægning – bedre It løsninger (iPads) - respekt for faglighed og viden – rettidig omhu.

Hvis ledelsen kommer i mål med disse forhold, skal vi i driften nok sørge for at køre både effektivt og rettidigt. Med disse håbefulde ord ønskes alle en god sommer.

Redaktørens klumme – Fjern busserne

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Fjernbusserne har kronede dage. En opgørelse fra Trafikstyrelsen viser, at fjernbusserne i perioden 2011-2015 har fordoblet passagertallet. Især det seneste år har passagerfremgangen været meget markant og der foretages nu 1,2 mio. årlige rejser med fjernbus. Samtidig mister DSB kunder på de fjernrejser, der krydser Storebælt. Konkurrencen fra fjernbusser er ikke kun en udfordring i Danmark. Flere andre europæiske lande oplever tilsvarende.

At fjernbusserne har vind i sejlene kan der naturligvis være flere grunde til. Et godt gæt kunne være prisen. Selv om prissammenligninger kan være vanskelige, da rabatterne er meget uensartede, er det nok ikke helt skævt at antage, at prisen på en fjernrejse i bus er ca. det halve, i forhold til en tilsvarende rejse i tog. Men hvorfor nu det? Og er det overhovedet sund fornuft for samfundet, når jernbanen påføres konkurrencen fra fjernbusserne?

Lad det være sagt med det samme. Fjernbusser kan være en god ide, hvor jernbanen ikke tilbyder et rimeligt alternativ. Og konkurrence kan være sundt, når det foregår på lige vilkår. Sidstnævnte er dog meget tvivlsomt, da markedet for bustransport er meget forskelligt for jernbanetrafikken og myndighedskravene helt forskellige.

Og så er der hensynet til maksimal udnyttelse af samfundets investeringer i jernbaneinfrastrukturen, som jo ganske enkelt forringes, hvis fjernbusserne flytter passagerer fra tog til bus. I et liberaliseret marked vil konkurrencen ydermere næsten udelukkende ske i tidsrum på ugen og døgnet, hvor der i forvejen er et stort passagerpotentiale, altså lige præcis dér, hvor den, der har befordringspligten (i nærværende tilfælde DSB), gerne skulle kunne hente lidt mønt hjem til dækning af det underskud, kollektiv transport uvægerligt vil afstedkomme i de tynde tidsrum.

Så fjernbusser ikke bare fjerner indtægter fra statens virksomhed, DSB. De forringer også afkastet af infrastrukturinvesteringerne og er en mulig katalysator for endnu flere forringelser og besparelser i den kollektive jernbanetransport, qua de faldende billetindtægter. Og så er der endda ikke sagt et ord om mindre grøn transport og de i forvejen belastede pladsforhold på især landets hovedmotorveje.

Men kunne konkurrencen så ikke lede til, at DSB og andre jernbaneoperatører tvinges til at sænke billetpriserne? De er i forvejen ret høje, så det ville vel ikke være helt skidt, heller ikke i forhold til at tiltrække evt. nye kunder til jernbanen?

Spørgsmålet er imidlertid om det overhovedet er muligt? Tja, det er næppe muligt for jernbanen at udkonkurrere fjernbusserne på pris. Helt overordnet er der et billet / prissamarbejde i den kollektive trafik, som gør, at DSB ikke bare kan fastsætte en hvilken som helst pris. Men udover det, er der dels nogen helt andre (og stærkt fordyrende) myndighedskrav til bl.a. uddannelse, sikkerhed og dokumentation, dels er der nogle helt andre anskaffelses- og vedligeholdelsesudgifter, da stort set intet på jernbanen er masseproduceret, og da der kun er meget sporadisk konkurrence mellem udbydere at togmateriel, mv.

Også i den konkrete konkurrencesituation omkring passagertransport mellem Øst- og Vestdanmark, er der nogle meget alvorlige udfordringer for jernbanetrafikken, idet infrastrukturafgiften for tog er ca. 13 gange højere end en tilsvarende broafgift for en dobbeltdækkerbus.

Alle disse udgifter – herunder udgifter til det arbejde DSB udfører for Transportministeriet – kan i sagens natur kun kanaliseres et sted hen, nemlig ud til jernbaneoperatørens kunder. Ikke mindst derfor er der generelt dyrere at køre i tog. Dermed ikke sagt, at DSB ikke kan – eller bør – tage konkurrencen op, for der er bestemt potentiale for at kunne konkurrere, hvis ikke på prisen, så på andre parametre.

Og vores administrerende direktør har da også fået øje på den store udfordring DSB står overfor, i hvert fald fyldte bekymringen en del på de medarbejdermøder, Hr. Jensen har afholdt rundt om i landet i de forgangne måneder. Jeg er dog noget bekymret for, om hans tilgang er den rette, idet han antydede, at der, for at imødegå den øgede konkurrence fra fjernbusserne, var behov for at

reducere lønomkostningerne – i driften forstås. Det viser, om ikke andet, at den administrerende direktør og jeg, ikke har lært at regne samme sted. Godt nok tjener lokomotivførere ca. 25 % mere end buschaufførere, men vi fragter altså også 6-7 gange flere passagerer over "Bæltet" pr. tur, så det er nok ikke her, at skoen trykker. Tværtimod. Lønomkostningen i det yderste driftsled er så markant i jernbanes favør, at der også er rigeligt plads til en anstændig bemanding med togpersonale. Til gengæld går Hr. Jensens tankegang meget godt i spænd med den fejlagtige grundlæggende antagelse, der fylder alt for meget i toppen af vores virksomhed, nemlig den, at en rigtig besparelse er en, der rammer i de primære driftsled.

Foto: https://da.wikipedia.org/wiki/R%C3%B8dbillet.dk

Men uanset medicinen er forkert, vil jeg give vores direktør ret i én ting. Der skal ske noget. Det skal ske snart. Og det skal ske uanset, at interne tiltag i DSB, under de nuværende eksterne vilkår, næppe vil føre til, at jernbanen udkonkurrerer fjernbusserne. 3 tiltag presser sig på.

· Overheadomkostninger i DSB skal reduceres. De busvognmænd, vi konkurrerer med, har næppe samme forholdsmæssige fordeling mellem driftsmedarbejdere og ikke-drifts medarbejdere, som DSB (ca. 60:40). Og det er nok de færreste, der bruger millioner på konsulentbistand. Ja, der er nok slet ikke nogen, der bruger en masse penge for at få en konsulent til at fortælle det – man som ledelse – burde vide alt om, hvis man har den fornødne faglige ballast og er i dialog med sine medarbejdere. En reduktion i administrationsomkostningerne og udgifter til konsulenter på 500 mio. kr. årligt, kunne være en start. Hver en krone fra dette tiltag kunne med fordel kastes ind i priskonkurrencen med fjernbusserne, f.eks. ved at øge udbuddet af orangebilletter mellem landsdelene kraftigt.

· Den service der tilbydes, skal som minimum matche servicen i fjernbusserne, dvs. gratis kaffe og internet. Og så er tiden inden til at forbedre parkeringsforholdene ved de større stationer, så toget – ikke fjernbussen – bliver ærkebilisternes foretrukne alternativ.

· Sidst men ikke mindst. Køreplanen skal målrettes konkurrencen med fjernbusserne, dvs. den skal hurtigst muligt, og senest når elektrificeringen til Esbjerg er etableret og regionaltrafikken i Nordjylland er overdraget, forbedres på destinationerne Nord / Østjylland – Odense – København og Syd / Vestjylland – Odense – København. Nøgleordet er lyntog i halvtimesdrift fra følgende byer: Aalborg, Randers, Aarhus, Horsens, Vejle, Fredericia, Kolding og Odense til København. I parentes bemærket rummer disse byer mere end 50 % af landets samlede befolkning, så potentialet er betydeligt. Desværre tillader pladsen i bladet ikke en yderligere uddybning, men da Flemming Jensen tidligere har efterspurgt ideer, skal han da være mere end velkommen til at ringe.

Lad mig slutte af med opfordring til det politiske system. Stå nu vagt om de investeringer der er gjort, og bliver gjort, i de kommende år. Ikke mindst den meget omfattende investering i et nyt signalsystem, hvor et af de primære mål er at øge kapaciteten på jernbanen. En sådan investering giver jo ikke meget mening, hvis antallet af tog reduceres kraftigt inden systemet overhovedet er taget i brug. Ligeledes vil en massiv satsning, som Togfonden vil være, selv i en light udgave – herunder en elektrificering af fjernbanen – ikke kaste meget værdi af sig, hvis hele fundamentet, antallet af passagerer, ændres som følge af tab af markedsandele til fjernbusserne.

K16 eller kaos?

Af: Bertil Nilsson, lokomotivfører København

"Systemet er blevet et mål i sig selv. Velfungerende effektive systemer. Man sidder med noget velfungerende logik og nogle planer, der i en systemverden skal gå op, men man har glemt, for hvem man gør det. Man har glemt at sætte mennesket først som et mål"

Karen Lomholt, direktør for tænketanken Cura i

Kristeligt Dagblad.

Med udgangspunkt i dette citat, som dog er formuleret i en anden sammenhæng, er det tankevækkende at se tilbage på optakten til K 16. Sjældent er noget så kønsløst som en køreplan blevet præsenteret med superlativer, der sidst var i brug ved hjulets opfindelse. Og sjældent er det gået så galt!

Fra lanceringen på www.dsb.dk ses disse sætninger:

- *"K16 er en fuldstændig forandret køreplan. Intet er som det plejer. Det er derfor en rigtig god idé at tjekke de nye tider med det samme".*
- *"Nye tider på banen..."*
- *Hvert år justerer og bygger vi videre på den eksisterende køreplan i Danmark. Med den nye køreplan for 2016 har vi imidlertid taget et kæmpe skridt: Vi er nemlig startet helt forfra. Med henblik på at optimere togdriften i Danmark, har vi vasket tavlen ren".*

Man noterer sig, at virksomhedens PR-folk i den grad har fået rodet sig ud i en række utilsigtede morsomheder, der, hvis de ikke rummede fatale sandheder, kunne være underholdende at genhøre i en personalerevy.

Her 6 måneder senere er det sørgeligt at skulle konstatere at stort set al den kritik K 16 blev mødt med både internt og eksternt har vist sig velbegrundet.

Et af de erklærede mål var at skabe en mere systematisk og fremtidssikret køreplan (ind&se december 2015). At køreplaner skal være systematiske er der vel egentlig ikke noget epokegørende i, men systematikken og den "matematiske skønhed" blev et mål i sig selv, og den praktiske anvendelighed, robustheden og hensynet til dem vi trods alt kører tog for gled langt ned på prioriteringslisten.

At køreplanen fjernede muligheden for at rejse direkte mellem to stationer flere steder, at den fordoblede rejsetiden andre steder og at den fjernede de tidlige og sene rejsemuligheder endnu flere steder, blev stort set ignoreret af de profeter og studentermedhjælpere, der bedøvet af egen genialitet opfattede enhver kritik som utidig indblanding fra medarbejdere, der udelukkende har samlet viden og erfaring fra almindeligt praktisk arbejde. En argumentresistens der kan blive livsfarlig for virksomheden, da ingen passagerer / kunder vil bytte fleksibilitet ud med systematik, symmetriakser og fremtidssikring.

Resultatet er, at vi nu står lammet af kontraproduktive effektiviseringer, der i værste fald gør det fuldstændigt unødvendigt at fremtidssikre noget som helst i denne virksomhed. Berlingskes spådom i en leder d. 6. juni 2016 om, at Statsbanerne står på tærsklen til sine sidste år, virker desværre skræmmende virkelig.

Stærkt forenklet står vi med to muligheder: Vi kan enten fortsætte derouten med hovedet under armen, og i det scenarie eventuelt forkorte smerten ved at ansætte Mette Bock fra Liberal Alliance som rationaliseringsekspert. Hun har på sin Facebookside og i et interview i radio 24/7 i den grad afsløret en viden om jernbanedrift, der gør hende selvskrevet til en plads i staben, hvis vi skal videre på den nuværende kurs!

Eller vi kan alternativt, hvis vi skal blive i ovennævnte PR-floskler, "vaske tavlen ren", "starte bagfra" og "med gamle tider på banen" vende tilbage til sund fornuft, hvor vi lader kyndige mennesker med indsigt genskabe en køreplan, der bygger på behov og kløgt.

Men nu skal vi selvfølgelig ikke fortabe os i utidig optimisme. Vi opererer i en trafikkontrakt, der er defineret af økonomer og de skeler aldrig til gode argumenter fra virkeligheden. Måske skulle man bare tage et erhvervskørekort til bus, sådan lige for en sikkerheds skyld…

Effektivitet på DSB'sk?

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Når man som tillidsvalgt for lokomotivpersonalet kommer rundt i landet – hele landet – kan det godt bekymre, at frustrationerne blandt lokomotivpersonalet tilsyneladende bare vokser og vokser. Mange er oprigtigt bekymret for DSB's fremtid. Og det er ikke bare det som kommer udefra, og som kan påvirke DSB's fremtid. Nej, det er i lige så høj grad det som foregår på de indre linjer i virksomheden, som bekymre lokomotivpersonalet. Mange af de kollegaer, som man taler med ude i driften, og som hver dag fremfører togene, og forsøger at levere et godt og pålidelig "produkt", til gavn for det danske samfund – giver ofte udtryk for, at det på ingen måde er blevet lettere at være lokomotivfører, med "det der er sket ved DSB" de seneste år.

LPO DSB hilser derfor også med tilfredshed, at både Dansk Jernbaneforbund og HK Trafik & Jernbane, som begge organiserer "menige medarbejdere" i DSB, i starten af juni måned, udsendte henholdsvis pressemeddeler (herunder artikler i dagspressen) og medlemsinformationer omkring den "uholdbare situation i DSB", set ud fra et fagligt og samfundsmæssigt perspektiv. I LPO DSB er vi naturligvis ikke glade for situationen i DSB, men dog glade for, at andre end vi har bemærket problemerne hos DSB.

Det som vi ofte hører fra vore medlemmer er, at medarbejderne ikke længere føler sig som en del af "et helt DSB", samt, at viden og mange års erfaring omkring togdrift, ikke er en efterspurgt kompetence. Mange giver også udtryk for, at man gerne vil have tilliden til medarbejderne tilbage, og så er man dødtræt af kontrol, tests og andet der presser én i dagligdagen.

Mange kollegaer undrer sig over "økonomi på DSB'sk". Store effektiviseringer er gennemført, hvilket bl.a. har ført til massive afskedigelser af kompetente medarbejdere, og store forringelser omkring medarbejdernes ansættelsesforhold, men alligevel stiger DSB's omkostninger pr. kørt togkilometer. Hvordan hænger det sammen?

Lokomotivfører Thomas Olsen

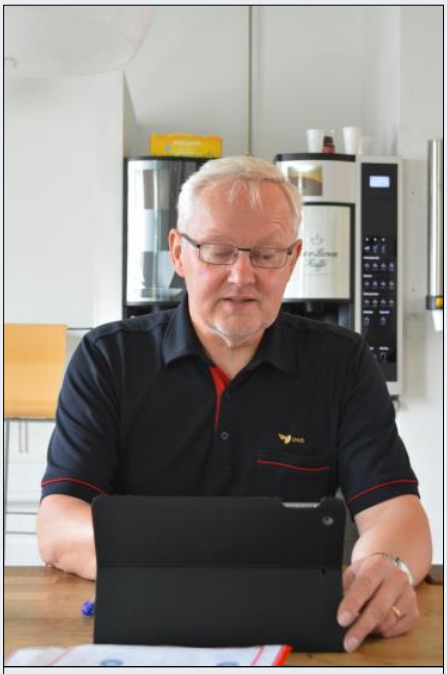
Foto: Hans Schøn Merstrand

Det Blå Blad besluttede derfor at møde op på en af vore tjenestesteder en tilfældig lørdag for at få en snak med de lokomotivførere, der var på job, og på den måde tage pulsen på "patienten DSB".

Det Blå Blad (DBB) mødte lokomotivfører Thomas Olsen, Fredericia, som har været i DSB i 7 år, 5 minutter før hans pause var slut, men nåede dog lige at spørge ham om følgende:

DBB: Oplever du, at DSB er blevet mere effektiv oven på de seneste år med effektiviseringer?

Thomas Olsen: "Jeg er glad for at være ansat som lokomotivfører, men oplever også, at kunderne ikke længere er så tilfredse. Bl.a. er det trist at der ikke længere er noget salg i togene" (Lyn- og Intercitytog, red.).



Lokomotivfører Torben Løhde Jensen

Foto: Hans Schøn Merstrand

DBB: Hvad tror du, der er galt med DSB?

Thomas Olsen: "Bl.a. hænger køreplanen ikke længere sammen, og det er frustrerende som lokomotivfører".

DBB: Finder du koncernledelsen nærværende?

Thomas Olsen: "Jeg har et positiv livssyn og koncentrere mig mit arbejde. Jeg vil ikke gå og være sur og trist".

Det Blå Blad mødte også lokomotivfører Torben Løhde Jensen, Aarhus, som har følgende svar på spørgsmålet: *Oplever du, at DSB er blevet mere effektiv oven på de seneste år med effektiviseringer?*

Torben Løhde Jensen: "Jeg oplever, at DSB ofte ikke holder hvad de lover. Måske er der skåret for meget i bund. Servicen over for både kunderne og medarbejderne er blevet ringe. I de seneste år, er vores produkt ikke blevet bedre". Torben tænker sig lidt om, og fortsætter så: "De fleste besparelser er efter min opfattelse foregået blandt os på gulvet. Det er svært

Lokomotivfører Bruno Kvolbæk (til venstre) og Lokomotivfører kørelærer Jan Andreasen (til højre)

Foto: Hans Schøn Merstrand

at få DSB (ledelsen, red.) i tale. Vi på gulvet ved ikke, hvad der foregår i DSB's top, eller hvad de vil.

DBB: Er din hverdag blevet nemmere?

Torben Løhde Jensen smiler lidt: "iPad kan blive et godt arbejdsredskab, hvis den bliver videreudviklet, men der er mange ting i driften, som ikke bliver løst. Men gode kollegaer gør, at jeg elsker mit arbejde, og jeg nyder fortsat de mange solopgange og nedgange fra førerrummet i mit tog".

Det Blå Blad gik herefter en tur på P-risten i Aarhus, hvor vi mødte de to ansvarshavende / parkeringsansvarlige; lokomotivfører kørelærer, Jan Andreasen og lokomotivfører, Bruno Kvolbæk, der styrede P-risten denne fugtige sommerlørdag.

Det Blå Blad (DBB) stillede de to det samme indledende spørgsmål: *Oplever I, at DSB er blevet mere effektiv oven på de seneste år med effektiviseringer?*

Bruno Kvolbæk svarede, at det kunne han ikke mærke. På P-risten i Aarhus er der en del kørsel til og fra værkstederne, da reparationerne – pga. manglende reservedele – ofte ikke bliver færdiggjort med det samme. Jan Andreasen supplerede med, at han ikke kan se, at DSB er blevet mere effektiv. Turene (lokomotivpersonalets arbejdssedler, red.) er bare blevet fyldt ud med opgaver. Ikke mere effektivt og bedre, bare fyldt ud.

Jan Andreasen forklarer, at han som ansvarshavende på P-risten i Aarhus ofte bruger driftsreserven på Aarhus H, da terminal lokomotivførernes arbejdssedler i forvejen er fyldt ud med opgaver, så der ikke er plads til "ad hoc opgaver". "Er det effektivt" (i forhold til den øvrige drift / regularitet, red.), spørger Jan igen

Både Bruno og Jan giver udtryk for, at DSB er blevet for bureaukratisk, og de vil gerne have tilliden til medarbejderne tilbage, frem for den kontrol som opleves.

På P-risten møder Det Blå Blad også lokomotivfører kørelærer, Niels-Kristian Pedersen, Aarhus, som er terminal lokomotivfører den pågældende lørdag. Det Blå Blad spørger også Niels-Kristian om han mener,

Lokomotivfører Kørelærer Niels-Kristian Pedersen

Foto: Hans Schøn Merstrand

at DSB er blevet mere effektiv oven på de seneste år med effektiviseringer?

Niels-Kristian tænker sig lidt om, og siger så: "Når man møder ind på arbejde, så er arbejdet jo det samme, som det altid har været. Nok lidt mere presset end tidligere – alt det udenoms bekymre jeg mig ikke om, når jeg fremfører tog". Og Niels-Kristian fortsætter: "Togene er jo blevet ældre, og lidt mere slidte – og i ringere stand end tidligere. Vores ture er blevet presset i tid, og der er ingen luft i den daglige tjeneste, som kan redde en forsinkelse. Er det effektivitet"?

Med et smil på læben, slutter Niels-Kristian med at sige, at man godt kunne få den tanke, at nogen i administrationen har fået den opfattelse, at det er administrationen alene, der får togene til at køre.

LPO DSB siger tak til de kollegaer der var på arbejde den pågældende lørdag, og som kort gav deres mening tilkende, overfor Det Blå Blad og vore læsere. Ingen tvivl om, at DSB har nogle kompetente og loyale medarbejdere, som ønsker sig "et helt og samlet DSB tilbage" – altså "Et DSB".

iPad, DDR og nødprocedure

Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse

Nu var det måske nærliggende at indlede sådan et skriv om Apples tablet med en oplistning af lokomotivpersonalets fortrædeligheder med iPad på DSB'sk, ledende frem til en konklusion a la Klods Hans: "Duer ikke – væk". Men helt ærligt – det svarer til at sparke en åben dør ind. Stort set alle lokomotivførere har på egen krop oplevet iPad-sygen og ved – ligesom et stigende antal af vores ledere – at iPad'en ikke er i nærheden af at være en værdig afløser for vores nu udrangerede LKF Pc'er. DSB's version af iPad, hvor vores programmer / apps er pakket ind i Worx er i bedste fald langt fra at være på et acceptabelt niveau og i værste fald aldrig i stand til at blive det.

Og ja, der er naturligvis – i hvert fald når vi taler funktionalitet – tale en generalisering. Et antal iPads opfører sig tilsyneladende eksemplarisk, og et større antal er oftere end det modsatte i stand til at sikre en tålelig briefing for lokomotivføreren.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at iPad ikke er svaret. Der er efterhånden stadig færre der – selv med forbedrede servere, andre IT platforme, udvikling af det nødvendige antal apps og en forbedret printfunktion – tror på, at iPad kan løfte opgaven. En løsning er dog ikke lige om hjørnet, hverken teknisk eller økonomisk. Så det centrale spørgsmål er, hvad gør vi så indtil da?

LPO DSB bekymrer sig først og fremmest om de sikkerhedsmæssige spørgsmål. På det seneste OSU Sikkerhedsudvalgsmøde d. 7. juni, var vores primære anke, at henvendelser fra lokomotivførere og den faglige organisation omkring iPads, DDR, funktionalitet og nødprocedure negligeres, hvilket risikerer at lede til uhensigtsmæssig sikkerhedskultur. Vi havde med afsæt her i en række spørgsmål som spændte fra visning af dokumenter i forkert mappe, til de alvorlige sikkerhedsmæssige udfordringer med både funktion og anvendelse af nødprocedure, når den digitale rygsæk (DDR) ikke kan tilgås i forbindelse med briefing. Det har på baggrund af nogle konkrete henvendelser vist sig, at der er problemer med at anvende DDR offline. DSB Sikkerhed, Driftsregler oplyste, at adgangen p.t. fastholdes i op til 72 timer, og at de har meddelt IT, at det ikke er tilstrækkeligt. Tidshorisont for løsning er ukendt. LPO DSB gjorde i meget tydelige vendinger opmærksom på, at dette er uacceptabelt, da adgang til DDR offline er en væsentlig del af (forudsætning for) den godkendte procedure

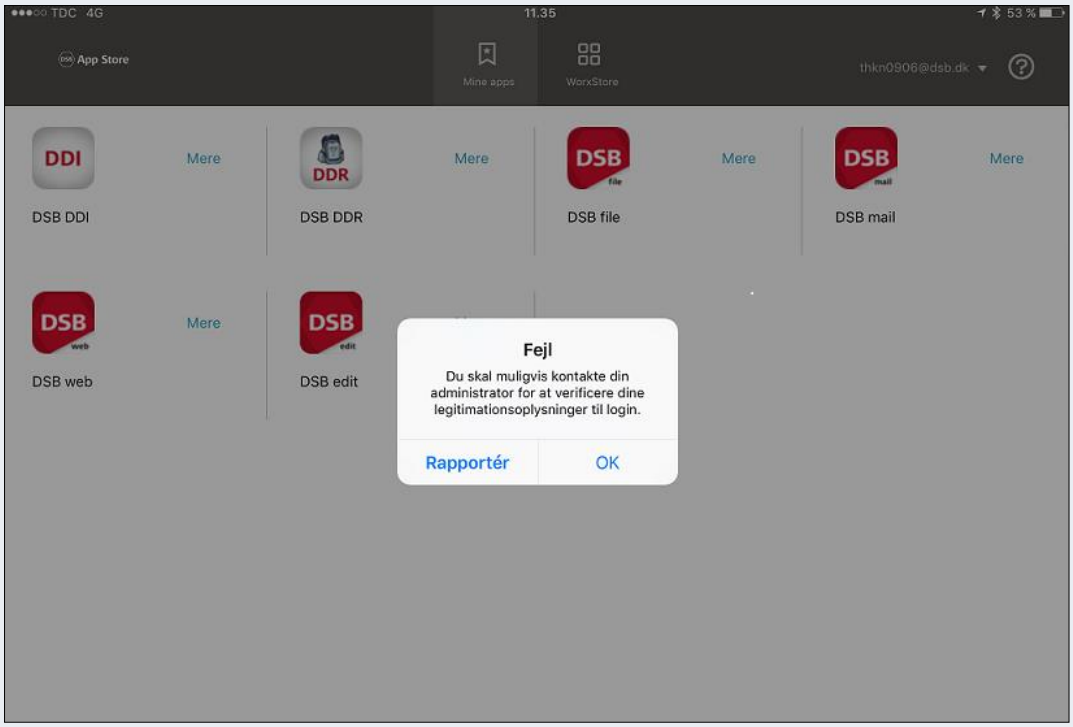
I fortsættelse af medlemsinformation nr. 9-2016 vedr. iPads og nødprocedure, gjorde LPO DSB gældende, at nødproceduren tilsyneladende anvendes alt for ofte. Der har – uvist af hvad grund – bredt sig en opfattelse af, at det er en "ikke-procedure", altså noget man kan se bort fra. LPO DSB har fået oplyst, at anvendelse af nødprocedure skal noteres / indberettes i Driftscenteret, og har derfor spurgt ind til, hvor mange gange nødprocedure må anvendes og hvor tit det så rent faktisk sker. DSB har oplyst, at 100 årlige nødprocedurer og et servernedbrud er acceptabelt. Det er i skrivende stund endnu ikke oplyst, hvor mange gange nødproceduren har været anvendt siden implementeringen af iPads i november 2015. I forbindelse med nærværende gjorde LPO DSB opmærksom på, at flere af de tilbagemeldinger vi får fra medlemskredsen indikerer, at der formentlig er et stort mørketal (nødprocedurer, der ikke registreres / anvendes når den burde). På forespørgsel om, hvorvidt afvigelserne var indmeldt til myndighederne oplyste DSB Sikkerhed, at de ikke var forpligtiget til dette. De skulle alene iværksætte oprettende tiltag og dokumentere disse.

Der var på sikkerhedsudvalgsmødet enighed om, at situationen var uholdbar, og efter en uddybende henvendelse, hvor LPO DSB opfordrede ledelsen til at tage både den funktionelle udfordring omkring iPads og den sikkerhedsmæssige udfordring omkring nødprocedure på sig, har ledelsen reageret.

LPO DSB vil gerne benytte lejligheden til at kvittere for, at ledelsen nu bakker helt utvetydigt op omkring nødproceduren både i den udsendte information og i de informationer, der vises på tavler og skærme rundt om på vores depoter. Vi ser frem til, at disse tiltag skaber grundlag for, at den nødprocedure, der er beskrevet i SIN DSB, anvendes HVER GANG det er foreskrevet. Da denne nødprocedure måske ikke er hverken specielt smidig eller hensigtsmæssig, har LPO DSB argumenteret for, at der bør ses på den eksisterende nødprocedure, så den var mere håndterbar i hverdagen og så den i større

udstrækning tager hensyn til, at næsten al nødprocedure skyldes problemer med iPads. DSB Sikkerhed var på Sikkerhedsudvalgsmødet ikke helt afvisende overfor dette, men ønskede dog i første omgang blot at undersøge, om nødproceduren er robust nok.

Selv om sikkerhedsproblemerne fylder, er det bestemt ikke det eneste problem omkring iPads. En række dårlige og uhensigtsmæssige funktionaliteter (eller mangel på samme) påvirker arbejdsmiljøet negativt. Stadig flere siger direkte, at iPad'en ikke bare er et problem, men PROBLEMET, og oplever som følge heraf at den er årsag til stresslignende symptomer. Det skal vi – medarbejdere, ledelse og faglig organisation – tage dybt alvorligt, og i førnævnte uddybende henvendelse til ledelsen er netop iPad'ens indvirkning på lokomotivpersonalets arbejdsmiljø en hjørnesten. Selv om vi fornemmer, der er forståelse for dette synspunkt, er det desværre ikke helt så enkelt at opstille en handlingsplan for den del af udfordringen, idet stresspåvirkninger opleves forskelligt fra person til person.



Noget af det som stresser og forvirrer er de mange opdateringer til styresystemet IOS, Worx og DDR, ikke mindst oplysninger om, at man ikke skal opdatere. LPO DSB har på den baggrund gjort sig til talsmand for, at det – via sikkerhedscirkulære – forbydes at opdatere, med mindre der foreligger en tilladelse hertil. Det er i øvrigt væsentligt at understrege, at denne tilladelse skal udsendes på mail i henhold til den faste procedure i e-mail aftalen, dvs. med teksten: "meddelelse fra…". Både fordi det er den eneste garanti for, at lokomotivpersonalet læser meddelelsen, og fordi der ikke foreligger nogen aftale om, at meddelelser på SMS skal læses, og i øvrigt heler ingen garanti for, at en SMS når sin modtager, hvilket især kan være et problem, hvis mobiltelefonen er slukket i en længere periode. Der har været lidt vanskeligt at skabe forståelse for LPO DSB's argumentation omkring nærværende, men d. 16. juni blev det i Teknologiudvalgets underudvalg for digitalisering besluttet, at meddelelser om opdateringer, mv. ikke kun bør udsendes pr. SMS. De skal altid udsendes som mail og kan evt. suppleres af SMS, hvilket helt klart er et skridt i den rigtige retning. DSB oplyser desuden, at man i forhold til minimering af opdateringskaos arbejder på at spærre alle indkomne meldinger om, at systemer skal opdateres, og herefter selv frigive disse når de er færdigtestet.

Lad os slutte af med at henvise til den undersøgelse DSB har iværksat vedr. iPads, citat: *"Forretningsstøtte har stor fokus på, at den iPad du har fået, virker så godt som muligt, og at der er stor tilgængelighed i supporten. I den forbindelse vil Forretningsstøtte sætte meget pris på en status fra alle brugere" … "Vi har brug for et retvisende billede til at kunne vurdere situationen og prioritere indsatserne".*

Opfordringen herfra skal være, at bakke op om denne undersøgelse. Jo flere saglige og ærlige svar, jo bedre. Sidste svarfrist er søndag d. 7. august.

Lars Gravlund Jacobsen – lokal tillidsmand i Næstved

Af: Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse

Det Blå Blad har sat formand Lars Gravlund Jacobsen, LPO DSB Næstved, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie, om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Lars er meget afholdt i den resterende del af LPO DSB tillidsmandskredsen, men hvordan oplever Lars verden, som lokalgruppeformand i LPO DSB.

Kan du ikke sætte få ord på dig selv, privat?

Mit navn er Lars. Jeg er 56 år og har været lokomotivfører i snart 30 år ved DSB. De første 4 år var på S-bane. Derefter kom jeg til Næstved, hvor jeg har været siden. Jeg bor på Amager, sammen med Gitte, og jeg har to børn, en dreng på 24 år, og en pige på 22 år, De bor begge i Jylland.

I min fritid løber og cykler jeg lidt. For 4 år siden købte vi et kolonihavehus, og når man nu er fra landet, så er noget af det bedste, vi har gjort. Vi bor der hele sommeren, hvor vi slapper af med at ordne haven, og ikke mindst med en del hygge omkring grillen, som selvfølgelig er til trækul, ikke gas.

Foto: Hanne Lise Jensen

Du har jo været med til fagligt arbejde i nogle år. Hvornår startede du egentligt med tillidsposter i LPO (turrepræsentant eller lign.), og hvornår blev du lokalgruppeformand?

Jeg startede mit faglige arbejde som turrepræsentant. Her lavede jeg ture til lokomotivførerne i Næstved sammen med lokomotivfører, Kaj B Nielsen, som jeg lærte en del af. På et tidspunkt var der en naturlig afgang i bestyrelsen, og da der ikke ligefrem er kutyme for kampvalg om bestyrelsespladserne i Næstved, blev jeg altså valgt, og det har jeg aldrig fortrudt. Jeg startede som bestyrelsesmedlem. Da Roskilde depot, som rent fagligt hørte til os i Næstved, lukkede, manglende vi en kasserer og næstformand, så den post tog jeg. For ca. 4 år siden stoppede vores daværende formand, Poul S. Nielsen, for at gå på pension, og så blev jeg valgt som formand. Så alt i alt har jeg vel lavet fagligt arbejde i 20 år, hvor af de sidste 4 år er som formand for lokalgruppen i Næstved.

Hvad har draget dig i den retning?

Hvad der lige som har "draget" mig ind i det faglige arbejde, er lidt svært at svare på. Måske lidt tilfældigheder, og så måske også det sociale, der er i det faglige arbejde, ved at være i en bestyrelse på et lille depot som Næstved. Og så det at hjælpe kollegaer, der af den ene eller anden grund har fået et problem, stort eller lille, på arbejde eller hjemme, så står vi altid til rådighed og kan hjælpe, med støtte og vejledning. Og så er det jo også spændende at være repræsentant for en gruppe og være med til at præge LPO DSB. For det er medlemmerne, der er LPO, det er vigtigt at slå fast.

Foto: Hanne Lise Jensen

Hvad synes du, er sværest, ved at være lokalgruppeformand?

Det der giver de største udfordringer i forhold til at være lokalgruppeformand, må være, at der snart ikke er mere at forhandle om lokalt. Her tænker jeg på de lokale gruppeledere. De har, set med mine øjne, ingen kompetence til at tage en beslutning, der kan komme til at koste penge. Alt skal lige vendes med deres chef, før der kan gives tilladelse / tilsagn. Jeg har et meget godt eksempel. Efter et større og omfattende brandeftersyn af depotet, er det bl.a. blevet forbudt at parkere motordrevne køretøjer i remisen, da de åbenbart kan selvantænde. Derfor ville vi gerne have et skur, som vi kunne parkere i. Men det skulle først vendes med øvrige DSB ledelse, der efter sigende skulle have givet tilsagn om økonomisk støtte til opførelsen.

Selve brandeftersyn og de restriktioner det har medført, er et kapitel for sig. Det virker på mig, og en del af kollegaerne, som om at man bare finder noget at forbyde, for at gøre sin stilling berettiget – men det er jo en helt anden historie.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Det er, at man er med til at tage stilling til noget. Eksempel: Vi har nyligt fået attest til litra MQ, da dette togsæt skal køre på Lille Syd. Jeg var i den forbindelse, sammen med andre involverede ude at køre testkørsel på strækningen Næstved – Køge – Roskilde. Vi skulle kontrollere, om MQ toget kunne køre på strækningen, og om det kunne holde ved samtlige perroner. Vi skulle ligeledes – som forberedelse til den enmandsbetjening af strækningen, som DSB meget snart vil have indført – se efter lysforholdene på perronerne. Selv om arbejdet blev gjort, kører dog heldigvis fortsat med togfører på strækningen.

Hvordan vil du beskrive en tilfældig dag som til-

lidsrepræsentant for lokomotivførerne i Næstved?

En tilfældig dag kan i øjeblikket meget vel være, at jeg bliver ringet op hjemme i kolonihaven, af en kollega, der mener, der er fejl på vedkommendes arbejdsseddel, da det jo ikke kun er i min ordinære arbejdstid, jeg bliver kontaktet. Og så går det store udredningsarbejde i gang. Hvis det ikke er noget, vi selv kan løse, så må jeg f.eks. omkring Jan B Danielsen fra LPO DSB daglig ledelse. Han er virkelig skrap og kan løse de fleste problemer ved manglende overholdelse af arbejdstidsregler, korrigeringsaftalen m.m. Det virker som om, vi virkelig bliver prøvet af i øjeblikket. Især folk i reserven skal være meget vågne.

Hvilke udfordringer har LPO Næstved for indeværende?

En af de store udfordringer for os må være at få lokomotivførerne i Næstved til at accepteret, at vi evt. skal afgive kørsel til andre depoter, såfremt det skulle vise sig, at der er behov for det. Det er en aftale, vi har indgået i områdegruppen på vores årlige seminar, for at undgå afskedigelser i Aalborg og Aarhus. Og det kan meget vel komme til at indebære, at vi i de kommende år vil få en del mere kørsel på Lille Syd.

Hvordan ser du fremtiden for LPO DSB Næstved?

Jeg ser bestemt muligheder for en fremtid for LPO DSB Næstved. Det bygger jeg lidt på, at når der kommer køreledning fra Køge til Næstved, og vi samtidig bliver tilsluttet den nye strækning fra Køge til København, så kan jeg ikke forestille mig andet, end at der igen skal til at overnatte togstammer og lokomotiver i Næstved, som skal til København om morgenen. Så selv om vi mister kørslen på Lille Syd, som vi kender den i dag, så tror jeg alligevel på en fremtidig berettigelse for vores depot.

Det Blå Blad siger tusinde tak for samtalen med Lars Gravlund Jacobsen og fornemmer tydeligt, at Næstved har en rigtig god lokalgruppeformand, med benene plantet solidt mellem alle de andre gode kollegaer i Næstved, til stor gavn for både de lokale i Næstved og os i områdegruppen, hvor Lars jo er en del af vores bestyrelse.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalgruppe Københavns studietur til Neumünster maj 2016

Af: Ebbe Drögemüller

Den 26. maj var der flag på busserne i København. Måske ikke fordi 38 lokomotivførere tog på studietur til Neumünster, men det kunne det nu godt have været. For dem der har deltaget i en af disse studieture, er det et af årets helt store højdepunkter, og bestemt noget der bør flages for. Vores lokale studietursplanlægger, Erik P, havde endnu engang sammensat et spændende program for et besøg hos vores tyske naboer. Som noget nyt skulle vi i år afrejse en torsdag og ikke som sædvanlig en søndag. Dette skyldtes, at hotellet ikke havde plads til os på nogle enkelte af hverdagene. Det plejer nu at være omvendt! Nuvel, dette skulle jo ikke forhindre os i at få en god tur. Ganske traditionelt tog vi ICE toget fra Hovedbanegården tidlig morgen, mod færgen og det store udland.

Højvandssikringen ved Ejderens udløb.

Foto: Claus Jørgensen

DSB havde til vores store overraskelse kun indsat 1 togsæt, selv om der normalt er 2 togsæt på denne afgang. Dette betød, ikke overraskende, at der var det sædvanlige kaos med manglende plads til alle folk. Prøvelserne var dog ikke forbi endnu, da det ene togsæt der var, modsat normalt, ikke kørte ombord på færgen. Så vi måtte alle slæbe vores pakkenelliker til og fra borde. Da alle mand nu havde deres bagage med ombord, besluttede vi, at vi måtte udsætte vores fællesbillede af deltagerne på skibsdækket, hvilket aldrig er sket før.

Installeret i et nyt togsæt på den tyske side af vandet, kunne vores tur fortsætte og kaosset i Danmark var gudskelov hurtigt glemt. I Hamburg var der indlagt et

En flok stolte lokomotivførere.

Foto: Ebbe Drögemüller

Ja det ligner en havn, men er en sluse.

Foto: Ebbe Drögemüller

godt og langt pitstop, så alle kunne få lidt fast føde. Efter pausen fortsatte turen med regionaltog til Neumünster i en dobbeltdækkerstamme, som naturligvis var trukket af et ellokomotiv. I Neumünster var det så meningen, at alle skulle stå af og gå til hotellet. To mand valgte dog at tage en lille omvej til Kiel, inden de valgte at stå af anden gang toget kom forbi Neumünster. Vi havde ikke troet, at de to var så store togentusiaster, men man kan jo altid blive overrasket. Vel ankommet til hotellet var der middag og derefter dømt afslapning i socialt lag, inden det store program startede næste dag.

I sådanne godsvogne kom mange til Neuengamme.

Foto: Ebbe Drögemüller

På 2. dagen gik turen med lejet bus til Ejderens udløb for at se sluserne og højvandsbeskyttelsen, der er bygget for at holde vandet ude i Nordsøen. Efter at have trasket lidt rundt og set det imponerende bygningsværk, var der mulighed for en forfriskning. Enkelte havde været oppe at slås med de lokale terner, der aggressivt forsvarede deres territorium, så der var også et par isser der skulle lappes og plejes. At ternerne også kunne præcisionsbombe fik vi set, da en klat blev afleveret i en dåseøl. Efter disse dramatiske kampscener kørte vi videre til Brunsbüttel for at se sluseanlægget, der fører skibe fra Nordsøen ind i Kielerkanalen. Den 98 km lange Kielerkanal er bygget, så skibene kan spare den 500 km lange tur nord om Skagen og ind i Østersøen. Kanalen er en af verdens mest benyttede kunstige kanaler, og lidt sjovt for os danskere, da den fysisk adskiller Jylland fra resten af det kontinentale Europa. Den blev indviet i 1895, og er stadig i dag under udbygning med flere sluseanlæg. Efter indtagelse af frokost og et par forfriskninger gik turen atter mod hotellet og middag med efterfølgende socialt samvær.

Rent symbolsk er der afsat 80 fodaftryk for at vise hvor mange der blev fyldt ind i godsvognene. Betonfladen har samme mål som godsvognen. *Foto: Ebbe Drögemüller*

3. dagen startede tidligt, da vi skulle med tog til Rendsburg og sejle med turbåd til Kiel på Kielerkanalen. Da man stadig ikke havde repareret hængefærgen, der "sejler" over kanalen, efter en nylig påsejling, måtte vi aflyse denne del. Vi fik dog set den imponerende jernbanebro ved Rendsburg fra 1913, både oppe fra tog og fra afstand. Den 2468 meter lange stålbro er et nærmest ikonisk bygningsværk og man kan ikke andet end blive betaget af dette forvoksede Meccano sæt. Inden vi gik ombord på turbåden, fik vi også endelig taget vores obligatoriske fællesbillede. Tak til Thomas Hultmann for at huske alle på dette. At lokomotivførere på tur er nogle tørstige sjæle blev endnu engang bevist, da vi til stor overraskelse for serveringspersonalet på vores båd, igen stort set tørlagde vores turbådsbar. Selv alle deres radler (blanding af øl og sodavand) blev drukket. At nogle af deltagerne på turen havde misforstået konceptet med ålegilde, og lavede bordet rundt af små flasker, skabte en del smil ombord. I Kiel sejlede vi igennem sluserne til Østersøen, og her kunne vi for alvor få fornemmelsen af, hvor store sluserne er. Vores turbåd fyldte ikke meget i en af de kæmpestore sluser. Fra Kiel var der

frit slag til at gå på opdagelse i byen og finde hjem til hotellet i eget tempo. Dagen sluttede som de forrige, med fællesspisning på hotellet og endnu en gang hyggeligt samvær på terrassen.

Meget symbolsk startede 4. dagen med regnvejr, for første og eneste gang på turen for øvrigt. Symbolsk da det var dagen, hvor vi med bus skulle ud og se KZ lejren i Neuengamme. Lejren havde fra 1938 til 1945 omkring 106.000 fanger fra 28 forskellige lande og rummede på et tidspunkt også en stor del af de danskere, der blev sendt i KZ lejr. Lejren var ikke en decideret udryddelseslejr, men en arbejdslejr. Alligevel omkom omkring 55.000 mennesker pga. de umenneskelige forhold, der var i lejren. Sporene efter grusomhederne var ikke så direkte at se som i andre lejre, da Neuengamme havde eksisteret som fængsel til langt op i nyere tid. Alligevel skulle der ikke megen forestilling til for at mærke historiens klamme hånd på omgivelserne. Ligeså symbolsk regnvejret var, da vi kom, ligeså symbolsk var det at solen brød frem, da vi kørte derfra. Da alle nok havde brug for at skylle indtrykkene ned, gjorde bussen holdt for at fylde forfriskninger på. Det var tiltrængt.

Mindeflag med navne på alle de omkomne, billedet er kun et lille hjørne af dem…. *Foto: Claus Jørgensen*

Før middagen havde hotellet arrangeret en vinsmagning, og det resulterede i, at der for en gang skyld blev bestilt vin til maden. Vinene var ok, men kunne måske godt være præsenteret med større viden og entusiasme, men ned røg det jo. Efter middagen var der som vanligt socialt samvær og fællessang på terrassen. Da vi skulle hjem næste dag, blev der festet igennem for sidste gang, og det blev vist sent for flere af deltagerne.

Da morgenmaden var overstået på 5. dagen gik turen atter mod Danmark. Igen havde vi et ophold i Hamburg hvor den sidste "grosse bier", Schnitzel og Bratwurst blev indtaget. Nu var snuderne vendt hjemad på en flok trætte og oplevelsesmættede lokomotivførere. Eneste tanke på vejen hjem var, hvor mon turen går hen næste år?

En stor tak skal lyde til Erik P. for endnu engang at have lavet en fremragende tur med spændende oplevelser og godt kammeratskab.

Der ganzen bande, fotografen mangler dog.

Foto: Thomas Hultmann

Konkurrence:

Viden om fagbevægelsen og arbejdsmarkedsforhold – Og vinderen er…

Vi lancerede i Det Blå Blad 2-2016 en konkurrence med 6 spørgsmål om den danske fagbevægelsen og danske arbejdsmarkedsforhold. Konkurrencen markerede afslutningen på artikelserien om den danske fagbevægelses udfordringer.

Måske havde vi skudt lidt over mål med sværhedsgraden, for vi har kun modtaget 2 rigtige besvarelser. Efter lodtrækning blev vinderen:

Lokomotivfører Klaus Henrik Prior Jakobsen,

Nykøbing F

Tillykke til Klaus. Der er **3 gode flasker rødvin** på vej til Nykøbing.

De rigtige svar er markeret herunder med **FED** skrift

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

Nekrolog

Af: Peter Kanstrup

Det var med stor sorg, at lokalgruppen i Odense modtog meddelelse om, at vores gode kollega, lokomotivfører, Tonni Stott Pedersen, onsdag d. 25. maj 2016 pludselig var gået bort som følge af en blodprop i hjertet. Tonni blev kun 50 år.

Tonni var født og opvokset i Korsør, næstældst i en børneflok på 4. Efter endt skolegang kom han i lære som klejnsmed hos Westrup i Slagelse og 22 år gammel søgte Tonni ind til "Banen" som lokomotivfører på S-banen.

Tonni Stott Pedersen, Odense

Tonni holdt meget af at være hos S-tog, og han talte varmt om sin tid og oplevelser dér, ikke mindst tiden som turrepræsentant, et hverv han i øvrigt også bestred i kortere periode på Odense depot.

Trods glæden ved at køre S-tog besluttede Tonni i 2005 at søge nye udfordringer på "De lange skinner". Efter en hård kamp mod "Systemet" og et par korte ophold på depoterne i henholdsvis København og Fredericia, kom han d. 1. august 2006 til Odense.

Tonni faldt hurtigt til på depotet, og han var meget respekteret og vellidt på arbejdspladsen. Selv om han måske ikke var den der sagde allermest, blev der lyttet, når Tonni på sin rolige og afbalancerede facon ytrede sig om dette eller hint.

Men mest af alt var Tonni et familiemenneske. Ikke bare havde hans egen familie en stor plads i hans hjerte. Der var også plads til – og overskud til – at agere plejefamilie far.

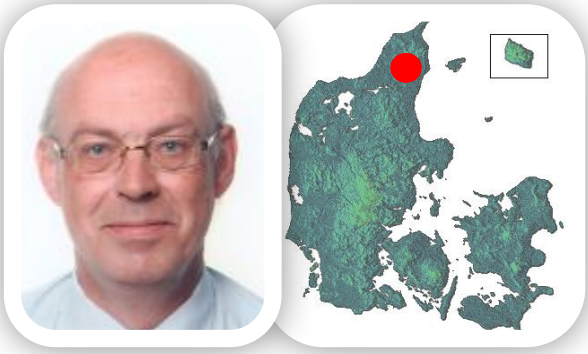
Tonnis pludselig død berører os alle. Han var en god kollega, som vil blive savnet.

Vores tanker i denne svære stund går til Tonnis nærmeste efterladte; hustruen Pia, hans 2 voksne børn og hans 2 børnebørn, men også til hans 2 mindreårige plejebørn, og vores gode kollega, Tonnis bror, Thomas.

Æret være Tonnis minde.

Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Jensen

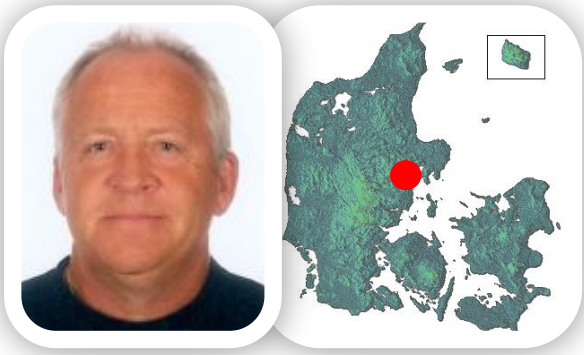
En ting er, at vores politikere ikke forstår, hvad der rører sig i lokomotivførerens hoved, når denne fremfører tog. En anden, at vores topledelse ikke heeeelt har styr på begreberne, men når Banedanmark bevidst bringer forvirring og tvivl direkte ind i førerrummet, så hører al ting op. Jeg tænker naturligvis på det La-forhold ved Hinnerup som ikke var angivet i daglig La, men som alligevel pludselig fremgik af førerrumssignalet. Lad være at sporgeometrien på stationen og placeringen af transversaler gjorde det nødvendigt at advare om La-forholdet, hvis nu toget skulle i afvigende spor, men man kunne da i det mindste have gjort os opmærksomme på det. Enhver lokomotivfører har fuldstændig styr på, hvad han eller hun møder længere fremme ad sporet, strækningskendskab kalder man det, og fuldstændig styr på hvilke afvigelser der er fra normal togfremføring. Og så dukker der ud af det blå en advarsel op om et La-forhold, man ikke aner eksisterer. Enhver kan fremkalde sig den følelse, man sidder med: "Hvad har du overset"?

Det ville have klædt Banedanmark at lave et La-forhold i "vores" spor, og angivet grunden som "arbejde i nabospor". Så let kunne det have været klaret.

Nok om det. 19 lokomotivførere fra Aalborg / Frederikshavn har fået ansættelse hos Nordjyske Jernbaner, hvor de i foråret 2017 begynder uddannelse for at være klar til overtagelsen af den regionale togdrift i august 2017. Samtidig har to lokomotivførere taget imod tilbuddet om fratrædelse, så samlet set ser det i øjeblikket ud til, at vi klarer skærene uden at skulle tvangsforflytte personale fra depotet.

Dette var ordene, alle ønskes en god sommer herfra.

Aarhus



Af: Niels F Jacobsen, vikarierende lokalredaktør

Studietur

Som tidligere nævnt skal lokomotivførerne i Aarhus en tur til Polen. Oplysningsudvalget er i øjeblikket ved at lægge sidste hånd på denne tur. Vi har dog haft en del problemer med kontakt til et af de steder, vi ønsker at besøge. Udvalget har heldigvis så meget erfaring, at de ikke opgiver første gang, men afprøver andre indgangsvinkler, så mon ikke

Lokalnyt

Foto: Annette Marie Bakholdt

det hele går op i en højere enhed til sidst. Der er planer om en lille afstikker til Gdansk, hvor vi skal besøge et kendt skibsværft, hvor der var fagforenings folk, der havde vanskelige forhold at arbejde under. Mon ikke vi skal have et kik ind på Lech Walesas kontor, formanden vil gerne afprøve stolen. Tegningen til turen lukker den 1. august, og der er stadig få ledige pladser.

Vinterferievalg

Ferieudvalget er færdig med første seance, og vi afslutter vinterferievalg 2 den 20 juni. Der har været fin søgning. Vi lukkede juleferien ved nr. 118 og nytårsferien ved nr. 53, dermed er der mange, der kan fejre højtiderne med deres familie.

Arrangementer

Onsdag den 4. maj havde vi medlemsmøde med Dansk Jernbaneforbund, hvor forbundsformand, Henrik Horup samt forbundsnæstformand, Preben Steenholdt Pedersen deltog. Inden Forbundet kom på, gav Hans Schøn Merstrand fra områdegruppens daglige ledelse, en god og fyldig information vedrørende det nye signalsystem, og det blev ret hurtigt klart for medlemmerne, at der vist er et stykke vej endnu inden det hele fungerer. Der blev også talt om eventuelle nye togindkøb. Der er dog stadig ikke truffet nogle beslutninger, da det ser ud til, at den nye "togfond" er ved at smuldre.

Efterfølgende gav Forbundsformanden en god orientering om, hvad der rører sig, både på den nationale, men så sandelig også på den mere internationale scene. Der var omkring 35 medlemmer, der benyttede sig af muligheden for at skyde direkte på Henrik og Preben, som svarede godt for sig trods stor spørgelyst. Det hele blev krydret med en optændt grill, der på fornemste vis blev styret af Kristian Villadsen – dertil lidt vådt til ganen.

Djurs Sommerland

Søndag den 29. maj mødte 107 forventningsfulde personer op i Djurs Sommerland til det fælles arrangement, som DSB og LPO DSB Aarhus havde lavet. Det var skønt at se så mange, der havde lyst og "fri" til at deltage i denne festlige dag. Vi mødtes ved grill området kl. 12.30, hvor lokalgruppebestyrelsen og koner stod for den kulinariske oplevelse i form af pølser og brød. Som det ses på billedet, var entusiasmen helt i top, både når det gjaldt fremstillingen, men så sandelig også smagsprøvningen.

Efter spisningen blev der hvinet en del, når man skulle afprøve det forskellige aktiviteter, mens andre var dybt koncentrerede i et spil "minigolf". Vi var særdeles heldige med vejret, og havde samtidig ramt en dag, hvor der ikke var vanvittig mange mennesker. Alt i alt syntes vi, at arrangementet var en stor succes og mon ikke, vi vil forsøge en gentagelse til næste år.

Lokalnyt

Esbjerg

Af: René Weismann Larsen, gæsteskribent

Ryggen skal i fokus.

Jeg vil med mit indlæg gerne sætte fokus på, hvorfor så mange lokomotivførere døjer med ryggen. Jeg mener, det er på høje tid, at vi for alvor begynder at interessere os for, hvorfor så mange lokomotivførere får den skavank, og ikke mindst, hvordan undgår vi det.

DSB lancerede en strammere køreplan ved sidste køreplansskifte. Det var ikke noget, jeg tænkte nærmere over. Men som ugerne og månederne gik, tvang min ryg mig til at begynde at tænke på, hvorfor jeg oftere og oftere har smerter i ryggen.

Svaret skal blandt andet findes i den nye køreplan. Når vi kører rettidigt mellem Esbjerg og København, er problemet ikke så stort. Men opstår der en forsinkelse undervejs har vi balladen. Bare fem minutters forsinkelse betyder, at vi skal op på max. hastighed resten af vejen til København. Hverken spor, boogier (især MF), førerstole eller vores rygge er bygget til at klare den belastning. Vi bliver, når det er værst, kastet fra side til side, og det føles som om, det hele forplanter sig i nederste del af ryggen.

De skæve spor har vi ingen indflydelse på. Det har vi til gengæld på hastighed, førerstole og MF boogier. Jeg vil opfordre LPO til at intensivere fokussen på lokomotivførernes dårlige rygge. Hvad kan der gøres på kort og hvad kan der gøres på langt sigt?

Fredericia

Af: Ole Bang

Dialogmøde?

I midten af maj måned kom vores direktør Flemming Jensen på besøg i Fredericia. Målgruppen for dialogmødet var værkstedspersonalet, men andre personalegrupper var også velkomne. Jeg tilmeldte mig til mødet med en forventning om, at man kunne få svar på nogen af de spørgsmål, som vi lokomotivførere går og tumler med. Jeg var den eneste lokomotivfører, som var tilmeldt, hvilket efter min mening er lidt bekymrende.

Hvorfor vil medarbejderne ikke i dialog med direktøren? Måske har "ledelsen" mistet forbindelsen til driftsmedarbejderne. Min oplevelse af mødet bekræfter min bekymring. For efter et langt indlæg om, hvad der rører sig, hvor DSB gerne vil hen, og hvad vi som medarbejdere kan forvente af forringelser, så var det endelig tid til dialog. Troede jeg.

For efter at have svaret på 7 – 8 spørgsmål, så skulle direktøren nå sit tog. Ikke noget med om der var flere spørgsmål eller anden interesse for medarbejderne. Så kan man jo spørge sig selv, hvad formålet med mødet

Lokalnyt

var. Hvis man virkelig ønskede dialogen med sine medarbejdere, så havde man nok taget det næste tog.

Jeg nåede dog lige at stille et enkelt spørgsmål. Spørgsmålet gik på, om han ville gøre noget ved den utroværdige indmeldingskultur, vi som lokomotivførere ofte ser fra Banedanmarks side i forbindelse med DTO'er. Svaret var ikke særligt konkret, og min opfattelse af svaret var, at der bliver givet og taget, og at man ikke ville gøre noget ved problemet. Det vil så sige, at Banedanmark "stjæler af kassen" ved at flytte forsinkelsen over på DSB og ofte over på lokomotivførerne. DSB og den enkelte lokomotivfører bliver så målt på antallet af DTO hændelser. Det er ikke rimeligt.

Man kan så stille sig selv det spørgsmål, om man som lokomotivfører skal bakke op om at melde forsinkelser ind, når ledelsen tilsyneladende er ligeglad med troværdigheden hos Banedanmark?

En misundelig Odense spiller kigger langt efter pokalen :-) *Foto: Tina Jensen*

Ture

Det er lidt svært at sige noget positivt om turene for tiden. Der er lige sendt turrettelser ud kaldet K16-2B. Rettelserne er sendt ud, uden at Turgruppen i Fredericia havde fået lov til at se dem igennem. Det er ikke tilfredsstillende. De er dog lavet som korrigerings rettelser, så hvis der er noget, der ikke er i orden, må man henvende sig til tjenestefordeling / Carsten Holm. Det eneste der er positivt er, at det snart er august. Så kommer vi til at køre efter K 16-3, som tager udgangspunkt i de oprindelige K 16 ture, dog med nogle mindre rettelser. Og K 16-3 har Turgruppen endda fået lov til at se på i et par dage.

Vedr. K 17 så er det planen, at vi skal lave ture i uge 37. Vi er dog ikke tilfreds med den tid, vi har til rådighed, for at kunne lave gennemarbejdede ture. Vi arbejder derfor videre på at finde en løsning, som er tilfredsstillende for os.

Hockeymesterskab 2016

Vi modtag for et stykke tid siden en invitation fra LPO Odense, om at deltage i deres årlige hockeyturnering. Vi takkede ja, og fik efter flere udtagelsesrunder, valgt et hold. Mandag d. 9. maj rejste Team Fa bestående af: Kim Jensen, Søren M Kwasniak, Lasse Nordestgaard, Birger Naver, Freddy B Pedersen, Poul Westergaard og holdleder Tina Jensen, afsted mod Ringehallen. Efter mange hårdt spillede kampe, og på trods diverse fibersprængninger, forstrækninger og en enkelt hovedskade, kunne Team Fa fortjent løfte vinderpokalen. Stort tillykke med sejren.

Da sejrsrusen havde lagt sig og sveden var vasket væk, var der fællesspisning med de andre deltagere på Ringe's bedste restaurant.

Lokalnyt

Nu må vi se om vi bliver inviteret til næste års turnering, LPO Fredericia er klar. Men indtil da, står pokalen og skinner i Faneskabet i Fredericia.

Tak til LPO Odense for et godt arrangement.

Jubilæumsarrangement

Sidst i maj måned havde lokalgruppen inviteret sidste års jubilarer og de kollegaer, som var gået på pension i 2015, til en lille sammenkomst. Det blev til en hyggelig eftermiddag, med god mad og drikke, og anekdoter fra DSB. Og når vi nu er ovre i afdelingen for tidligere ansatte, så har Ole S. Jepsen sagt op, Henning H. Munk og Finn B. Olesen er gået på pension. Held og lykke med jeres nye tilværelse.

Helsingør

Af: Hans Morten B Andersen

Foto: Ole Bang

Frihed til TR arbejde

Jeg havde ellers lovet en god kollega i Nordjylland, nærmer bestemt én på Aalborg depot, at skrive et positivt indlæg her i Det Blå Blad, men der må jeg desværre skuffe ham. Det bliver ikke denne gang, da tiden til at skrive dette indlæg er blevet meget begrænset, idet al tid til fagligt arbejde er inddraget. Årsagen kender alle jo efterhånden nok: Mangel på Lokomotivførere.

Foto: Jan Lundstrøm

Dette ramte også Lokalgruppe Helsingør med et brag. Med to dages varsel blev vores bestyrelsesmøde aflyst og kontordage, møder m.m. er alle blevet aflyst med meget kort varsel. Enkelte møder er flyttet hen i september.

Signalkommissions arbejdet blev også ramt. Det kan jo undre en, når man tænker på, at DSB siger, at sikkerhed er førsteprioritet i Service på DSB'sk. Det er specielt ærgerligt, når man lige har fået genskabt, et ordentligt samarbejde med Banedanmark igen efter nogle år, hvor det hele har stået lidt stille. Dette kan læses i det seneste nummer af Jernbane Tidende. For en god ordens skyld,

Lokalnyt

efter meget bøvl, blev der bevilget frihed til et par af møderne.

Royalt besøg i Helsingør

Den 26. april skulle Dronning Margrethe have besøgt Helsingør. Hun havde dog ikke planlagt noget besøg på vores depot, men tæt på var hun jo. Besøget blev desværre aflyst, da kongeskibet ikke kunne lægge til kaj i Helsingør grundet uvejr.

Til gengæld fik vi d. 27. maj et, ikke nær så royalt, besøg på vores depot i Helsingør af en dame ved navn Anette Haugaard, underdirektør i DSB. Det skal være usagt, hvem af disse to damer, der har mest forstand på jernbanedrift. Men man kunne godt fornemme bekymringen i øjnene hos de 5 fremmødte, da det viste sig, at hun ikke havde kendskab til den meget omdiskuteret lørdags køreplan med Nivå togene, som ikke betjener Kokkedal. Jeg tror også, det undrer mange af vores passagerer. Kokkedal station er nok den station på hele strækningen, hvor der er flest busforbindelser. Men det kom altså bag på DSB. Det er nok det, man kalder Service på DSB'sk.

Lokalgruppe Helsingør var tilstede med 3 personer. Vi nævnte, at det ikke var det mest attraktive tidspunkt, fredag mellem kl. 14 og 15, der var blevet valgt. Mange var gået på weekend. Det ville man tænke over til næste gang. Gruppelederen havde sørget for sandwich og sodavand. De fejlede til gengæld ikke noget. Anette havde i øvrigt travlt med at blive færdig, da pressen ventede på stationen i spor 2. Det var vist noget med, at hun var kommet ud i noget stormvejr vedr. lokomotivførermangel.

Med hensyn til Dronning Margrethe så har hun da fundet noget hun er god til. Hun maler malerier. Det har godt nok taget nogle år, men nu ser det da fornuftigt ud. Det gør det ikke altid i DSB – altså ser fornuftigt ud. Og apropos sund fornuft og DSB, så hjælper det jo heller ikke på kvaliteten af et medarbejdermøde, når underdirektøren medbringer sin datter som bisidder. Det ligger i hvert fald en dæmper på debatten.

København Maraton

Søndag den 22. maj var der Københavns Maraton i hovedstadens gader. Som så meget andet kom dette åbenbart bag på DSB. Mange løbere og passagerer benytter jo toget sådan en dag.

Jeg tænker, at det nogen gange kunne være hensigtsmæssigt, hvis man ofrede en internetforbindelse på dem, der sidder og planlægger, så de havde mulighed for se, hvad der sker i den virkelige verden. Et togsæt på Kystbanen søndag formiddag er bare ikke godt nok. Måske de har tænkt, at når de nu alligevel skal stå op 42,195 km i Københavns gader, så kan de vel også stå op de 45 km fra Helsingør til København. Det kan godt blive et langt maraton løb på den måde. Det er nok det, man kalder service på DSB'sk inde i toget.

1. maj

3 lokomotivførere fra Helsingør deltog i 1 maj arrangementet i Kongens Have Odense. Dagen startede med morgenbrød, kaffe og diverse i toget fra Helsingør. Inde på Hovedbanegården tilsluttede vi os KH gruppen og fulgtes med dem. Dejlig tur med masser af glade kollegaer. Så lidt positivt har jeg da at berette, selvom jeg har skrevet noget andet i indledningen. Vi kom i øvrigt alle 3 godt hjem igen. Vi måtte dog have lidt bistand fra KH folkene, så tak for det.

Vinterferievalg

Den 24. maj havde vi vinterferievalg i Helsingør. John Dyrhøj var til stede på depotet hele dagen. Her kunne man stille spørgsmål vedr. Ferieplan.

Jeg tror, alle som havde søgt ferie var godt tilfredse. Ikke mindst de, som stod langt nede i grupperne og alligevel mødte op. Midterste lokomotivfører i gruppe 6 fik juleferie og sidste lokomotivfører i gruppe 7 fik påsken.

Ny kollega i Helsingør

Christian Lavesen vendte 1. maj tilbage til Helsingør depot efter 8 års fravær – velkommen tilbage. Frank Brix Andersen er taget den anden vej, til København. Vi ønsker Frank held og lykke fremover.

Det var hvad Lokalgruppe Helsingør kunne berette. Som skrevet andet sted, har tiden denne gang været sparsom. Derfor blev indlægger denne gang lidt kort.

Vi ønsker dog en god sommer til alle.

Lokalnyt

Kalundborg.

Af: Maiken Tomlinson

Lokalt

Der er nu kommet godt gang i ombygningen af forsyningsanlægget her i Kalundborg, således at vi vil kunne forsyne et helt IC4-sæt på én gang, når det står færdig. Dette betyder også, at der ofte er sporspærring i sporene 113 og 114 i dagtimerne, mens arbejdet pågår.

I lang tid har vi haft problemer med TV kanalerne i opholdsstuen, men det er nu blevet løst, så vi igen kan se lidt mere end blot DR-kanalerne.

Rettelse…

I det seneste nummer af bladet fik jeg lige gjort en kollega lidt ældre end han reelt er; Lars V. B. Kristensen er ikke fyldt 50 år … endnu. En stor undskyldning til Lars for fejltagelsen :-).

Generelt

Sommeren er kommet til Danmark, og det er vist en mild underdrivelse at sige, at starten har været noget af en prøvelse for vores kolleger. Dette gælder både os ude i driften, og de der knokler for at få det hele til at hænge sammen, både i forhold til den "akutte personalemangel", og i forhold til det materiel der halter efter, hvad vedligehold angår. Dette kommer bl.a. til udtryk på vores arbejdssedler. De er ofte korrigerede til det ukendelige, eller bliver ændret flere gange i løbet af dagen. Og så har der desværre også været en hel del aflysninger og "afvigelser i forhold til køreplanen" (læs: forsinkelser) den seneste tid.

Det er ikke længere bare frustrerende.

Det er nu decideret pinligt for os, der møder kunderne hver dag!

Til sidst ønsket om en god (og velfortjent!) ferie til alle, der har dét henover sommeren – og en tak til alle de, der holder både modet og dampen oppe ude på skinnerne imens!!

Fortsat god sommer til alle fra LPO Kalundborg!

København

Af: Ebbe Drögemüller

EM i togkørsel…

I skrivende stund er fodbold EM i fuld gang, og dem der interesserer sig for denne sportsgren, kan med egne øjne se, hvad man kan drive det til med sammenhold, samarbejde og god planlægning. Alle spillere er supermotiverede, toptrimmede og i deres livs form. Boldene er pumpet til det rette tryk, banerne er tætklippede, vandet og gødet til perfektion og kridtet knivskarpt op. Intet er overladt til tilfældighederne. Jo alle er klar til

Lokalnyt

EM, både arrangører og aktører. Vi tilskuere kan blot sidde og nyde det hele og se misundeligt på. DSB deltager ikke i EM, og det er måske meget godt, i hvert fald set ud fra et tilskuer synspunkt. Selv om DSB har deltaget i afviklingen af togdrift i langt over 100 år og således har stået for kørslen af mange køreplaner, er det vist ikke ligefrem ovenstående forberedelser, der kendetegner DSB i forhold til deres tilskuere – passagerne. Planlægningen foregår for en stor dels vedkommende som akut arbejde, samarbejdet halter gevaldigt, hvis det overhovedet eksisterer, sammenholdet i virksomheden på tværs af organisationen er ikke eksisterende og de menige spillere – de ansatte, har svært ved at finde motivationen og flere er åbenlyst frustrerede og opgivende. Banerne hænger i laser og boldene (læs: materiellet) har set bedre dage. Oven i alt dette er personalesituationen, som beskrevet i sidste nummer af Det Blå Blad, mere end almindeligt anstrengt. I forhold til ovenstående EM beskrivelse svarer det til, at et land deltog i EM uden målmand, kun 10 mand i marken og uden udskiftere. Det kan man måske godt på papiret, men når kampen fløjtes i gang, er det vist indlysende for alle, at det ikke kan gå ret længe. At der er nogen, der ikke kan se dette, er måske det største problem. Vi har tabt kampen om K16, lad os håbe at K17 bliver taget mere alvorligt. Hvis ikke det sker, vil det ikke være underligt, hvis holdejeren vælger at sælge holdet og at tilskuerne (læs: passagerne) bliver væk fra kampene. Vi har nogle af Europas bedste spillere, spørgsmålet er, om vi har Europas bedste trænerteam?

1. maj i Odense

Den 1. maj havde LPO DSB kaldt til samling i Odense for dem, der havde lyst og tid. Det var der 20 lokomotivførere fra lokalgruppe København, der havde. Der var arrangeret fællestur til Odense, og det var derfor med højt humør, at lokalgruppens repræsentanter indtog Odense i fuld solskin. Endnu engang var det et super arrangement, hvor kolleger fra det ganske land kunne mødes til en faglig snak og møde nogle af tillidsfolkene. Flere nåede at få en faglig snak med både LPO DSB's formand, Søren Max Kristensen, DJ's formand, Henrik Horup og minsandten om ikke også LO's nyvalgte formand, Lizette Riisgaard kom forbi til en faglig snak. Jo det var en hyggelig og god dag for alle. Hjemturen fra Odense foregik for alles vedkommende i eget tempo, og efter hvad vi har hørt, fandt alle vist hjem til sidst. Et er sikkert, lokalgruppen kommer igen til næste år. :-)

Foto: Peter Kanstrup

Svaret er?

En del lokomotivførere i København har stillet spørgsmål til lokalgruppen omkring faciliteterne tilknyttet depotet. De fleste spørgsmål starter nogenlunde ens. Hvornår sker der noget med…? Hvorfor er der ikke nogen der…? Lokalgruppen må til de fleste spørgsmål svare: "?". Efter at ISS efterhånden har overtaget halvdelen af DSB, er det enkelte område blot blevet et af mange andre uden fast tilknyttede medarbejdere, der har længerevarende viden og indsigt i arbejdsgangene for området. Lokalgruppen har rejst problematikken overfor den lokale ledelse og håber på, at dette er noget, der bliver taget hånd om fremover. Lokomotivførerne er ansat som lokomotivførere – ikke som rengøringskontrollanter, lysinspektører eller noget andet, som indgår i ISS kontrakt med DSB.

Lokalnyt

Vi kan i vores stille sind undre os over, at der er nogen, der kan gøre rent på f.eks. toiletter eller i omklædningsrum uden lys i ugevis, uden at lyset bliver ordnet. For der bliver vel gjort rent?

Nye folk til depotet.

Den 2. maj startede endnu et hold lokomotivførere i København. Nyt hold er vist så meget sagt, da alle mand kommer fra S-togene, og har slået deres lokomotivfører folder dér igennem mange år. 20 mand har taget springet til os på Fjern og af dem, er det de 18, der skal fortsætte deres tjenestegøring på depotet i København. Lokalgruppen vil her gennem Det Blå Blad godt byde jer alle velkommen til. Vi håber, I alle må falde godt til i lokalgruppen. I har alle bladret frem til en blank side i jeres DSB karriere, og vi håber, at I hver især får noget godt og positivt at skrive ind på den. En ny gruppeleder er der også blevet plads til, nemlig Lars Bach Hansen, der kommer tilbage til depotet, efter at have været på rundtur i LKI vagten og DSB sikkerhed. Vi ser frem til et godt og tæt samarbejde med Lars til glæde for lokomotivførerne i København. Velkommen tilbage til depotet skal lyde herfra.

Studietur til Neumünster.

Selve beskrivelsen af lokalgruppens studietur til Neumünster er andetsteds i dette blad, så det skal dette afsnit ikke handle om. Dog blev der i forbindelse med årets studietur blandet lidt malurt i bægeret for de 38 kolleger, der havde valgt at tage med på studieturen. Malurten handlede grundlæggende om, om man i den trængte personalesituation kunne have 38 mand på tur i det tyske. Da rygtet ramte lokalgruppens medlemmer på turen, var der en del overraskelse over dette. Alle mand på turen havde søgt ferie gennem Ferieplan, og de få, der ikke havde kunnet få ferie, havde byttet vagter med tjenestefordelingen og havde på den måde afregnet deres frihed. Hvad folk vælger at bruge deres hårdt optjente frihed / ferie til må være op til den enkelte. Hvis nogen vælger at søge de ferierækker, der er forhandlet på plads med virksomheden, kan vi vel alle være enige om, at dette er ok. Er der nogen, der har et problem med dette, kan de henvende sig hos lokalgruppen. Så skal vi nok forklare tingenes rigtige sammenhæng. Løse rygter og påstande bør ingen fremføre på stuerne, sociale medier eller andet sted.

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere en fortsat god sommer.

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Litra MQ

Når dette læses skulle vi køre plandrift på Lille Syd med MQ i et løb. Selv om der har været meget stille omkring enmandsbetjening på strækningen, fortsætter arbejdet med projektering af mere lys m.m. i det fjernt beliggende Telegade. Langt de fleste lokomotivførere i Næstved har nu MQ-uddannelse, flere hold har været i Aarhus for at få uddannelsen, og dem, der i forvejen havde uddannelsen, har været på en kort "brush up" på Svendborgbanen. For mange af dem, der har været i Aarhus, har det været en oplevelse at køre på Odderbanen – der vel kan betegnes som et mix af privat- og statsbane, og vi kom jo kort før "lukketid".

Når vi begynder at køre med MQ er det kun med konfigurationer á et togsæt, da der endnu ikke har været kørt kompatibilitetskørsel med to togsæt. Og da lokomotivførere kun må bruges til normal produktion i juni, juli og august, kan banen tidligst godkendes til kørsel med to togsæt til september. Det skal også være mørkt på den ene prøvetur, og det er lettere at opfylde i september.

Lokalnyt

Og indtil videre kører vi heldigvis videre med togfører i alle tog.

Rene frontruder på MR

Efter vores gruppeleder Ole Bøje Pedersen gik ind i sagen, er det heldigvis lykkedes at få en løsning, så vi igen får vasket frontruder på MR en gang i døgnet. Bare der da var en anden gruppeleder, der ville tage ejerskab for frontruderne på dobbeltdækkerstyrevognene! ME'erne får vasket ruder hver gang på de kommer på Otto Busses parkere motordrevne køretøjer inde i remisen. Vi håber derfor meget, vi igen får et skur til parkering af knallerter og motorcykler m.m., for udenfor står de meget udsat, specielt i døgnets ydertimer.

Personalesituationen

Først i juni måned kom Anders Larsen på banen med MR, og de øvrige litra kom hurtigt efter. Anders havde i forvejen attesterne, så han skulle bare køre med kørelærer.

Foto: Ole Stuhr Hansen

Vej,
men vore styrevogne er vist faldet ud, da man forhandlede aftalen…

Manglende parkeringsmuligheder for knallerter, motorcykler m.m.

Da der for en del år siden skulle bygges om på Næstved station, skulle stationsservice kunne køre ind i remisen med deres lille elbil. Det stod vores cykelskur i vejen for, og blev revet ned. I stedet kunne vi parkere vores tohjulede køretøjer i remisen. Da DSB er ved at gennemgå samtlige bygninger for brandrisiko, er det nu slut med at

Brian og Erik der også er fra det første S-togshold skulle gerne være klar senere på sommeren, og Kristian er også på vej til Næstved.

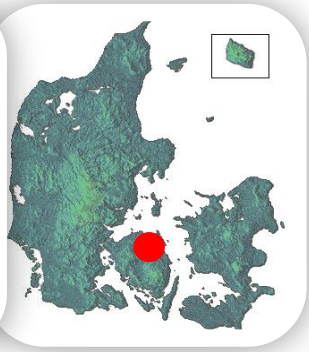
Desværre hjælper det ikke meget på den anstrengte personalesituation. Ved udgangen af juli fratræder Henning Winkel. Henning fik sidste år to nye knæ – ja det ene fik han skiftet to gange – og desværre har "det nye DSB" ikke så meget tålmodighed i den slags situationer, så Henning fik ikke en chance for at finde ud af, om han fortsat kunne passe arbejdet som lokomotivfører. Henning kom til DSB som lokomotivfører på S-banen i 1987.

Lokalnyt

I 1992 kom han til Fjern, og da Roskilde-depotet lukkede i 2002 flyttede han til Næstved. Vi takker Henning Winkel for 15 gode år på depotet, og ønsker ham alt vel i fremtiden!

Først på efteråret tiltræder Hans Henrik Djarnis en stilling i LKI-vagten, og sidst på året takker Jørn Hjort af for at gå på pension!

Odense



Af: Ole Stuhr Hansen

Kværndrup

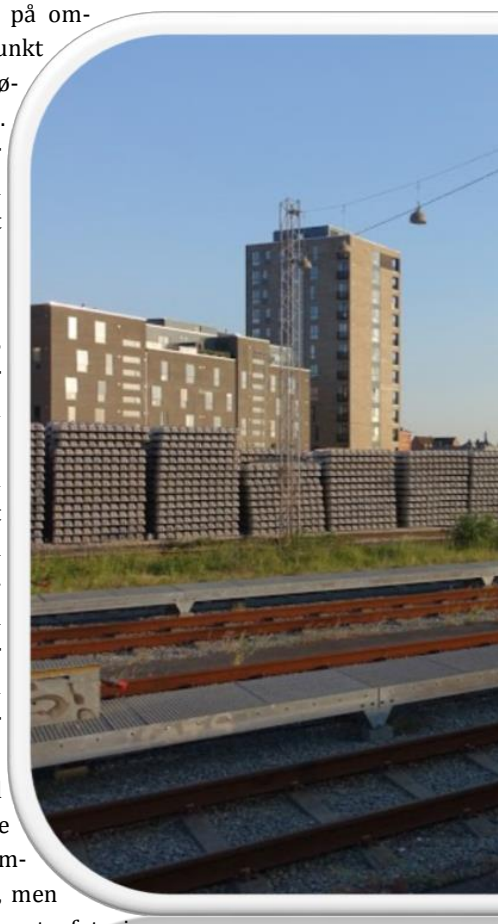
"Det var en meget voldsom oplevelse. Jeg havde problemer med at falde i søvn de næste to-tre nætter".

Mandag den 23. maj kl. 17.15 gik en yngre, fransk kvinde ud foran det gennemkørende tog 2857 i Kværndrup. Citatet ovenfor stammer ikke fra kollegaen, der kørte toget, men fra en passager, der sad forrest i toget ved førerrumsdøren, og som tydeligt kunne høre lokomotivførerens udbrud lige inden påkørslen.

Både kollegaen og vidner på perronen har forklaret, at den unge kvinde tilsyneladende var optaget af sin mobiltelefon, lige inden hun gik over gennemkørselssporet til spor 2, hvor hun få minutter senere skulle have været med det standsende tog i den modsatte retning mod Odense.

Kvinden døde kort efter påkørslen af sine kvæstelser, og ulykken fik flere pendlere til at kritisere den manglende vedligeholdelse af perronen ved spor 1, som har været lukket i adskillige år, fordi den er ved at falde sammen.

"Hvis perronen ved spor 1 var i orden, ville alle passagerer mod Odense og Svendborg ikke skulle krydse banen, og der ville ikke opstå farlige situationer", sagde en af pendlerne, Arne Sørensen, til Fyns Amts Avis. "Mange gange er det gennemkørende tog fra Odense forsinket lidt, hvilket betyder, at passagererne til det standsende tog krydser spor 1 på omkring samme tidspunkt som det gennemkørende tog kommer". Arne Svendsen var på den baggrund ikke overrasket over ulykken.



Lokalrådsformanden i Kværndrup, Frank Andersen, ser gerne sikkerheden på stationen forbedret, eventuelt i form af etablering af et varslingsanlæg, en såkaldt "Tude-Marie", selv om han erkender, at det er svært at undgå ulykker, når folk er uopmærksomme. Og i almindelighed er de lokalkendte pendlere opmærksomme ved overgangen, men toget bliver også brugt af turister. "Der kommer mange turister fra forskellig verdensdele for at besøge Egeskov, og det er ikke sikkert, at de ved, hvordan de skal orientere sig på stationen", sagde Frank Andersen til Fyns Amts Avis.

Flere af avisens læsere kommenterede den tragiske ulykke og beskyldte Banedanmark for at være indirekte skyld i påkørslen. Den var aldrig sket, hvis perronen ved spor 1 var blevet repareret, lød kritikken. Sektionschef i Banedanmark, Anne Nielsen, besvarede kritikken og

Lokalnyt

sagde bl.a., at det er et spørgsmål om prioritering, hvilke perroner, der skal renoveres.

Vi lokomotivførere i Odense anede godt, at det var sådan, tingene hang sammen. Perronen i Kværndrup har angiveligt tidligere figureret højt på Banedanmarks vedligeholdelsesliste, men er blevet pillet af igen. Hvis det er tilfældet, må jeg som lokomotivfører og skatteborger konstatere, at politikerne bærer deres del af ansvaret for påkørslen, når Banedanmark er udsultet i en sådan grad, at de ikke har råd til at vedligeholde publikumsfaciliterne på de stationer, de er sat i verden for at drive.

Foto: Ole Stuhr Hansen

Direktøren på besøg – midt i sporarbejdet

"Hvad anser I for at være det største problem i lokomotivførernes hverdag – hvis vi et øjeblik ser bort fra sporarbejdet"?

Spørgsmålet blev stillet af ingen ringere end vores administrerende direktør, Flemming Jensen, da han en aften dukkede op på depotet i Odense. Flemming Jensen var sammen med underdirektør i Togdrift, Anette Haugaard, på vej fra København til Struer og havde valgt at tage toget en af dagene med total sporspærring "for at opleve produktet", hvor passagererne måtte forlade toget i Nyborg og i stedet køre med togbus til Odense.

Vi var vel 5-6 kolleger til stede i briefingrummet, og svaret på direktørens spørgsmål kom prompte fra den nærmest siddende: "Vedligeholdelsen – eller rettere: Den manglende vedligeholdelse". Og der blev nikket bordet rundt. "Og den stramme køreplan. Når vi ikke har fuld trækkraft til rådighed på vores togsæt, kniber det med at holde planen, og vi kan slet ikke køre tid ind", blev der tilføjet.

Denne gang var det direktøren, der nikkede. Det med køreplanen var der allerede fokus på, og der kommer ændringer, lovede han.

Nu skulle jeg desværre ned for at afløse, så jeg kunne ikke blive og følge op på snakken om vedligeholdelsen, men personligt er jeg glad for, at direktøren spørger os direkte, og at han får et ærligt svar. Jeg har nemlig hørt om et internt møde mellem cheferne på tværs i organisationen, hvor en repræsentant fra Vedligehold i ramme alvor gav udtryk for, at den største udfordring p.t. var problemer med dørene i dobbeltdækkervognene! Det fik angiveligt nogle af vores folk fra Fremføring til – efter indlægget – at trække ham til side for at forsikre ham om, at han tog fejl – ellers måtte han tale mod bedre vidende. Så hvis det er information af så tvivlsom en kvalitet, der tilflyder Flemming Jensens mailboks, er jeg rigtig glad for, at han kortslutter kommandovejen og selv indhenter oplysninger fra os på gulvet. Nu må vi så se, om det hjælper.

Passagerkaos – historien om tog 188

Den aften, hvor de to medlemmer af DSB's direktion var ude at køre med togbus over Østfyn, kørte både busser og tog til tiden. Det samme kunne man ikke just sige nogle uger senere, da Banedanmark med dags varsel fyrede Strukton og Arkil og lod spor være spor. Da nærmede vi os kaos. I skrivende stund kan vi stadig ikke køre øst ud eller ind af P-risten i Odense, ligesom der kun er ét hovedspor til rådighed mellem Odense og Marslev. Alle førere, der kører på den del af strækning 1, kan bidrage med beretninger om, hvordan vores kunder

Lokalnyt

bliver behandlet, så jeg skal nøjes med at videregive én af dem:

For at fremme afviklingen af godstrafikken, kører der ikke passagertog mellem Odense og Nyborg i de sene aftentimer og om natten. Så passagererne på f. eks. tog 188 bliver vækket i Odense og gelejdet over i en bus. Samtidig fortsætter togsættet som materieltog og samler så de samme passagerer op, når bussen når til Nyborg. Tilsyneladende har passagererne ikke opdaget noget, for medierne har ikke beskæftiget sig med fænomenet. Heldigvis, for den historie ville nok være svær at forklare.

Denne trafik stod på i cirka tre uger, men er nu endelig blevet indstillet, så passagererne kan få lov til at blive på toget. Men højttalerudkaldet er i skrivende stund ikke blevet tilrettet, så passagererne på perronen i Odense bliver stadig bedt om at gå over til en togbus, som så blot aldrig dukker op!

Flere feriedage kontra udstationering – mangler vi lokomotivførere?

Så nærmer vi os to uger med sporspærring på Svendborgbanen. Det må jo så betyde, at nogle flere kolleger her på depotet i Odense kan få fri, så de kan nyde sommeren med familie og venner.

Men sådan hænger virkeligheden ikke sammen. Den ledige kapacitet skal bruges til udstationering, så der kan dækkes vagter af i København.

Jamen, hov – mangler vi lokomotivførere? Det er da ellers blevet kategorisk afvist, når vi har spurgt ledelsen. Først da medierne begyndte at berette om passagerer, der befandt sig i tog, som ikke rørte sig ud af flækken, selv om det var langt over afgangstid, og at føreren var på vej i en taxa, kom der noget, der lignede en indrømmelse i form af en mail fra Anette Haugaard. Og her ser jeg helt bort fra underdirektørens klage over, at et tv-interview med hende var blevet klippet så hårdt, at hun faktisk mente det modsatte af, hvad der blev sagt i indslaget! Den slags klager kan direktøren med fordel sende til Pressenævnet.

I mailen oplister underdirektøren 6 punkter som forklaring på, at vi alligevel ikke er lokomotivførere nok. Men er det ikke også en ledelsesopgave at tage højde for den slags udfordringer, selv om de er nok så uforudsigelige? Spørgsmålet blev stillet af en kollega på stuen forleden, og jeg synes faktisk, han har en pointe. Vi tager lige de 6 punkter:

- ID-kontrollen i Kastrup
- Sporarbejder med ikke-planlagte forlængelser
- Uddannelse af overførte lokomotivførere fra S-tog tager længere tid end estimeret
- DSB har fået Øresund tilbage og skal gøre lokomotivførerne i stand til at køre strækninger og litra på tværs af tidligere dækningsområder
- Materielsituationen koster lokomotivførertimer, fordi materielbenyttelsen ofte må ændres
- Vi går sommeren i møde med ferieafvikling

Jeg er tilbøjelig til at erklære mig enig med kollegaen. Her er der ikke udvist rettidig omhu, så mailen fra Anette Haugaard ligner en tilståelsessag: Som ledelse har vi ikke været i stand til at drive virksomheden i en periode med ændringer og ekstraordinære udfordringer. Ærgerligt, især set i lyset af hvor mange gange vores fagforening har advaret om, at vi var ved at være for få førere.

Odensekollegernes årlige cykeltur gik til Gudhjem, og turens turleder Bjørn Jensen - traditionen tro - improviserede fra d skulle vi kæmpe cyklerne, inklusive oppakning, op langs vandl ligt, det var det, og der var god mad og rigelige forfriskninger.

Foto: Ukendt

Lokalnyt

Struer

Af: Niels Haunstrup

Først i juni blev der holdt sommerfest i Struer. Festen blev afholdt i samarbejde med de lokale togførere. Alt fandt sted i hyggelige omgivelser på havnen. Om eftermiddagen kom Tgf. Preben Thrane Thomsen, der er sygdomsramt, forbi og hilste på. Og ligeledes om eftermiddagen var der mulighed for en sejltur i det flotte vejr efterfulgt af kaffe og kage. Menuen stod på friske muslinger fra fjorden tilberedt på forskellige måder, og derefter var der okse- og flæskesteg stegt på grill med tilhørende flødestuvede kartofler og lækker salat. Til dessert blev der serveret creme brulé med jordbær. Så ingen gik sultne fra bordet – slet ikke efter natmaden, der bestod af grillede pølser.

største udfordring var indlagt på andendagen, hvor en planlagte rute og overraskede holdet: Denne gang faldet i Døndalen - hvilket udløste mytteri. Men hygge- Vi glæder os til næste år!

Alle var i godt humør og festen forsatte under åben himmel til den lyse morgen. Vi håber, at det bliver muligt at gentage succesen til næste år.

Vi har, efter at FC Aarhus har overtaget styringen af strækningen fra Holstebro til Thisted, oplevet en række genvordigheder. Selve styringen af strækningen klarer de fint, ingen klage på det punkt. Nej det er vedrørende GSM-R radioen, det er blevet til det rene lotteri. Lotteriet finder sted på og ved Struer station. Hvis man ønsker at kontakte KMP i Struer tastes [1]. Så er det bare at vente. I ca. 50 procent af tilfældene får man så fat i Aarhus. Nå skidt med det, så undskylder man blot og taster [2] med nøjagtig samme resultat. Som om det ikke var nok, så er det nogle gange også muligt at få kontakt til FC Viborg. Det er da dejligt, at vi har fået udleveret en mobiltelefon, for den bliver flittigt brugt ved rangering i Struer.

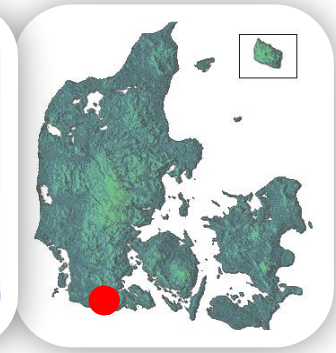
Vi er i Struer ikke særligt hårdt ramt af sommerens sporarbejde. Vi får dog en lille sporspærring imellem Herning og Holstebro, idet banen skal føres over på et par nye broer på grund af bygningen af Holstebro-motorvejen.

De bedste sommerhilsner fra det nordvestjyske.

Foto: Edith Balle

Lokalnyt

Tinglev



Af: Torben Due

Jeg har ingen fejl, sagde jeg kækt til min kone forleden, velvidende at det nok er en mands dummeste fortalelse. Hun vendte sig straks mod mig med let blussende panderynker og trak vejret ind til genmæle. De få øjeblikke benyttede jeg til yderligere argumentation: Jeg jo hverken ryger, drikker eller kikker på andre kvinder. Her stoppede min taleret, og i de næste par minutter fik hun fortalt ting, som jeg ikke skal trætte mine få læsere med.

Parallellen til denne lille intro er, når en glad, velforberedt og håbefuld kollega står klar på perronen til afløsning. Førerrumsdøren listes forsigtigt tilpas op til at kunne hilse glad og få et par sandheder om toget fortalt. Vi har i Tinglev normalt 90 sekunder til afløsning. Dette tidsrum skal bruges til at logge sig ud af Greenspeed, pakke sine sager, tage sit overtøj på, fjerne taske og affald fra førerrummet og bevæge sig kontrolleret ud af toget – uden faldskader. Herefter skal afløseren i grove træk gøre det samme i modsatte rækkefølge. Ydermere har afløseren også afgangsproceduren at forholde sig til (3xT). Ovennævnte aktivitet tager vel ca. et par minutter. Den skarpe læser har så her nok allerede opdaget, at der mangler en væsentlig ting. Overlevering / fejlstatus på toget – og den er laaaaaaaaaaaaaaaaaaang. Vores materiel (MF og ER) er nu så nedslidt og fejlbehæftet, som aldrig før, at vi må prioritere i overleveringen og blot nævne de vigtigste. Det er stærkt utilfredsstillende blot at have 90 sekunder, når minimum burde være det dobbelte. Det opfordrer jo næsten til, at man speeder det hele ukontrolleret op (stresser) og dermed kraftigt øger risikoen for forbikørsler, fejl og faldskader. Hvor er anstændigheden? Solstrålen i denne problematiske historie kom en dag i starten af juni, da jeg elegant landede et tog blødt og præcist ud for standsningsmærket i Tinglev, spor 3. Som vanligt åbnede min ventende kollega håbefuldt førerrumsdøren op, og efter en kort hilsen, smed jeg bomben: **Toget er fejlfrit…!** Her fulgte fuldstændig samme reaktion, som jeg havde erfaret hjemme hos min kone. Jeg så, at det svimlede lidt for min kollega. Han måtte gribe fat i togets nedstigningsbøjle og samtidig bukke hovedet ned mod benene for at få lidt blod til hovedet. Da han fik samlet sig, fik jeg nærmest samme svada som fra min kone, hvor ord som lystløgner og fantast blev hængende i luften.

På det seneste har Banedanmarks måletog hærget strækning 26, der er nærmest ikke den skinne, som ikke har fået et LA-forhold. På et tidspunkt var der 40 km/t over 6 km mellem Rødekro og Tinglev. Senest har dette fantastiske uhyre fundet hele 3 fejl i 2. hovedspor mellem Rødekro og Vojens, hvilket er problematisk for bl.a. MF´s bremseevne, når den ankommer til Vojens, hvis de glødende bremser da overhovedet længere bremser. Undertegnede fik senest den tanke, at alle disse mange nye LA-forhold på strækning 26 jo næppe er født samme dag, og

Lokalnyt

dermed har vi jo kørt op mod 180 km/t på steder, som pludselig kun er egnet til 120, 80 og sågar 40. Et stærkt skræmmende scenarie tegner sig i mit hoved.

Det seneste sporarbejde på Østfyn kunne også mærkes i Sønderjylland med stærkt forsinkede tog og utilfredse passagerer. Driften var i denne sammenhæng virkelig sat på en prøve. De skulle hele tiden korrigere for forsinkede tog og personale, og søge at få en kaotisk situation til at hænge sammen. Jeg misunder ikke deres kæmpe arbejdsopgave, men jeg beundrer ofte, hvordan de i endda ganske pressede situationer får tingene til at hænge sammen. Det glæder også flere sønderjyske lokomotivførere, at DSB i offentligheden endelig melder ud, at vi ikke er ansvarlige for sporarbejder, signalproblemer og skinnebrud. Det tager lidt trykket fra særligt togførerne, når offentligheden får kendskab til, at ansvaret for dagens forsinkelser ligger et andet sted end hos DSB. Det slider lidt for meget på vores renommé og brand, hvis vi altid skal tage skideballen for alle dårligdomme på "Banen". Vi skal ikke pege fingre af hinanden. Omvendt skal den ene part heller ikke køre på frihjul.

Undertegnede vil slutte dette korte indlæg af med at konstatere, at Sønderjylland er i total jubel. SølvjyskE gjorde det umulige, ligesom vores mange dygtige kolleger gør det hver dag. Jublen blev forleden endnu større, da vi erfarede, at den årlige MC-tur til Sauerland blev gennemført uden uheld. Alle kunne selv køre hjem over grænsen til Danmark. Jublen vil heller ingen ende tage i forhold til den frugtordning, som i perioder har kommet personalet til gavn. Det er et super flot initiativ, at købe frugt hjem til fri afbenyttelse. Dernæst vil jeg på manges vegne takke for isen, da det brændte allermest på. En flot symbolsk anerkendelse af, at vi alle har ydet lidt ekstra i den vanskelige situation.

Slutteligt vil undertegnede ønske alle en rigtig god sommer – pas på jer selv.

Foto: Jan Lundstrøm

Plakatledelse

Bagsideredaktionen er via en af vores undercoverjournalister kommet i besiddelse af et udkast til DSB's næste plakatkampagne under sloganet:

"Det vi gør, er vi selv"